

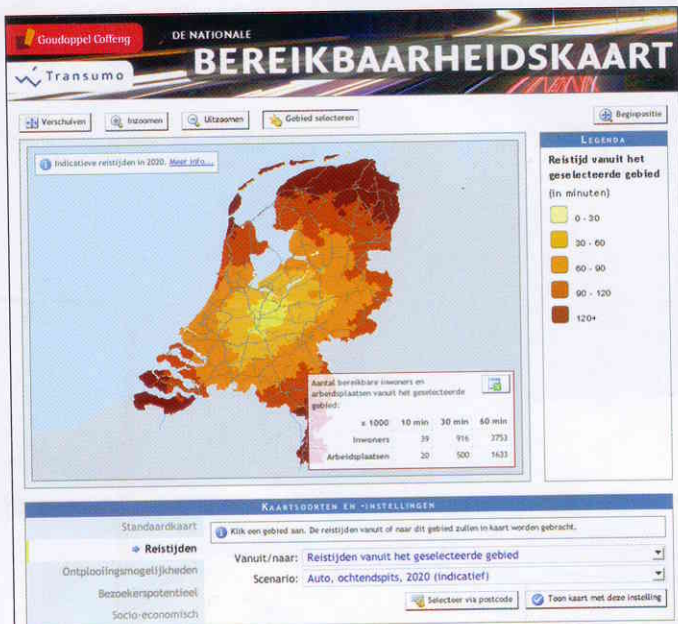
infrastructuur
over mobiliteit in Nederland



Bereikbare belangen

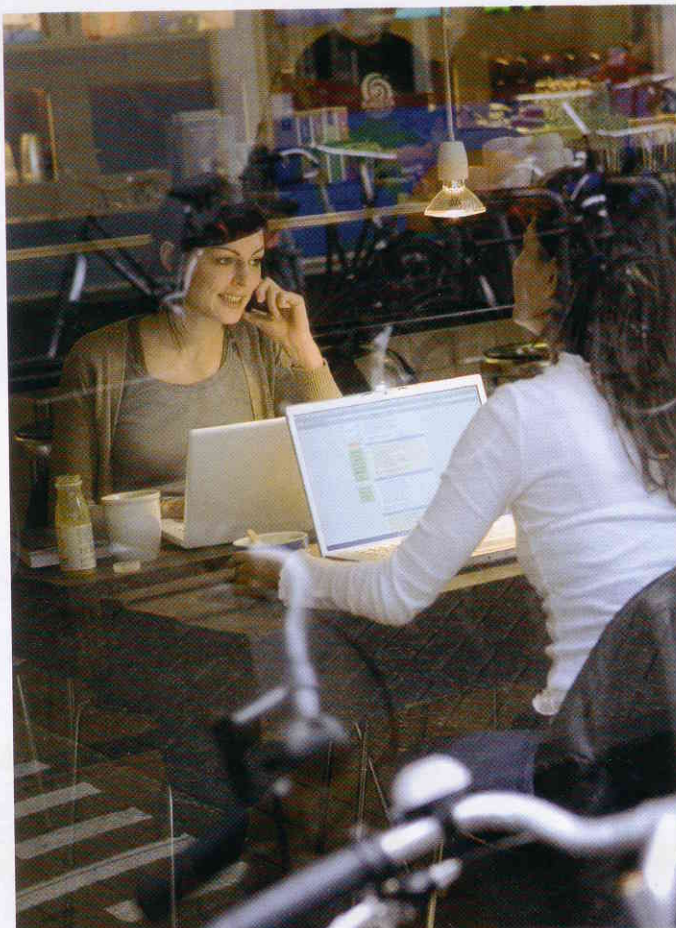
Tekst Mirjam Metzler, fotografie ANP, Holland in beeld

Door de toenemende groei van de verkeersdichtheid raken de Nederlandse wegen meer en meer verstopt. Gebieden die nu nog redelijk bereikbaar zijn, zullen dat over een paar jaar niet meer zijn. De overheid ziet de oplossing in uitbreiding van het aantal wegen en openbaar vervoer. Maar dat alleen is niet meer voldoende.



De verslechtering van de bereikbaarheid van bedrijven is letterlijk in kaart gebracht.

Met de EuroMobility quick scan kunnen bedrijven direct zien hoeveel zij kunnen besparen



Met de flexplek bespaart het bedrijf kosten én de bereikbaarheid verbetert.

Onlangs gaf Elco Brinkman van Bouwend Nederland aan dat er waarschijnlijk pas een oplossing komt wanneer er een verkeersramp ontstaat die drie dagen duurt. Ook DTZ Zadelhoff wil mobiliteit graag op de maatschappelijke en commerciële agenda zetten. Het zal naast duurzaamheid voor veel bedrijven hét thema van 2008 worden, zo is de verwachting. Bij strategische plannen wordt steeds vaker gekeken naar de bereikbaarheid van een locatie. De reistijd wordt daarin een steeds belangrijker gegeven. Net als de vraag welk vervoermiddel het meest optimaal is. Herman van den Berg, partner bij DTZ Zadelhoff en verantwoordelijk voor Corporate Real Estate Services: "Gebruikers en beleggers hechten in de toekomst steeds meer belang aan de bereikbaarheid van bedrijven. Wij zien grote kansen voor stationslocaties. Die zijn nu al tien procent beter bereikbaar dan overige locaties. Ook de concurrentiepositie van bedrijven en de waarde van vastgoed worden in toenemende mate beïnvloed door de bereikbaarheid. Het wordt steeds lastiger

om binnen een bepaalde tijd van a naar b te komen. Zeker met de auto. De files nemen alleen maar toe. De trein is daarom een steeds beter alternatief. Ook voor het milieu."

