

Themabijeenkomst 'Mobiliteitsmanagement: een slimme brug tussen bedrijfsleven en overheid' 15 april 2009

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. Meestal is het doel om het verkeersaanbod op bepaalde wegen of in bepaalde regio's te beperken of te spreiden. In de sommige gevallen worden automobilisten verleid om gebruikt te maken van alternatieve vervoerwijzen zoals de fiets, het openbaar vervoer of gebruik te maken van P+R. In andere gevallen ligt het accent meer op thuis- of telewerken, of een combinatie daarvan. Om dit te realiseren moeten overheden, belangenorganisaties en het bedrijfsleven in nauw verband samenwerken. Deze samenwerking is namelijk essentieel voor het succes van mobiliteitsmanagement. In de themabijeenkomst staat deze samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid daarom centraal.

Woensdag 15 april 2009 vond de themabijeenkomst 'Mobiliteitsmanagement: een slimme brug tussen bedrijfsleven en overheid' plaats. Bij deze bijeenkomst waren 20 deelnemers aanwezig. De themabijeenkomst was een gezamenlijk initiatief van XTNT en de Taskforce Mobiliteitsmanagement. John Swaans (XTNT) opende de themabijeenkomst. Vervolgens was het de beurt aan Willem de Jager van Rabobank Nederland, met een inleiding over de Taskforce Mobiliteitsmanagement, de doelstellingen en de projecten. Jan-Willem Grotenhuis (XTNT) gaf daarna een presentatie over het gedragsmodel dat XTNT ontwikkelde om mobiliteitsmanagementmaatregelen vooraf te toetsen op hun effectiviteit. Tot slot gaf John Swaans in zijn presentatie een aantal voorbeelden van specifieke mobiliteitsmanagementmaatregelen in Gelderland en Hilversum.

'TASKFORCE MOBILITEITSMANAGEMENT', DOOR WILLEM DE JAGER (RABOBANK EN TFMM)

De Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) is ingesteld door het kabinet om het aantal filekilometers in Nederland in de spits terug te dringen. Zo stimuleert en helpt de TFMM regionale initiatieven bij de invoering van maatregelen op het gebied van modern mobiliteitsmanagement. Lodewijk de Waal, voormalig voorzitter van FNV, is voorzitter van de Taskforce. Daarnaast bestaat de TFMM uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de sociale partners en de rijksoverheid.

Na 40 jaar debat is het duidelijk dat beleid gericht op alleen het aanbod van alternatieve vervoerwijzen niet werkt. Investeren in infrastructuur en andere maatregelen hebben geen effect als niemand er gebruik van maakt. Bovendien lijkt verlokken en verleiden effectiever dan afdwingen. Met de komst van TFMM is

er een begin gemaakt met het in kaart brengen van de vraag, in dit geval vanuit het bedrijfsleven.

Willem de Jager legt uit dat de TFMM globaal gezien drie doelen heeft, voornamelijk gericht op de Randstad:

- het creëren van een betere bereikbaarheid;
- het verbeteren van de luchtkwaliteit;
- het verhogen van de productiviteit door het terugdringen van de filedruk.

Speerpunten TFMM

Om haar doelen te bereiken heeft de TFMM drie speerpunten:

- aandacht voor arbeidsvoorwaarden;
- opstellen van regionale convenanten;
- communicatie.

Als eerste moet mobiliteit vertegenwoordigd zijn in arbeidsovereenkomsten. De TFMM stelt voor om fiscale ondersteuning te bieden aan kansrijke maatregelen, zoals bewust reizen, flexibel werken en dichtbij het werk wonen. Op dit moment zijn fiscale consequenties rond thuiswerken een blokkerende factor voor werkgevers. Dit heeft te maken met de Europese wetgeving rond de Arbo-wet. Het soepeler omgaan met deze regelgeving zou een uitkomst kunnen bieden. Willem de Jager ziet een proef, waarbij de verplichting van de werkgever verandert in een recht van de werknemer, als kansrijk. Binnen de Taskforce is er consensus, de Arbo-wet moet flexibeler worden, maar het Ministerie van Sociale Zaken moet er nog over buigen.

Ten tweede begeleidt de TFMM regionale convenanten. Hiermee worden onderlinge afspraken gemaakt over samenhangende maatregelen tussen werkgevers- en



werknemersorganisaties, individuele werkgevers en decentrale overheden. Dit gebeurt op vrijwillige, maar niet op vrijblijvende basis in de regio's Amsterdam, Arnhem - Nijmegen, Eindhoven - 's-Hertogenbosch, Haaglanden, Rotterdam en Utrecht. Over het algemeen zijn organisaties goed bereid om hieraan deel te nemen, in Utrecht zijn er bijvoorbeeld al 150 deelnemende partijen.

