

Andere mobiliteit

Raymond Linssen en Rick Lindeman, Agentschap NL

Er wordt al heel wat jaren aan mobiliteitsmanagement gedaan. Het is nu zaak de innovatieve diensten die dit heeft opgeleverd beschikbaar te stellen voor de forens of zakelijke reiziger. Bewustwording (van werknemer én werkgever), uitproberen en slim combineren zijn daarbij de sleutelwoorden.

➤➤ Andere mobiliteit, wat betekent dat? Een verschuiving of in beleidsjargon *modal shift* van autogebruik naar fiets of openbaar vervoer zal de eerste reactie zijn. Eerder of later vertrekken dan gebruikelijk is een andere mogelijkheid. Veel werknemers hoeven echt niet elke dag stipt om 9 uur op kantoor aanwezig te zijn. Waarom niet eerst thuis op je computer inloggen en pas na de spits de weg op om zonder filestress op tijd te zijn voor je teamvergadering van 11 uur? Maar een beetje vooruitstrevende kenniswerker - en wie wil dat anno 2011 niet zijn? - draait zijn hand niet om voor de optie 'geen mobiliteit', al is het maar voor één werkdag in de

week. Voor vele werkzaamheden is lijfelijke aanwezigheid bij de werkgever niet noodzakelijk. Sterker, de werknemer die de vrijheid en verantwoordelijkheid krijgt om zijn werkdagen zelf in te vullen, legt doorgaans meer efficiency en productiviteit aan de dag dan de werknemer die dagelijks onder toezicht oog van zijn leidinggevende acht uur op de werkvloer dient te verblijven. Achter een actueel en prikkelend fenomeen als spitsmijden gaat dus een bredere wereld aan mobiliteitskeuzen en arrangementen schuil. Sleutelwoorden zijn keuzevrijheid en gebruiksvriendelijkheid.

Beschikbaar maken

Onder de noemer 'ketenmobiliteit' - pas later heeft het begrip mobiliteitsmanagement zijn intrede gedaan - ging het tien jaar geleden vooral om het vergroten van het aanbod aan nieuwe mobiliteitsdiensten. Nu gaat het echter om het consolideren van al die nieuwe ideeën en ze beschikbaar te maken voor de forens of de zakelijke reiziger. Om die keuzevrijheid in mobiliteit tot een realiteit te maken, is het de opgave om verschillende vervoermiddelen, betaal-, informatie- en vergoedingssystemen slim te combineren. De werknemer met een 'klassieke' leaseauto heeft een probleem als



Patrick's reis en leven

Patrick keek op zijn iPhone, de trein was iets te laat, zodat hij rustig naar het perron kon lopen. Hij checkte met zijn Businesscard in voor de treinreis, zodat de declaratie van deze reiskosten meteen geregeld was. Bovendien had hij tijd over, omdat hij vanochtend niet hoefde te reizen. Patrick had thuis gewoon via zijn laptop videovergaderd, zijn Powerpoint presentatie heeft hierbij indruk gemaakt. Sinds hij in 2010 het nieuwe werken heeft ontdekt, ziet hij trouwens zijn tweejarige dochter een stuk vaker dan voor die ontdekking.

aanbieden. Dat leidt tot een verdergaande verbetering van het aanbod van mobiliteitsdiensten, omdat de zakelijke reiziger zich dan niet meer druk hoeft te maken over het overbruggen van de laatste kilometer(s) tussen station en bestemming of over het declareren van uitgaven voor bus, tram, metro of OV-fiets. De werkgever ontvangt dan één geïntegreerde rapportage die inzicht geeft in het individuele reisgedrag van werknemers. Bovendien is het dan mogelijk om CO₂-uitstoot te meten, zodat werkgevers hun mobiliteitsbeleid kunnen aanpassen.

Sleutel bij werkgevers

Met deze integratie van beprijzingssystematieken voor het zakelijke autoverkeer en openbaar vervoergebruik, wordt een belangrijke randvoorwaarde vervuld om mobiliteitsmanagement of slim reizen meer *mainstream* te krijgen. Werkgevers en andere organisaties (ziekenhuizen, onderwijs) hebben de sleutel in handen voor een andere belangrijke randvoorwaarde, namelijk de bereidheid om aanpassingen te verrichten in werktijden, vergoedingen en reiskosten, de mogelijkheid te faciliteren tot telewerken en televergaderen, ruimere openingstijden aan te bieden, etc. Daarnaast doen verschillende bedrijven - met name in de ICT- en verzekeringssector - ervaringen op met het aanbieden van een mobiliteitsbudget aan hun medewerkers. Een mobiliteitsbudget is een jaarlijks budget, dat qua volume vergelijkbaar is met de werkgeverskosten van een leaseauto. Hierbij snijdt het mes aan twee kanten. Zo heeft de werkgever belang bij kostenreductie en medewerkertevredenheid. De toenemende aandacht voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) speelt ook een rol. Voor de werknemer sluit het mobiliteitsbudget

aan op de tendens naar meer persoonlijke verantwoordelijkheid.

Het belonen van reizigers die gewenst reisgedrag laten zien (met de fiets, met de auto buiten de spits) kan effect hebben op het gedrag van reizigers. Met behulp van een zogenaamd fietspuntensysteem ('Trappers') kan de fietsende werknemer zich bevoordeeld voelen. Als beleidsmaker is het wel belangrijk dat je oog hebt voor de gehele reisketen en niet alleen op een onderdeel hiervan. De kwaliteit van het fietsnetwerk en de aanwezigheid van sociaal veilige routes naar bedrijvenlocaties zijn in de praktijk doorslaggevend voor succes dan het behalen van een financieel voordeeltje.

