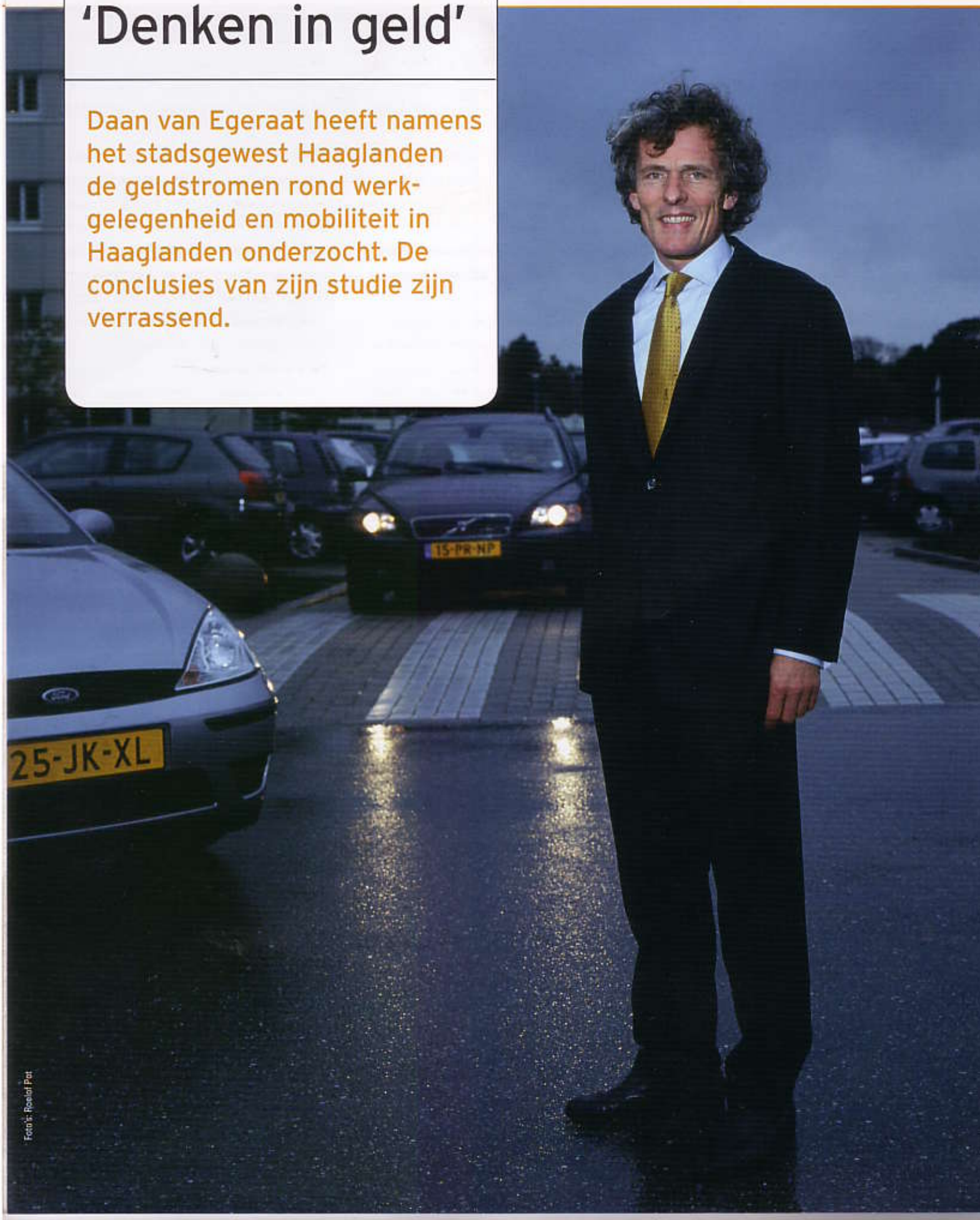
'Denken in geld'

Daan van Egeraat heeft namens het stadsgewest Haaglanden de geldstromen rond werkgelegenheid en mobiliteit in Haaglanden onderzocht. De conclusies van zijn studie zijn verrassend.



Foto's: Roelof Pot

Daan van Egeraat ziet bereikbaarheid en mobiliteit niet alleen als een probleem voor de overheid, maar ook als een kans voor ondernemers. 'Het is de private markt zelf die veel creatiever met bereikbaarheid kan omgaan. Bedrijven kunnen er zelfs veel geld mee besparen. Voornamelijk met behulp van flexibele regelingen, waarbij de werknemer financieel wordt geprikkeld en kan kiezen. Ook nieuwe dienstverleners kunnen overigens geld verdienen op basis van het vervoersprobleem. Bijvoorbeeld met collectief vervoer op bedrijventerreinen of uitwisseling van parkeerplaatsen tussen bedrijven.' Van Egeraat heeft een nieuw perspectief ontdekt: 'denken in geld in plaats van vervoer'.