Tot slot is er voor de TFMM een communicatieplan in de maak. De TFMM wordt hierbij gepresenteerd in relatie met andere initiatieven, zoals Nederland Bereikbaar, OV-ambassadeur en Taskforce DeeltijdPlus. Daarnaast zet de Taskforce zich in voor actieve en gerichte informatieverspreiding met één centraal loket waar iedereen terecht kan.

Om alle speerpunten op een goede manier in te vullen, is het bestaan van de TFMM met een jaar verlengd tot 1 juli 2010. Nederland Bereikbaar neemt de resterende taken van TFMM dan over, mits er voldoende vertrouwen in een kansrijk vervolg is.

Verdichting door thuis- en telewerken

Van de acht miljoen werkers in Nederland zijn er vier miljoen die tijd en locatie ongebonden kunnen werken. Uit cijfers van de Belastingdienst blijkt dat er op het moment 85.000 werkers zijn die met regelmaat thuis- of telewerken. Daarnaast zijn er ongeveer één miljoen die dat slechts af en toe doen, waarbij de helft dit doet met goedkeuring van de werkgever. Wat er overblijft is een landelijk aantal van ongeveer drie miljoen werkers die wel thuis kunnen werken, maar dit (nog) niet doen.

Het thuis- en telewerken heeft vele voordelen. Niet alleen op het gebied van mobiliteit en alles wat daar mee samenhangt, maar ook op andere vlakken, zoals het terugdringen van het kortlopend ziekteverzuim. Dit is dan ook iets wat de Taskforce stimuleert.

Naast deze voordelen moet er ook rekening worden gehouden met neveneffecten van thuis- en telewerken, zoals verdichting van de werkomgeving. Door het omarmen van thuis- en telewerken creëer je piek- en daluren in de bezetting van werkplekken op kantoren. Dit heeft niet alleen consequenties voor de inrichting van de kantoren zelf, maar ook voor de beschikbare parkeercapaciteit. Dit is een punt van aandacht; hoe reserveren we parkeerruimte voor flexwerkers?

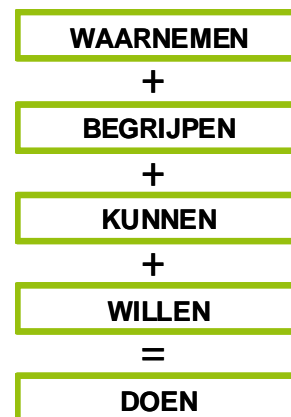
'MOBILITEITSGEDRAG, SLIM TOEPASSEN VAN HET GEDRAGSMODEL', DOOR JAN-WILLEM GROTENHUIS (XTNT)

Jan-Willem Grotenhuis gaat in zijn presentatie in op het gedragsmodel. Het gedragsmodel is een middel om

potentiële knelpunten bij mobiliteitsmanagementmaatregelen in een vroeg stadium te herkennen om daarmee het succes van deze maatregelen te vergroten. Jan-Willem deelt tijdens zijn presentatie zijn ervaringen met de toepassing van het model in het project 'Mobiliteitsmanagement Groot Onderhoud A9'.

Het gedragsmodel

Gedrag is een proces van waarnemen, beslissen en handelen. Het gedragsmodel is een tool om de analyse van dit beslissingsproces te vereenvoudigen en te structureren. Het voordeel hiervan is dat valkuilen bij het nemen van maatregelen, in dit geval voor mobiliteitsmanagement, eenvoudig herkend kunnen worden, wat de kans op effectieve maatregelen vergroot. Daarnaast is het gedragsmodel een handig hulpmiddel bij het onderscheiden van de behoeften van verschillende doelgroepen. Het gedragsmodel bestaat uit de volgende componenten:



Onderdelen van het gedragsmodel en valkuilen

Als eerste moet de doelgroep op de hoogte zijn van het probleem en weten wat de voorgestelde oplossingen en/of maatregelen zijn. Zonder *waarneming* is er geen proces van beslissen mogelijk.

De volgende stap is dat de beoogde doelgroep inhoudelijk moet *begrijpen* hoe de voorgestelde oplossing en/of maatregel werkt. In dit geval moeten bedrijven weten op welke manier ze zelf een bijdrage kunnen leveren en bij wie ze terecht kunnen voor vragen. Soms lijkt het starten van maatregelen zo complex dat bedrijven niet weten waar ze moeten beginnen.



