**montefeltro**

**Haaglanden bereikbaar:
een nieuw perspectief**

**Geldstromen rond werken en mobiliteit**

D. van Egeraat

Gespreksdocument in opdracht van SWINGH, stadsgewest Haaglanden

Den Haag, november 2005

# Inhoudsopgave

 Inhoudsopgave

[Inhoudsopgave 2](#_Toc119207722)

[Voorwoord 3](#_Toc119207723)

[Samenvatting 4](#_Toc119207724)

[1. Markt: een kwestie van rekenen 6](#_Toc119207725)

[2. Private geldstromen in beeld 7](#_Toc119207726)

[3. Anders omgaan met bereikbaarheid 10](#_Toc119207727)

[4. Wat levert dat op? 11](#_Toc119207728)

[5. De markt verkend 14](#_Toc119207729)

[6. Van theorie naar praktijk 16](#_Toc119207730)

[Colofon 17](#_Toc119207731)

# Voorwoord

In 2005 gaven de gezamenlijke overheden in Haaglanden € 572 miljoen uit aan verkeer en vervoer. Dat is veel geld. Maar wij hadden het vermoeden dat de bedrijven en hun medewerkers in onze regio, zelf veel meer besteden dan de overheid. En dat bedrag staat nergens op een begroting! Daarom heb ik het laten ramen.

De resultaten zijn verrassend. Voorbeeld: werkgevers en hun medewerkers in Haaglanden besteden 1,4 miljard euro per jaar aan woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en parkeren.

Ander voorbeeld: de private sector geeft jaarlijks meer dan 2,5 miljard euro uit aan woon-werkverkeer en kantoorplekken. Zoveel kost het om medewerkers een werkplek te bieden en hen dagelijks op die plek te krijgen. Het eigenlijke werk moet dan nog beginnen!

Beide bedragen zijn een veelvoud van het overheidsbudget. De conclusie ligt voor de hand. Als we echt iets willen doen voor de bereikbaarheid, moeten we voortaan ook kijken naar de bestedingen van bedrijven en hun medewerkers. Daar valt immers veel meer te bereiken! Bovendien zijn we als overheid en bedrijfsleven samen verantwoordelijk.

De aanpak is relatief simpel en goedkoop. Medewerkers moeten meer keuzevrijheid krijgen in vervoersvormen en arbeidsvoorwaarden. Werkgevers kunnen dit stimuleren door gewenst gedrag te belonen en ongewenst gedrag duurder te maken. Het blijkt dat dit geen geld hoeft te kosten. Sterker nog, het levert geld op. Wie goed naar de regionale markt kijkt merkt dat er geld te verdienen valt voor iedereen. Ook ontstaat nieuwe werkgelegenheid voor dienstverleners.

Dit rapport schetst een uitdagend, nieuw perspectief. We zijn er nog lang niet maar ik hoop wel dat de markt met de overheid in gesprek komt. Constructief en creatief. Mijn inzet is om samen met ondernemers en de andere SWINGH-partners, echte vooruitgang te boeken. Samen kunnen we Haaglanden bereikbaar maken en houden.



Mr drs B.J. Bruins

Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Haaglanden

# Samenvatting

Geconfronteerd met files, smalle wegen en volle treinen roepen mensen al snel dat de overheid meer geld moet uitgeven. Dit gebeurt landelijk en dus ook in de regio Haaglanden. Gemeenten, provincie en Rijk geven in deze regio nu al veel geld uit aan verkeer en vervoer: 572 miljoen euro in 2005. Maar het blijkt dat aan mobiliteit veel meer privaat geld wordt besteed.

***Er gaan miljarden om…***

Werkgevers, werknemers en consumenten geven per jaar maar liefst 3,5 miljard euro uit aan autogebruik en openbaar vervoer. Alleen in Haaglanden dus. Dat is vijfmaal het bedrag dat de overheden samen tot hun beschikking hebben.

|  |  |
| --- | --- |
| Bestedingen Haaglanden 2005   | € mln/jaar |
| *privaat:* |  |
| kosten mobiliteit (ov plus auto) | 3.483 |
| werkgerelateerde mobiliteit | 1.442 |
| kantoorplekken | 1.490 |
| *publiek:* |  |
| rijk | 132 |
| haaglanden | 398 |
| provincie zuid-holland, gemeenten | 41 |
| *Totaal overheid* | *572* |

Beperken we ons tot het zakelijk verkeer dan zijn werkgevers en werknemers samen nog steeds goed voor 1,4 miljard euro per jaar. We praten dan over heel gewone zaken als woon-werk­verkeer, zakelijk verkeer en parkeren.