Bereikbaarheid is nodig. Dus wat heb je eraan om te weten wat het kost?

'De mobiliteit in Nederland – en zeker ook in Haaglanden – groeit alsmaar. In 2020 is de filedruk driemaal zo hoog als in 1995. De wachttijd per verreden kilometer verdubbelt, terwijl het aantal verplaatsingen toeneemt met vijftig procent. Volgens cijfers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat groeit autogebruik in de toekomst sneller dan het openbaar vervoer. De ontwikkeling van infrastructuur en openbaar vervoer blijven beide ver achter bij deze groeicijfers. Door te weten wat mobiliteit kost en wie daaraan het meest betaalt, is het mogelijk te sturen.'

> 'Door te weten wat mobiliteit kost en wie daaraan het meeste betaalt, is het mogelijk te sturen.'

Wat is de aanleiding geweest om de kosten van bereikbaarheid voor het bedrijfsleven te onderzoeken?

'Die vraag krijg ik vaker en ik kan hem me goed voorstellen. Want wat heeft de overheid te maken met wat private partijen uitgeven aan mobiliteit? De overheid is er toch om Nederland bereikbaar te houden, niet de bedrijven? Maar er gingen geruchten dat de bedrijven en hun medewerkers meer geld besteden aan mobiliteit dan de overheid. Dat komt echter in geen enkele begroting voor. Ik heb dat onderzocht in de regio Haaglanden.'

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek?

'De resultaten zijn verrassend. De uitgaven voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer bedragen - parkeergelden meegerekend - voor Haaglanden 1,4 miljard euro per jaar. In 2005 besteden de gezamenlijke overheden in Haaglanden 560 miljoen euro. De essentie daarvan is simpel. We hebben tot nu toe vooral gekeken naar het kleinste deel van de bestedingen in de mobiliteitsmarkt, namelijk die van de overheid. Het was niet bekend dat de totale besteding driemaal zo groot is.'

Wat is de betekenis van deze uitkomsten?

'Als het gaat om verbetering van de bereikbaarheid en mobiliteit, zeggen mensen altijd dat de overheid er meer geld in moet steken. Maar behalve dat dit momenteel niet zo'n vaart zal lopen in verband met bezuinigingen, heeft het ook nog eens niet zoveel effect op het totaalplaatje. Het debat over bereikbaarheid gaat kennelijk over het kleinste segment van de mobiliteitsmarkt. Eén procent van de private bestedingen ombuigen, levert meer op dan een verhoging van het overheidsbudget van drie procent.'

Wat gaat ermee gebeuren?

'Ik stel voor: laten we vanaf nu ook kijken naar de private bestedingen als het gaat om het bevorderen van de mobiliteit. Mijn rapport schetst in meerdere dimensies een uitdagend, nieuw perspectief. Daarbij heb ik het zeker niet alleen over problemen, maar ook over kansen. Creatief omgaan met het nieuwe perspectief kan interessant zijn voor overheden, werkgevers en werknemers. Bovendien kan er nieuwe dienstverlening uit ontstaan. Wanneer bereikbaarheid schaars wordt, biedt dat immers nieuwe kansen voor ondernemerschap.'

Wat heeft de regio daar concreet aan?

'De mobiliteit groeit, maar Haaglanden moet bereikbaar blijven. De vraag is dus: kunnen we anders omgaan met bereikbaarheid nu we de geldstromen kennen? Ik denk het wel, zeker als we kijken naar de private geldstroom en als we naar een andere besteding van private gelden gaan. Het debat over bereikbaarheid gaat nu vooral over openbaar vervoer en infrastructuur. Met andere woorden over vervoerscapaciteit. Maar we weten al dat één procent verkeersreductie de fileproblemen in de spits al oplost, dus moeten we ervoor zorgen dat de verkeersintensiteit afneemt.'

Hoe kunnen we dat bereiken?