Bereikbaarheidskaart

Die toenemende verslechtering van de bereikbaarheid van bedrijven is sinds kort eenvoudig te bekijken op de Bereikbaarheidskaart van Nederland (www.bereikbaarheidskaart.nl). Op die kaart is goed te zien wat ons werkende Nederlanders te wachten staat. Transumo, een kennisinstituut dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat adviseert bij het maken van beleid, voert diverse projecten uit – waaronder de Bereikbaarheidskaart – die met het thema bereikbaarheid te maken hebben. "De kaart geeft aan hoe goed de verschillende steden of regio's in Nederland bereikbaar zijn," vertelt Daan van Egeraat, projectleider bij Transumo en eigenaar van het adviesbureau Montefeltro. "Maar dan niet in de zin van wel of geen files, maar in de zin van het kunnen bereiken van grote aantallen inwoners,

klanten en arbeidsplaatsen. De overheid praat vooral over files en wat daaraan moet gebeuren. Private partijen denken anders. Die zijn vooral geïnteresseerd in hoe goed klanten en medewerkers hun kantoor kunnen bereiken."

Verkwisting

In datzelfde Transumo-project is door de Vrije Universiteit gekeken naar de relatie tussen vastgoedwaarde en bereikbaarheid. Daarbij is het unieke databestand van DTZ Zadelhoff Research gebruikt. Interessante uitkomst: één procent verslechtering van de bereikbaarheid heeft 0,3 procent waardevermindering als gevolg. Bereikbaarheid, daar draait het de komende jaren dus om. "Je kunt het zien als een probleem, maar ik zie het liever als een kans," benadrukt Van Egeraat. "Werkgevers en medewerkers kunnen zelf zorgen dat ze minder afhankelijk worden van de slechtere bereikbaarheid. Bijvoorbeeld door te kiezen voor een andere manier van omgaan met arbeidsvoorwaarden als werkplek, leaseauto en gratis parkeerplaats."



Mobiliteit wordt naast duurzaamheid hét thema van 2008.



Flexibeler omgaan met arbeidsvoorwaarden als een leaseauto zorgt voor minder blik op de weg.

Die zijn immers kostbaar en er is vaak sprake van een niet-bedoelde verkwisting. Werkplekken bijvoorbeeld worden gemiddeld maar voor de helft van de tijd gebruikt, maar kosten gemiddeld wél zo'n twaalfduizend euro per jaar. De gemiddelde leaseauto kost al achtduizend euro op jaarbasis en de gemiddelde parkeerplaats duizend euro. Van Egeraat: "Het zou goed zijn als werkgevers hun medewerkers deze faciliteiten niet in fysieke vorm verstrekken, maar ze er een budget voor geven. Dan kunnen medewerkers zelf kiezen hoe ze daarmee omgaan. Welke medewerker zou uit eigen zak jaarlijks zesduizend euro steken in zijn lege werkplek? De keuze voor een flexplek en telewerk betekent dat het bedrijf minder werkplekken hoeft in te richten. Het bedrijf bespaart zo fors op de kosten, het inkomen van de medewerker gaat omhoog – en de bereikbaarheid verbetert."

Verworven rechten

Samen met Montefeltro ontwikkelde DTZ Zadelhoff een concreet model waar-

mee bedrijven ook echt kunnen zien welke besparingen dergelijke maatregelen kunnen opleveren. Deze EuroMobility quick scan vertaalt de steeds verschillende basisparameters naar uitkomsten: mogelijke kostenverlaging, bereikbaarheidswinst en inkomensimpuls. De scan is inmiddels bij ruim vijftien werkgevers toegepast, waaronder het Kadaster, Akzo, Nationale Nederlanden, DHV, NS, Rabobank en Verkeer en Waterstaat. De uitkomsten waren zeer spectaculair in financieel opzicht. En ook verrassend. "Zo bleek dat de vijf bedrijven met de meeste deeltijders de minste flexplekken hadden. En de vijf bedrijven met de meeste mobiele medewerkers de meeste vaste werkplekken!", reageert Van Egeraat. Waar dat aan ligt? Secundaire arbeidsvoorwaarden worden zonder uitzondering gezien als verworven rechten. Die leiden tot een roep om steeds meer leaseauto's, meer parkeerplaatsen en meer per auto gereden kilometers. Dat leidt niet alleen tot een spanningsveld tussen hrm- en facilitair beleid, maar het is ook nog eens slecht voor bereik-

baarheid en duurzaamheid. Daarom is de budgetgedachte zo aantrekkelijk.

Maatschappelijk debat

Vastgoedontwikkelaars moeten daarom rekening houden met deze twee thema's. Daar liggen immers kansen. Van den Berg: "DTZ Zadelhoff kan helpen bij het inzichtelijk maken van huisvestingsbeslissingen. In de advisering staan naast functionaliteit en identiteit daarom ook mobiliteit en duurzaamheid bovenaan. We kijken niet alleen naar de locatie, maar ook naar de maatregelen die een werkgever verder kan nemen om zijn bereikbaarheid te vergroten. Bedrijven zijn echter vrij star als het gaat om het aanpassen van de arbeidsvoorwaarden. Ook al wil een werknemer geen leaseauto, er is geen andere optie! Maar er is veel te winnen: stel dat tien procent van de kantoormedewerkers een andere keus zou maken. Dat heeft net zoveel effect als het aanleggen van een extra rijstrook! Dit jaar willen we mobiliteit dan ook op de agenda krijgen en het maatschappelijk debat hierover extra kracht bijzetten." ■