Werken kost dus geld, helemaal als we ook de kosten van werk­plekken meenemen. De werkgevers in Haaglanden zijn daar ook nog eens 1,5 miljard euro per jaar aan kwijt. (De genoemde bedragen vindt u uitgesplitst in de tabel.)

***Trekken aan het langste eind…***

De nuchtere cijfers geven een heel nieuwe draai aan het debat over bereikbaarheid. Het blijkt dat de polsstok van de overheid niet zo lang is: de markt geeft veel meer uit. Daarom ligt het voor de hand om veel nadrukkelijker te gaan kijken naar die bestedingen van al die werkgevers en al die werknemers. Wie immers iets wil veroorzaken in het verkeer en vervoer, kan niet om de grootste spelers heen.

Centrale vraag wordt dan: is het mogelijk om de private bestedingen te beïnvloeden. Zijn werkgevers en werknemers te verleiden tot ander gedrag? Traditioneel zijn mensen daar sceptisch over. Maar wie goed kijkt ziet wel degelijk kansen en mogelijkheden.

***Iedereen wint…***

**Werkgevers** zijn voor kostenbesparing en hebben een hekel aan administratief gedoe. Studies wijzen uit dat anders omgaan met mobiliteit, beslist rendabel is. En met dat gedoe valt het tegenwoordig reuze mee, want administraties worden dankzij de automatisering steeds flexibeler in het bieden van maatwerk aan medewerkers.

**Werknemers** van hun kant hechten aan vrijheid en willen kunnen kiezen. Het blijkt dat er in de praktijk helemaal niet zoveel keuzevrijheid is. En dat mensen best anders naar hun werk willen komen als er een concreet aanbod ligt. Helemaal als dat ook nog een hoger salaris oplevert.

Bij twee **voorbeeldbedrijven** blijkt dat medewerkers hun inkomen met 32 en zelfs 41 procent kunnen verbeteren - als ze de auto laten staan en flexibeler omgaan met hun werkplek. Bij ziekenhuis **Bronovo** kan deze beloning oplopen tot 440 euro per jaar.

Werkgevers hoeven niet bang te zijn dat dit geld kost. Sterker nog, het levert uiteindelijk geld op. Bij de twee voorbeeldbedrijven kunnen de kosten dalen met 7,3 tot 14,5 miljoen. En het Bronovo-ziekenhuis bespaart zich een investering in 80 parkeerplaatsen.

Het is dus wel degelijk haalbaar: én lagere kosten, én hoger inkomen, én betere bereikbaarheid. Daarvoor is wel wat flexibiliteit nodig. Bij werkgevers, die wat willen investeren om een paar regelingen aan te passen. Bij werknemers, door wat minder star om te gaan met statussymbolen als een lease-auto en een eigen parkeerplek. Allebei hebben ze echter belang bij minder files en minder tijdverlies.

***Het kan… in Haaglanden***

Duidelijk is dat er een wereld te winnen valt. Als voldoende bedrijven werk maken van hun eigen bereikbaarheid, kan de spits in Haaglanden met 17.000 auto's per dag worden verlicht..

De overheid vindt dit een aantrekkelijke optie. Al was het maar omdat beleidsmakers weten dat de grenzen in de steden wel zo'n beetje bereikt zijn. Er valt simpelweg niet op te bouwen tegen een ongebreidelde vraag. En al zouden we de snelwegen twee keer zo breed maken, dan nog weet niemand waar al die auto's zouden moeten parkeren.

Anders omgaan met mobiliteit leidt ook tot nieuwe werkgelegenheid. Dienstverleners zijn nodig om vraag en aanbod creatief en efficiënt bij elkaar te brengen. Eerste schattingen wijzen uit dat deze diensten betaald kunnen worden uit de bereikte besparingen. Met name op de plaatsen waar kantoren en bedrijven nu al bij elkaar zitten.

Eigenlijk is het dus vooral een kwestie van **beginnen**. Aan de overheid zal het niet liggen. Bedrijven en bedrijvenverenigingen zijn dan ook nadrukkelijk uitgenodigd om mee te denken hoe we samen het hier geschetste vergezicht dichterbij kunnen brengen. Het loont om te investeren in bereikbaarheid. De overheid stimuleert dat graag.