'Het gaat niet meer alleen om het optimaliseren van vervoersstromen. We kijken ook naar de geldstromen die daarmee gemoeid

Daan van Egeraat

Daan van Egeraat heeft als adviseur de afgelopen jaren veel projecten gedaan op het raakvlak van bereikbaarheid, dienstverlening en ruimtelijke ontwikkeling. Zijn proefschrift 'Een Herculische Opgave' waarop hij in Delft promoveerde, geeft aan wat Van Egeraat boeit in zijn werk. Namelijk de vraag: hoe te komen tot implementatie van nieuwe dienstverlening op het raakvlak van de publieke en private sector. Zijn visie is dat implementatie van nieuwe diensten alleen lukt wanneer beleid, technologische ontwikkeling, de ontwikkeling van ondernemerschap en de vraag in de markt in samenhang worden benaderd. Van Egeraat studeerde bedrijfskunde en filosofie. Tijdens zijn studie werkte hij in diverse functies bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waar hij aan de wieg stond van het telematicabeleid voor verkeer en vervoer. Tot begin 2004 was hij lid van de maatschap DynaVision.

zijn. Kunnen werkgevers en werknemers ertoe worden verleid om hun geld anders te besteden? Mobiliteit is vaak een secundaire arbeidsvoorwaarde en relatief onaantastbaar. Bereikbaarheid van bedrijven mag niet nóg meer geld kosten. Bovendien hebben bedrijven en medewerkers hun bestedings- en verplaatsingspatroon binnen de bestaande mogelijkheden al geoptimaliseerd. Maar de regelingen zijn rigide. Voor de meeste medewerkers is de keuze momenteel nogal beperkt. Vaak zijn lease-auto, parkeerplaats en werkplek rang- en functiegebonden. Minder gebruikmaken van de hem geboden voorzieningen levert de medewerker vaak niets op in financiële zin. De regelingen zijn namelijk gebaseerd op bezit, niet op gebruik.'

Kan dit anders?

'Ja. Als werknemers meer keuzevrijheid hebben, kiest dertig procent van hen voor een andere regeling, heb ik in 2003 al eens onderzocht. Maar vaak hoort bijvoorbeeld een leaseauto bij een bepaalde baan en kun je als werknemer niet kiezen uit andere voorzieningen. Daar wordt simpelweg niet over gesproken. Als je nagaat dat één procent verkeersafname al grote, positieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid, mag het duidelijk zijn wat die dertig procent medewerkers die iets anders wil, met de bereikbaarheid zou kunnen doen. In ieder geval wordt het aantal overbodige kilometers per auto geëlimineerd. Voor Haaglanden gaat het om een maximale afname van 17.000 auto's per dag. Medewerkers ervaren deze keuzevrijheid bovendien als heel positief. Verschillende bedrijven – ook grote als Atos Origin - werken al op deze manier.'

Zullen veel andere bedrijven hun medewerkers deze keuzevrijheid bieden?

'Dat is nog even de vraag. We denken altijd in vervoersstromen, niet in geldstromen. Het zou echter wel goed zijn, voor alle partijen. Voor de werkgever betekent het geen extra kosten maar wel aantrekkelijker zijn voor werkzoekenden. Individualisering is een trend. De cafetarisering van arbeidsvoorwaarden – zoals vakantiedagen inleveren voor geld – kan wat mij betreft nog veel verder worden doorgevoerd. Met de gedragsverandering die daarop volgt, maak je een enorme stap. Stel dat tien procent van de mensen zijn auto laat staan.'

Waarom gaan niet alle bedrijven hierop over?

'Bedrijven beseffen simpelweg niet dat de mogelijkheid tot keuzevrijheid voor werknemers voorhanden is. Het is een kwestie van het besef van mogelijkheden. Hetzelfde geldt trouwens voor keuzevrijheid van werkplekken. De helft van de werkplekken wordt niet gebruikt, omdat mensen afwezig zijn. Als je je bedenkt dat een werkplek gemiddeld 12.300 euro per jaar kost, is dat heel bijzonder. Flexibele, decentrale werkplekken lossen een hoop op omdat er veel minder kilometers worden afgelegd. Bedrijven gaan er financieel bovendien nog steeds op vooruit als zij hun werknemers jaarlijks een fiks bedrag schenken als zij voor zo'n werkplek kiezen. En als mensen toch veel afwezig zijn zonder dat dit gevolgen heeft voor het bedrijf kunnen flexibele, decentrale werkplekken ook van nut zijn. Dat scheelt weer in het aantal woonwerk-kilometers.'

Betrokkenen bereiken?

Montefeltro

Daan H. van Egeraat
tel.: 06 53 40 63 27
fax: 071 515 06 82
d.vanegeraat@montefeltro.nl
Terweeweg 144
2341 CX Oegstgeest
www.montefeltro.nl