In de derde stap gaat het erom of de bedrijven de maatregelen ook daadwerkelijk *kunnen* gebruiken. Vaak sluiten de kenmerken van de organisatie of de locatie waar het is gevestigd niet aan bij generieke mobiliteitsmanagementmaatregelen, waardoor voor deze bedrijven maatwerk nodig is. Daarnaast moeten er voldoende financiële middelen zijn om bij te kunnen dragen aan een oplossing.

Naast waarnemen, begrijpen en kunnen is het belangrijk dat de beoogde doelgroep zelf ook *wil* meewerken aan een oplossing. Hiervoor is de probleemerkenning en betrokkenheid essentieel, zodat er de wil is om iets aan de oplossing te doen. Het moet voor de bedrijven duidelijk zijn welke baten het voor hen zelf oplevert. Daarnaast verhoogt een oplossing die weinig moeite en energie kost de kansen op medewerking.

Als de omstandigheden voor waarnemen, begrijpen, kunnen en willen aanwezig zijn, is de kans op 'doen' aanzienlijk. Het is dan aan de organisaties om werknemers te informeren en te overtuigen, en de werkprocessen aan te passen volgens het gewenste eindbeeld. Tot slot is het van belang te monitoren en (tussentijds) te evalueren; wat is het daadwerkelijke effect en hoe kun je de maatregelen aanpassen om het effect te vergroten? Jan-Willem benadrukt dat een goede samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven essentieel is om te zorgen dat aan alle componenten van het gedragsmodel kan worden voldaan.

Project 'Mobiliteitsmanagement groot onderhoud A9'

Jan-Willem sluit zijn presentatie af met zijn ervaringen bij het project 'Mobiliteitsmanagement Groot Onderhoud A9'. Hij vertelt hoe hij het gedragsmodel succesvol heeft toegepast. Er is een breed scala van mobiliteitsmanagementmaatregelen ingezet, waaronder een mobiliteitspas en specifieke maatregelen voor Corus. Tijdens het proces is het bedrijfsleven tijdig betrokken in het vaststellen van de problemen en inventariseren van oplossingen. De verkeershinder op de A9 bleef beperkt, ondanks het afsluiten van één van de rijbanen voor onderhoud. Na afloop van het groot onderhoud bleek dat ongeveer 5% van de mobiliteitspasgebruikers hun reisgedrag structureel heeft aangepast en de auto heeft laten staan.

'BEST PRACTICES: MOBILITEITSMANAGEMENT IN DE PRAKTIJK', DOOR JOHN SWAANS (XTNT)

Als laatste stond de presentatie van John Swaans (XTNT) op het programma. John bespreekt vier voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten uit de praktijk in Harderwijk, Tiel, Zaltbommel en Hilversum. Dit

doet hij door in te gaan op de aanpak van het opzetten van mobiliteitsmanagement. Wat daarbij aan bod komt zijn de onderdelen visie, strategie en implementatie: wat wil je bereiken, op welke manier ga je dat doen en hoe maak je het vervolgens concreet.

Praktijkervaring Gelderland

De mobiliteitsmanagementprojecten in Harderwijk, Tiel en Zaltbommel maken deel uit van het mobiliteitsmanagementplan van de provincie Gelderland. John vertelt op welke manier keuzes voor deze projecten tot stand zijn gekomen. Eerst heeft hij met de provincie Gelderland de visie voor het mobiliteitsmanagementbeleid opgesteld. Vervolgens is gekozen welke strategie het beste paste bij deze visie. Hierbij is gekozen voor een doelgroepgerichte strategie met aandacht voor draagvlak, zodat de kans op succes zo groot mogelijk was. Daarnaast is er ingezet op samenwerking met andere partijen, zoals gemeenten, bedrijven, vervoersaanbieders en parkmanagers. Om de kans op succes verder te vergroten, heeft John zich gericht op daadwerkelijke knelpunten, om maatregelen juist daar te implementeren. Op basis daarvan zijn projecten opgepakt in zowel Harderwijk, Tiel en Zaltbommel.

Harderwijk – N302

In Harderwijk stond de reconstructie van de N302 op de planning, een duidelijk knelpunt voor de bereikbaarheid van het centrum, Dolfinarium, Waterfront en het bedrijfsterrein Lorentz-Oost. Met betrokkenheid vanuit de provincie Gelderland, de gemeente Harderwijk, het plaatselijke bedrijfsleven, Dolfinarium, Waterfront en VCC Oost is het Masterplan Bereikbaarheid Harderwijk opgesteld. Om het knelpunt op de N302 aan te pakken zijn een aantal maatregelen ingezet, zoals de N302-Bus en een website over de actuele verkeerssituatie op de N302. Daarnaast is er een fietstransferium geopend, waarbij 150 automobilisten de overstap naar een fiets maken. De werkzaamheden aan de N302 zijn net gestart en de eerste resultaten lijken positief.

Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat het inzetten van fietsverkeer piekbelasting met zich meebrengt bij slechte weersomstandigheden. Deze piekbelasting is over het algemeen erg duur, waardoor dit aspect voldoende aandacht moet krijgen in de afweging om fietsverkeer op te nemen in een mobiliteitsplan.

Tiel – industrieterrein Medel

Even buiten Tiel ligt het bedrijventerrein Medel, dat op termijn aan 3.500 mensen werkgelegenheid biedt. Door verdere uitbreiding van het terrein komt de bereikbaarheid steeds meer onder druk te staan. In 2007 is daarop het Actieplan Mobiliteitsmanagement opgesteld. Naast betrokkenheid vanuit de provincie Gelderland, zijn omliggende gemeenten, het Industrieschap Medel, VCC Oost en Arriva betrokken geweest bij het opstellen van het plan. Het Actieplan Mobiliteitsmanagement omvat tal van maatregelen, zoals het creëren van een veilige fietsroute van en naar het centrum van Tiel, een betere bewegwijzering, een fietsplan met fiscale voordelen voor werknemers en een website voor carpoolmatching om het carpoolen onder werknemers te stimuleren. Daarnaast is speciaal voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Medel de Medelbus ingezet. Deze bus, met een capaciteit van acht personen, rijdt in de spits elk half uur (aansluitend op de treinen) en daarbuiten op afroep. Chauffeurs van de Medelbus zijn werkzoekenden die op termijn kunnen rekenen op een vast dienstverband bij Arriva.



De Medelbus

De proef met de Medelbus duurt tot eind 2009 en lijkt zeer succesvol omdat het reizigersaantal almaar stijgt. De gezamenlijke lasten voor de provincie en het bedrijfsleven zijn laag, mede door betrokkenheid van het CWI. De kosten zijn amper een kwart van de kosten van een reguliere buslijn.

Er is een haalbaarheidsonderzoek gestart om de verdere uitbreiding van de Medelbus te onderzoeken. Het succes maakt de uitrol naar andere bedrijventerreinen interessant.

Zaltbommel

In Zaltbommel zijn soortgelijke maatregelen voorgesteld, als reactie op ontwikkelingen in het woongebied Waluwe en onderhoud aan de N322. Hoewel er nog geen convenant is opgesteld, is er wel betrokkenheid vanuit de provincie Gelderland, de gemeente Zaltbommel,

Rijkswaterstaat, het bedrijfsleven en VCC Oost. Het probleem bij de implementatie van het maatregelenpakket is het ontbreken van een duidelijke trekker vanuit de gezamenlijke partijen.

Praktijkervaring Media Park Hilversum

Met dagelijks veel werknemers en bezoekers die van en naar het Media Park Hilversum reizen, ontstaat er druk op de bereikbaarheid van het park. De voorgenomen ontwikkelingen van het bezoekerspark en het businesspark verergeren dit probleem. De bereikbaarheid van het Media Park is onder het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum geschaard, een initiatief van de gemeenten Hilversum, Laren, Bussum, de provincie Noord-Holland en TCN Property Projects. In dit kader zijn tal van maatregelen genomen. Er is een website opgezet om bezoekers van individueel reisadvies te voorzien. De Media Park Pendel is ingezet als extra OV-voorziening en er zijn mobiliteitspassen uitgedeeld. Daarnaast is er extra aandacht gevestigd op fietsverkeer door het opstellen van een fietsplan. Het succes van het maatregelenpakket om het Media Park bereikbaar te houden, is niet formeel vastgesteld, maar met gemiddeld tussen de 10.000 en 15.000 individuele reisadviezen per maand lijkt de website in ieder geval erg succesvol.

Wat staat ons dus te doen?

Om mobiliteitsmanagement goed toe te passen, is het belangrijk om te beginnen met het benoemen van doelgroepen en hun specifieke wensen en problemen. Voor mobiliteitsmanagement is samenwerking met het bedrijfsleven essentieel, niet alleen voor de nodige betrokkenheid bij de uitvoering van maatregelen, maar ook voor het creëren en behouden van draagvlak. De toepassing van het gedragsmodel kan daarbij een handig hulpmiddel zijn. Door goed te kijken naar alle onderdelen van het beslisproces is de kans op effectieve maatregelen aanzienlijk hoger.

AFSLUITING

John Swaans (XTNT) sluit de bijeenkomst af door iedereen te bedanken voor zijn of haar komst en actieve inbreng. Onder het genot van een lunch discussieerden de deelnemers nog even verder over het brede veld van mobiliteitsmanagement.