1. Markt: een kwestie van rekenen

1.1 Half miljard overheidsgeld per jaar

De mobiliteit groeit al jaren tegen de verdrukking in en blijft maar verder groeien. In 2020 zal de filedruk 3 keer zo hoog zijn als in 1995. Het aantal verplaatsingen groeit met 50%; de wachttijd per verreden kilometer verdubbelt. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat rekent voor 2020 met een autopark van 8 miljoen auto’s, tegen 6 miljoen nu. [[1]](#footnote-1)

De ontwikkeling van infrastructuur en openbaar vervoer blijft ver achter bij deze groeicijfers. De markt vraagt dan ook dat de overheid méér doet om de bereikbaarheid veilig te stellen. Maar ook nu al gaat er veel publiek geld om. In Haaglanden gaf de overheid in 2005 de volgende bedragen uit aan mobiliteit:[[2]](#footnote-2)

|  |  |
| --- | --- |
| Besteding overheden in Haaglanden   | € mln |
| Rijk | 132 |
| Haaglanden | 398 |
| Provincie Zuid-Holland | 37 |
| Gemeenten | 4 |
| **Totaal** | **572** |

Meer dan een half miljard euro dus per jaar dus. Dat is niet voldoende voor het nu en al helemaal niet voor de toekomst. Afgezet tegen de verwachte groei moet de conclusie zijn dat de overheid het filevraagstuk niet kan oplossen op de klassieke manier. Meer bouwen helpt niet voldoende en bovendien zou het te duur worden.

1.2 Markt is veel groter

Hoe zit het met de andere kant? Hoeveel privaat geld gaat er eigenlijk om in de mobiliteitsmarkt? Hoe zit het met de geldstroom die ten grondslag ligt aan de vervoersstroom?

Om te beginnen blijken bedrijven geen idee te hebben hoeveel ze per jaar aan mobiliteit uitgeven. Wie gaat onderzoeken komt tot de conclusie dat het gaat om een veel groter bedrag dan wat de overheid tot zijn beschikking heeft.[[3]](#footnote-3)

Zodoende ontstaan hele nieuwe mogelijkheden. Werkgevers en werknemers kunnen veel meer bereiken in de filebestrijding dan de overheid.Ze hoeven alleen maar verleid te worden tot een ander bestedingspatroon.

De groeiende congestie in Haaglanden is dus niet alleen een probleem, maar biedt ook kansen. Werkgevers en dienstverleners kunnen creatief inspelen op de nieuwe realiteit. Eigenlijk is het een kwestie van slim omgaan met schaarste; de basis van alle ondernemerschap.

# 2. Private geldstromen in beeld

Kosten voor werkplekken en mobiliteit zijn vaak verborgen. Daarom moeten we volstaan met schattingen. Hieronder volgen enkele voorbeelden: twee voor bedrijven, twee op het niveau van bedrijventerreinen en tot slot voor Haaglanden als geheel. De namen van de bedrijven zijn gefingeerd maar ze bestaan wel echt en de cijfers zijn van hen zelf afkomstig.

2.1 Bedrijf 1

Leasebak BV is een landelijk opererende dienstverlener met 250 medewerkers. Allen hebben een vaste kantoorplek. 66 Medewerkers hebben een lease-auto, 120 krijgen een woon-werk vergoeding. Er zijn 121 parkeerplaatsen. De jaarlijkse kosten voor werkplekken en mobiliteit van Leasebak BV belopen € 3,3 mln. Dat is 14% van de personeelskosten.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Bestedingen Leasebak BV | € mln/jr   | procent   |
| Loonkosten (inclusief sociale lasten)   | 20,8 | 86 |
| Werkplekken | 2,1 | 9 |
| Mobiliteit | 1,2 | 5 |
| **Totaal** | **24,1** | **100** |

2.2 Bedrijf 2

Werkplek NV is een internationaal concern. Op één van de kantoren werken 460 mensen, alle met een vaste werkplek. 60 Medewerkers hebben een lease-auto, 320 privé-auto’s worden zakelijk gebruikt. Er zijn 190 overdekte parkeerplaatsen. De jaarlijkse kosten voor werkplekken en mobiliteit van Werkplek NV belopen € 10,4 mln. Dat is 23% van de personeelskosten.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Bestedingen Werkplek NV | € mln/jr   | procent   |
| Loonkosten (inclusief sociale lasten)   | 35,8 | 77 |
| Werkplekken | 9,1 | 20 |
| Mobiliteit | 1,3 | 3 |
| **Totaal** | **46,2** | **100** |

2.3 Bedrijventerrein Forepark

Op bedrijventerrein Forepark (Den Haag) heeft SWINGH in de loop van 2004 de geldstromen rond mobiliteit in kaart gebracht. Daarbij is geen rekening gehouden met de kosten voor werkplekken.[[4]](#footnote-4)

De private uitgaven voor mobiliteit zijn voor 2004 geraamd op ruim € 13 miljoen. De tabel laat zien waar de medewerkers vandaan komen en waar het geld aan wordt besteed.