Daarnaast is het voor het verbeteren van openbaar vervoer naar bedrijvenlocaties belangrijk om de (latente) vraag vroeg te betrekken. De betreffende werkgevers zijn altijd op zoek naar kostenbesparingen. Wanneer zij moeten inzien dat ze zelf voor een betere benutting van werkplekken, parkeerplaatsen en mobiliteit kunnen zorgen en dat dit hun veel besparing oplevert. Als dat inzicht is verworven, is het voor een organisatie ineens veel interessanter om actief mee te denken over het stimuleren van andere mobiliteit bij haar werknemers en bezoekers. Daar is nog een wereld te winnen, want werkgevers weten vaak niet hoeveel ze uitgeven aan mobiliteit. De kosteloze scan en de rekentools van de stichting Mobiliteit.nu kunnen werkgevers hierbij van dienst zijn. Voor kleine werkgevers biedt het ministerie van Infrastructuur en Milieu bovendien zogeheten 'Mobiliteitsvouchers' aan. Hierbij kan een MKB-ondernemer zijn bedrijf door een expert laten doorlichten,

hij eens geen zin heeft in de dagelijkse file en als alternatief een dag met de trein naar een afspraak wil. Hij kan het treinkaartje niet declareren, want hij heeft toch immers zijn leaseauto met alle bijbehorende vergoedingen? Met concepten als de NS Businesscard en Mobility Mixx kan een werknemer die afweging nu wél maken: de auto als dat handig en flexibel is en de trein als hij naar een filegevoelige bestemming moet of onderweg nog wat wil werken.

Dat dit concept nog niet is uitontwikkeld, bewijst het project Wantogo, dat naast bedrijfswagen en trein ook de OV-chipkaart in het pakket wil



(foto: Nationale Beeldbank, Marc Kruse Fotografie)

en zien dat er ook voor hem *quick wins* op het gebied van mobiliteit zijn te boeken.

Ten slotte: kostenbesparing en keuzevrijheid
 In onze tijd heeft bijna iedereen een *smart phone* op zak, waarmee je kunt zien hoe laat de trein vertrekt. De hedendaagse werknemer verwacht echter inmiddels dat hij zijn hele mobiliteit slim kan regelen. Nu zijn werkgever in tijden van crisis extra goed op de kosten let, biedt juist deze woelige tijd kansen. Zowel voor de kostenbewuste werkgever als voor de op zijn individuele keuzevrijheid gestelde werknemer is de tijd van het nieuwe werken aangebroken. <<

Websites

www.agentschapnl.nl
www.mobiliteitsvouchers.com
www.mobiliteit.nu
www.mobilitymixx.nl
www.ov-fiets.nl
www.slimprijzen.nl
www.wantogo.nl

SLIM Prijzen werkt

De Stadsregio Arnhem Nijmegen werkt hard om de regio bereikbaar te houden. De komende jaren staan op de RegioRing (A12, A50, A325, A15 en A73) diverse grootschalige wegwerkzaamheden gepland om de infrastructuur op lange termijn te verbeteren. Hierdoor komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Met SLIM Prijzen RegioRing wordt met een prijsprikkel het gedrag van automobilisten positief beïnvloed.

Inmiddels doen meer dan 14.000 mensen mee aan het project. Automobilisten die regelmatig op of binnen de RegioRing (A12, A15, A50, A73 en A325) rijden, krijgen een beloning van 4 euro voor elke keer dat zij in de spits deze wegen mijden. Met zoveel deelnemers is dit het grootste beloningsproject dat ooit in Nederland is uitgevoerd.

Deelnemers kunnen op deze manier een geldbedrag van maximaal 150 euro per maand verdienen. De hoogte van de beloning wordt vastgesteld op basis van het reisgedrag dat tijdens de referentiemeting in het voor- en najaar van 2010 gemeten is. De opgebouwde beloning wordt elke maand aan de deelnemers uitgekeerd. Met deze financiële prikkel probeert de stadsregio Arnhem Nijmegen automobilisten te stimuleren om na te denken over hun reisgedrag en om alternatieven uit te proberen. De alternatieven kunnen zijn: thuiswerken of later reizen, openbaar vervoer, fiets en carpoolen. Een uurtje eerder of later beginnen kan al veel schelen.

Blijvend succes

Ook op de Waalbrug in Nijmegen heeft een dergelijk project succes gehad. Deelnemers aan het project Slim Prijzen Waalbrug hebben van september 2009 tot en met mei 2010 veelvuldig de Waalbrug gemeden in de spits. Hierdoor bleef de verwachte verkeershinder door wegwerkzaamheden aan de Prins Mauritssingel/A325 uit. Wie denkt dat automobilisten dit uitsluitend doen als er een financiële beloning tegenover staat, heeft het mis. Ook na afloop van het project blijven veel deelnemers de spits op de Waalbrug mijden. Door de tijdelijke financiële beloning zijn deelnemers zich bewust geworden van andere voordelen van het mijden van de spits.

De beloningsperiode van SLIM Prijzen RegioRing duurt tot met juni 2012.