|  |
| --- |
| *Bestedingen Forepark in € mln per jaar* |
| herkomstgemeente |  lease   |  woon-werk  |  parkeren   | *totaal* |
| Den Haag | 3,44 | 1,01 | 2,17 | *6,62* |
| Voorburg/ Leidschendam   | 0,24 | 0,06 | 1,19 | *1,49* |
| Zoetermeer | 1,36 | 0,39 | 0,54 | *2,30* |
| Delft | 0,86 | 0,26 | 0,38 | *1,50* |
| Leiden | 0,55 | 0,16 | 0,16 | *0,87* |
| Rotterdam | 0,00 | 0,23 | 0,16 | *0,39* |
| **Totaal** | **6,45** | **2,11** | **4,61** | ***13,17*** |

2.4 Bedrijventerrein Biosciencepark

De provincie Zuid-Holland heeft in de loop van 2003 de geldstromen in kaart gebracht op Biosciencepark in Leiden. Anders dan in Forepark zijn hierbij de werkplekken wel meegeteld.[[5]](#footnote-5)

De cijfers komen uit een digitale enquête onder de leden van bedrijvenvereniging VOIBSP. Ze zijn betrouwbaar want de respons was 100%.

De bedrijven op Biosciencepark besteedden in 2003 aan mobiliteit ruim € 22 miljoen per jaar:

* € 1.4 miljoen aan leasekosten
* € 3.6 miljoen aan zakelijke reiskosten
* € 2.3 miljoen aan parkeerkosten en
* € 15.1 miljoen aan vergoedingen voor woon-werkverkeer.

Wat medewerkers zelf besteedden aan woon-werk verkeer bleef buiten beschouwing.

Procentueel gezien zijn de mobiliteitskosten goed voor 4,2% van de totale personeelslasten van € 532 miljoen per jaar. Grootste posten zijn de loonkosten (€ 422 miljoen) en de kosten voor werkplekken (€ 88 miljoen).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Bestedingen BioSciencePark |  € mln/jr   |  procent   |
| Loonkosten (inclusief sociale lasten)   | 422,0 | 79 |
| Werkplekken | 88,0 | 17 |
| Mobiliteit | 22,4 | 4 |
| **Totaal** | **532,4** | **100** |

2.5 Haaglanden

Onderzoeksbureau Montefeltro heeft de totale bestedingen aan mobiliteit in Haaglanden geraamd voor het jaar 2005. Het gaat om overheidsbudgetten en de kosten van de auto- en openbaar vervoer kilometers. Het totaalbedrag komt uit op maar liefst € 4,1 miljard. Waarvan 85% wordt uitgegeven in de particuliere sfeer…[[6]](#footnote-6)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Haaglanden: bestedingen **mobiliteit**   | € mrd/jr  | procent   |
| Privaat | 3,5 | 86 |
| Publiek | 0,6 | 14 |
| **Totaal (2005)** | **4,1** | **100** |

Ook de bestedingen in de zakelijke sfeer zijn geschat (dit keer over 2004). Bij de uitgaven aan werkplekken is alleen gekeken naar kantoren. Geschat is op basis van het totale aantal medewerkers.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Haaglanden: bestedingen **zakelijk**   | € mrd/jr  | procent   |
| Kantoorplekken | 1,5 | 52 |
| Woon-werkverkeer | 1,0 | 35 |
| Zakelijk verkeer | 0,36 | 12 |
| Parkeren | 0,04 | 1 |
| **Totaal (2004)** | **2,9** | **100** |

2.6 Kortom:

De uitkomst is verrassend: de private bestedingen zijn veel groter dan die van overheden:

1. De totale private kilometerkosten belopen € 3,5 miljard per jaar -circa 5 maal zo veel als de overheid uitgeeft.
2. Aan werkgerelateerde mobiliteit besteden werkgevers en medewerkers samen ca. € 1,4 miljard.
3. Aan kantoorplekken voor medewerkers spenderen de werkgevers in Haaglanden € 1,5 miljard per jaar.

Publieke en private uitgaven voor mobiliteit



# 3. Anders omgaan met bereikbaarheid

3.1 De sleutel ligt bij de marktpartijen

De congestie groeit, maar Haaglanden moet bereikbaar blijven. Traditioneel kijkt men naar de overheid voor meer geld. Maar kennelijk spreken we dan over het kleinste segment van de markt! Er gaat vijfmaal zoveel geld om in de private sector.

Werkgevers en werknemers besteden 2,9 miljard euro per jaar aan werkplekken, woon-werkverkeer, parkeren en zakelijke reiskosten. Als ze 1 procent daarvan anders aanwenden, heeft dat grotere gevolgen dan het ophogen van het overheidsbudget met 4 procent.

We weten dat meer bouwen de files niet oplost, zeker niet op langere termijn. Maar enkele procenten minder autoverkeer in de spits halen al heel veel druk van de ketel. Dit moet haalbaar zijn door bewuster om te gaan met die 2,9 miljard aan private bestedingen.

3.2 Voorwaarden voor verandering

Menselijk gedrag veranderen is altijd moeilijk, om allerlei redenen. Mobiliteit is vaak een secundaire arbeidsvoorwaarde, en dus relatief onaantastbaar. Ook mag bereikbaarheid niet nóg meer geld kosten. En: bedrijven en medewerkers hebben hun bestedings- en verplaatsingspatroon al geoptimaliseerd -binnen de bestaande mogelijkheden.

Maar voor de meeste medewerkers is het keuzemenu nogal beperkt. Vaak zijn lease-auto, parkeerplaats en werkplek gebonden aan rang of functie. Minder gebruik van die voorzieningen levert de medewerker financieel niets op.

Wordt daarentegen keuzevrijheid geboden, dan kiest 30% van de medewerkers anders.[[7]](#footnote-7) Dit ervaringsgetal is interessant in relatie tot de beoogde omvang van de gedragswijziging van een paar procent. De medewerker beleeft bovendien die keuzevrijheid op zich positief. Werkgever zien op tegen het herzien van regelingen vanwege het gedoe, maar zien de baten nog niet altijd.

Het tij van de almaar groeiende mobiliteit kan op twee manieren worden gekeerd:

**Medewerkers** keuzevrijheid bieden en tegelijk met financiële prikkels, zorgen dat parkeerplaats, auto en werkplek anders worden gebruikt.

**Werkgevers** laten inzien dat andere regelingen leiden tot aanzienlijk lagere kosten.

4. Wat levert het op?

Waarom zouden werkgevers en werknemers vrijwillig tot andere keuzes komen? Dit hoofdstuk maakt de kosten en de baten concreet. Voor de twee voorbeeldbedrijven is een rekenmodel gebruikt. Maar het Haagse ziekenhuis Bronovo brengt sommige zaken nu al in praktijk.

Sleutelwoord bij dit alles is **maatwerk**: mensen kunnen kiezen uit een staalkaart van maatregelen. In hoofdzaak komt het neer op twee dingen:

* Medewerkers krijgen financiële prikkels om bewust om te gaan met autogebruik, parkeer­plaatsen en/of werkplekken.
* Medewerkers kunnen kiezen uit secundaire arbeidsvoorwaarden: collectief vervoer, telewerken, decentrale werkplekken, huur of verhuur van parkeer­plaatsen.

**Maatregelen: kiest u maar**

Mogelijke maatregelen komen neer op: **kantoorruimte** effectiever benutten, door flexplekken, telewerken of intern schuiven over meerdere vestigingen. Medewerkers kunnen een premie krijgen als ze hun vaste werkplek opgeven. Overtollige werk­plekken kunnen worden verhuurd…

Ook het **parkeren** kan slimmer worden aangepakt op een vergelijkbare manier.

Het **reizen** kan makkelijker en voordeliger plaatsvinden met busjes, *Park and Ride* voorzieningen, carpoolen, fietsen van de zaak, personeelsarrangementen met vervoerders.

**Financiële** prikkels (honing en azijn) kunnen bij dit alles een handje helpen en kunnen ook voordelig uitpakken.

Dit hoeft niet te leiden tot meer administratieve rompslomp. De nieuwe pakketten voor personeels- en salaris­administratie zijn geschikt om individuele arbeids­voorwaarden op een eenvoudige manier aan te bieden (cafetariamodel).

Het gebruikte rekenmodel kijkt naar aantallen werkplekken, lease-auto's, gewenst rendement, afschrijving en dergelijke. Verschillende maatregelen leveren wisselende resultaten op in termen van

* kosten en opbrengsten
* effect op het inkomen van medewerkers
* arbeidsvoorwaarden
* bereikbaarheid van het bedrijf.

4.1 Bedrijf 1

Leasebak BV leerden we al kennen in hoofdstuk 2. Landelijk opererende dienstverlener, 250 medewerkers, en mobiliteitskosten € 1,2 miljoen per jaar.

Een op dit bedrijf toegesneden pakket blijkt uiterst *rendabel*. Het kost € 2,9 miljoen en levert in contante waarde ruim € 10,2 miljoen op (rendement 247%).

Het pakket verbetert ook de *arbeidsvoorwaarden*. Medewerkers gaan er tot maximaal 41% op vooruit in inkomen. De reistijd per week neemt af met 20%.

Ook de *bereikbaarheid* verbetert. Het percentage medewerkers dat met de auto komt neemt af van 48 tot 39. Het tekort aan parkeerruimte is ook over; voor elke medewerker die met de auto komt is gemiddeld 1,28 parkeerplek beschikbaar, in plaats van 0,85.

4.2 Bedrijf 2

Werkplek NV (460 medewerkers, € 1,3 miljoen per jaar voor mobiliteit) heeft baat bij andere maatregelen. Maar ook hier pakt het financieel interessant uit. Tegenover € 5,4 miljoen aan kosten staat een rendement van € 19,9 miljoen (264%).

Ook de *bereikbaarheid* groeit. Nog maar 32% van de medewerkers pakt de auto in plaats van 41%. En ook hier is het tekort aan parkeerruimte over; gemiddeld 1,83 plek per auto tegenover 0,85 nu.

Betere *arbeidsvoorwaarden* blijken uit een maximale inkomensverbetering van 32%. En de reistijd per week daalt 20%:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Financiële effecten medewerker | € per jaar | procent  |
| inkomen werknemer exclusief sociale lasten   | 54.960,00 | 100,0 |
| doorbelasten parkeerkosten/ auto | -1.250,00 | -2,3 |
| premie gebruik flexibele werkplek | 1.266,30 | 2,3 |
| Mobiliteitsbudget ipv. auto of kilometervergoeding |
|  -  bij lease-auto | 10.500,00 | 19,1 |
|   - bij kilometervergoeding | 1.440,00 | 2,6 |
| *Maximaal effect (gemiddeld)* | *11.766,30* | *21,4* |
| minder privé-bijtelling lease-auto | 6.000,00 | 10.9 |
| **Totaal maximaal inkomenseffect** | **17.766,30** | **32,3** |

4.3 Ziekenhuis Bronovo

Het Haagse Bronovo ziekenhuis heeft een serieus parkeerprobleem. De eigen medewerkers komen zo massaal met de eigen auto, dat er nauwelijks parkeerruimte overblijft voor patiënten en bezoekers. Toch zijn er maar liefst 534 parkeerplaatsen. Maar 48% van de medewerkers komt met de auto naar het werk, hoewel 63% binnen een straal van 10 kilometer woont.

Bronovo voert een nieuwe Mobiliteitsregeling in. Medewerkers worden beloond voor iedere dag die ze niet met de auto komen. Wie niet parkeert, krijgt (bovenop de CAO-vergoeding) een extra bedrag tot het fiscaal toegestane maximum van 18 cent per kilometer. Wie wél met de auto komt krijgt deze extra vergoeding niet, en betaalt bovendien een dagtarief voor parkeren. De nieuwe parkeertarieven zijn ook variabel: hoe dichterbij men woont, des te hoger is het parkeertarief.

 Reisgedrag medewerkers Bronovo, 2004 (in procenten



In de nieuwe Mobiliteitsregeling kan de extra beloning oplopen tot € 450 per medewerker per jaar. Maar dat is afhankelijk van hun eigen gedrag. In de tabel hieronder ziet u welke keuzes drie fictieve voorbeeldmedewerkers maken, en wat ze daar iedere maand in hun portemonnee van voelen.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| medewerker | woont op.. | reist per.. | oud tarief.. | nieuw tarief.. |
| Zuster Annabel | 2,5 km | auto | betaalde € 9,00 | betaalt € 18,70 |
| Broeder Bob | 12,5 km | half auto, half anders | kreeg € 3,60 | krijgt € 29,75 |
| Dokter Loes | 25 km | openbaar vervoer | kreeg € 55,00 | krijgt € 91,80 |

Dankzij de Mobiliteitsregeling komen direct 80 parkeerplaatsen vrij voor klanten. Daar hoeft Bronovo geen cent voor te investeren. De regeling kost namelijk geen extra geld, omdat bezoekers veel meer betalen voor een parkeerplek dan de medewerkers. Bijkomend voordeel: patiënten komen minder vaak te laat op hun afspraak omdat ze geen parkeerplek konden vinden.

4.4 Kortom: het kan!

Ook de tweede uitkomst is verrassend: iedereen wint.

**Medewerkers** krijgen keuzevrijheid in combinatie met financiële prikkels. Ze kunnen hun inkomen aanzienlijk zien stijgen.

**Werkgevers** kunnen hun kosten aanzienlijk omlaag brengen. En de kwaliteit van de dienstverlening laten stijgen.

Er ligt met andere woorden een groot terrein braak. Dat gaan we in hoofdstuk 5 in kaart brengen.

# 5. De markt verkend

De uitkomsten uit het vorige hoofdstuk zijn verrassend voor werkgevers en hun medewerkers. Maar geldt dat ook voor overheden? Wat kan het effect zijn op de bereikbaarheid van Haaglanden? En: is deze markt ook interessant voor aanbieders van mobiliteitsdiensten?

5.1 Effect op de bereikbaarheid

Uiteindelijk is het de overheid allemaal begonnen om de bereikbaarheid. We kunnen hier alleen een schatting van doen op basis van de gegevens uit het vorige hoofdstuk.

De Foreparkstudie wijst uit dat naar verwachting 221 alleen-rijdende forensen naar Forepark een ander vervoermiddel zullen kiezen. Dit is ca. 6% van het totaal van 3700 auto’s (eigen en lease) in het woon-werkverkeer.[[8]](#footnote-8)

Dit percentage is hieronder toegepast op achtereenvolgens de kantoorplekken op bedrijven- en kantoorlocaties, alle kantoorplekken en de complete regio Haaglanden.

|  |  |
| --- | --- |
| Raming reductie autosolisten |  aantal  |
| Forepark | 221 |
| Kantoorlocaties en bedrijventerreinen   | 4.602 |
| Alle kantoorplekken Haaglanden | 6.333 |
| Geheel Haaglanden | 17.257 |

Ruim 17.000 auto’s per dag minder in de spits; een haalbaar perspectief.

5.2 Dienstverleners

Is deze markt interessant voor aanbieders van mobiliteitsdiensten? Ook hier moeten we volstaan met ramingen. Dit keer biedt de enquête in het Bioscience­park goede aanknopingspunten.[[9]](#footnote-9) De gedachte is dat dit soort diensten betaald kunnen worden uit het geld dat werkgevers besparen. Concreet praten we over bemiddeling: informeren, reserveren en afrekenen. En natuurlijk het rijden met busjes of pendels. Of het regelen van decentrale werkplekken.

Sommige bedrijven op het Biosciencepark komen parkeerplaatsen tekort, andere hebben er juist over. De oplossing ligt voor de hand: 16 bedrijven kunnen plaatsen gaan uitwisselen. Hier ligt een kans voor dienstverleners. Zij kunnen samen € 100.000 tot € 275.000 per jaar gaan verdienen.

Hiervoor is het wel nodig dat bedrijven geld reserveren om de zaken in gang te zetten; per bedrijf € 25.000 tot € 50.000. Dit is een uiterst bescheiden bedrag in vergelijking met de overige bedrijfskosten. Berekeningen wijzen uit dat deze investering zichzelf terugverdient in vijf jaar als de parkeerbehoefte afneemt met 5-10%. Verder zijn flexibiliteit in arbeidsvoorwaarden nodig. Maar daarvan is nu ook al sprake in bijna de helft van de onderzochte bedrijven.

Ook op Forepark is gekeken of mobiliteitsdiensten financieel haalbaar zijn. Het budget is beperkt maar voor de regio Haaglanden als geheel komt een schatting toch al uit op ruim vijf miljoen euro (zie onderstaande tabel).

|  |
| --- |
| *Wie betaalt de mobiliteitsmakelaar?* |
| Mogelijke kostenbesparingen |  € mln/jr  |
| Forepark | 0,07 |
| Kantoorlocaties en bedrijventerreinen   | 1,37 |
| Alle kantoorplekken Haaglanden | 1,89 |
| Geheel Haaglanden | 5,15 |

5.3 Kansrijke locaties

Hoe meer werkplekken er bij elkaar zijn, hoe groter de kans dat initiatieven aanslaan en succes opleveren. Meer dan de helft van de totale werkgelegenheid in Haaglanden is gesitueerd op kantoorlocaties en bedrijventerreinen: 55% van in totaal 472.000 arbeidsplaatsen. Bij kantoorplekken is de concentratie nog sterker: 73% van het totale aantal van 173.000.[[10]](#footnote-10) Onderstaande tabel geeft aan waar de grootste concentraties kantoorplekken te vinden zijn.

|  |  |
| --- | --- |
| Kantoorplekken: |  |
| concentraties per gemeente   |   aantal   |
| Den Haag | 76.062 |
| Delft | 5.005 |
| Leidschendam-Voorburg | 10.825 |
| Midden-Delfland | 305 |
| Pijnacker-Nootdorp | 264 |
| Rijswijk | 9.899 |
| Wassenaar | 3.250 |
| Westland | 3.506 |
| Zoetermeer | 16.649 |
| **Totaal** | **125.766** |

Den Haag loopt dus op kop, gevolgd door Zoetermeer, Voorburg-Leidschendam en Rijswijk. We weten dus niet alleen dat er geld te verdienen valt, maar ook waar.

# Van theorie naar praktijk

Niet alles is haalbaar en niet alles kan direct. Maar waar een wil is, ontstaat beweging.

6.1 Wie

**Werkgevers** zijn goed bezig met mobiliteit als ze medewerkers keuzevrijheid bieden in combinatie met financiële prikkels. Het gaat om het doorbreken van het automatisme leaseauto-parkeerplaats-werkplek.

Ondernemers kunnen zelf toetsen wat maatregelen zullen opleveren in termen van geld, arbeidsvoorwaarden en bereikbaarheid. Hiervoor heeft SWINGH een rekenmodel ter beschikking.

**Werknemers** zullen moeten wennen aan flexibele arbeidsvoorwaarden maar kunnen er ook financieel op vooruit gaan. Feitelijk zijn ze al gewend aan het cafetariamodel als het gaat om andere looncomponenten. Voor werknemers is er ook het perspectief op kortere reistijden, meer comfort en meer gemak.

6.2 Waar

Haaglanden telt veel **kantoorlocaties en bedrijventerreinen**. Daar komen de verkeers- en geldstromen bij elkaar. Daar kunnen dus ook diensten ontstaan die elders onrendabel zijn: parkeerdiensten, voor- en natransport, bemiddeling en financiële afhandeling. Bij de werklocaties zal de bereikbaarheid ook het sterkst verbeteren, met name in de spits.

6.3 Hoe

Aanbieders van **mobiliteitsdiensten** kunnen zelf aangeven waarin hun meerwaarde schuilt voor een bedrijf. Zowel werkgevers als werknemers zullen gevoelig zijn voor de financiële voordelen die in het verschiet liggen. En verder dient het gemak de mens: steeds meer werk kan uit handen worden genomen met kant en klare producten en projecten.

Individuele bedrijven hoeven het wiel niet uit te vinden; ze kunnen ook aankloppen bij hun eigen **bedrijvenverenigingen**. SWINGH kan ondersteuning bieden door een enquête te organiseren via internet en zo de vraag in kaart te brengen. Verder is er nog het al genoemde rekenmodel.

6.4 Waarom

Het belang van een **bereikbaar Haaglanden** staat buiten kijf. De tijd is voorbij dat de overheid kon voorschrijven hoe het moest. De overheid kan de files ook niet in haar eentje oplossen. Dit document wil aantonen dat de sleutel ligt bij afzonderlijk bedrijven en individuele ondernemers. Als zij creatief omgaan met de ruimte die er is, als zij hun regelingen aanpassen, kan iedereen profiteren.

Ondertussen zit de overheid niet stil. Overal wordt driftig gebouwd en geïnvesteerd. Innovatie en experimenten worden gestimuleerd. Regelgeving wordt aangepast. Regionaal is samenwerking het parool; SWINGH is er zelf het bewijs van. En als grootste werkgever in Haaglanden blaast de overheid een stevig partijtje mee.

Maar de moraal is helder en blijkt ook uit de analyse van de geldstromen: de sleutel tot bereikbaarheid ligt bij de private partijen.

# Colofon

Dit gespreksdocument is geschreven in opdracht van:

Stadsgewest Haaglanden, SWINGH

In samenhang met deze notitie verschijnt een achtergronddocument met een verantwoording van de gebruikte cijfers. Dit document is op aanvraag verkrijgbaar.

Opsteller:

dr D.H. van Egeraat, Montefeltro, www.montefeltro.nl

In samenwerking met:

drs. E. Jellema,
drs. G. Scholtens (Stadsgewest Haaglanden),
B. Luteijn (Provincie Zuid Holland).

November 2005

1. Zie: Essay *Locatiebereikbaarheid voor Raad VenW*, D. van Egeraat, 2003, pag. 3 [↑](#footnote-ref-1)
2. Zie: Investeringsprogramma’s van Stadsgewest Haaglanden en Provincie Zuid-Holland [↑](#footnote-ref-2)
3. Voorbeelden zijn de Provincie Noord-Brabant, Nederlands grootste kantorenterrein: Amsterdam Zuidoost, en de Noordflank van de Randstad. Zie Essay Locatiebereikbaarheid voor Raad VenW, D. van Egeraat, 2003, pag. 4 [↑](#footnote-ref-3)
4. Zie: Modern vervoermanagement met aanpak vanuit de markt, haalbaarheidsstudie Forepark, SWINGH, 2004 [↑](#footnote-ref-4)
5. Zie: Mobiliteitsmarkt Biosciencepark Leiden, Provincie Zuid-Holland, 2004 [↑](#footnote-ref-5)
6. Zie: Achtergronddocument, Montefeltro 2005 [↑](#footnote-ref-6)
7. Zie: Essay Locatiebereikbaarheid voor Raad VenW, D. van Egeraat, 2003, pag. 6 [↑](#footnote-ref-7)
8. Zie: Modern vervoermanagement met aanpak vanuit de markt, haalbaarheidsstudie Forepark, SWINGH, 2004 [↑](#footnote-ref-8)
9. Zie: Mobiliteitsmarkt Biosciencepark Leiden, PZH, 2004 [↑](#footnote-ref-9)
10. Zie: Monitor Werkgelegenheid Haaglanden, 2005 [↑](#footnote-ref-10)