

TRANSUMO COST-EFFECTIVE AND SUSTAINABLE EMPLOYER

Het nieuwe werken aan bereikbaarheid

Eindrapportage CASE (incl bereikbare kantoren); oktober 2009

Auteur: Daan van Egeraat

THEMA ZELFSTURING DOOR PRIJS EN ANDERE INCENTIVES IN HET PERSONENVERVOER



Samenvatting Nederlands

CASE staat voor: *Cost-effective And Sustainable Employer*.

CASE is een onderzoek- en transitieprogramma binnen Transumo, dat werkgevers helpt hun bereikbaarheid te verbeteren, én hun kosten structureel te verlagen, én hun medewerkers een structurele inkomensimpuls te geven.

De eerste ervaringen bij onder meer Kadaster, AKZO, Nationale Nederlanden, DHV, NS, Rabobank, Essent en Verkeer en Waterstaat tonen, dat werkgevers soms spectaculaire uitkomsten kunnen halen.

Sleutel is een andere verstrekkingspraktijk van parkeerplaatsen, werkplekken, leaseauto's cq. kilometervergoedingen. Deze liggen in de sfeer van arbeidsvoorwaarden - en daarmee van verworven rechten, en van een voorspelbare roep om méér en grotere leaseauto's, méér parkeerplaatsen, en meer en grotere werkplekken. Dat staat haaks op doelstellingen in de sfeer van duurzaamheid en MVO.

Maar het kan anders. Door die secundaire arbeidsvoorwaarden niet als *faciliteiten* ter beschikking te stellen, maar als *budget* of via een *rekening-courant*. De werkgever biedt keuzevrijheid, en belooft wenselijk gedrag. Die beloning wordt betaald uit de kostenbesparing. Dit past in de trend van individualisering van arbeidsvoorwaarden.

Bij 24 organisaties zijn besparingen geraamd van € 326.200,00 tot bijna € 98 miljoen, gemiddeld ruim € 16,4 miljoen en totaal € 394 miljoen.¹ De *gemiddelde netto inkomensverbetering* voor de medewerkers ligt op 19%. Bij gemiddeld 3½ uur reistijd/week, betekent dit voor de medewerker een *reistijdwinst* van ruim 1uur/week. Op de gemiddelde Modal Split van 45% is een verbetering mogelijk van gemiddeld 8%. Op 24.500 medewerkers is dit een *reductie van 1.980 autobewegingen per dag*.²

Summary English

The freedom for employees to make a 'smart choice' how to travel is often limited by the facilities of their employer.

Recently a calculation model has been developed ('EuroMobility') which enables employers to calculate the total costs of the mobility of their employees and simulate scenarios for cost-cutting, improvement of employee benefits and improvement of accessibility.

When applied at a number of employers this model has shown that offering more flexible solutions for mobility and more flexible workplace solutions can create substantial cost-savings and stimulation of employees to choose alternatives for using their car. Key factor for success is offering employees freedom to choose, while providing them with a financial bonus if they choose options from which the organisation benefits as well (in terms of cutting fixed cost).

Within the wider framework of the Transumo-program, the CASE-project has contributed to developing new knowledge regarding both the effects of this new perspective, and to find best ways to implement it.

¹ Contante Waarde van alle kosten en besparingen over 5 jaar

² Zie Montefeltro, 09 09 04 Uitkomsten EuroMobilityscan, analyse 24 organisaties, Samenvatting

1. Introductie

Op www.bereikbaarheidskaart.nl is te zien dat de *bereikbaarheid* in 2020 voor veel postcodegebieden in Nederland sterk zal achteruitgaan.

Nieuw is het inzicht, dat werkgevers die arbeidsvoorwaarden en facilitair beleid afstemmen, structureel kosten kunnen besparen, hun arbeidsvoorwaarden en bereikbaarheid verbeteren, én bijdragen aan duurzaamheid.

Uitgangspunt: de torenhoge kosten van gemiddeld €18.000/jr./medewerker voor leaseauto, parkeerplaats en werkplek (*Out of Pocket*).

Sleutel is een nieuwe verstrekkingpraktijk van deze arbeidsvoorwaarden:

- a. *transparant* maken van kosten, i.c.m.
- b. bieden van *keuzevrijheid*, én c. *belonen* van gewenst gedrag.

Dit sluit aan bij de individualisering van arbeidsvoorwaarden. De afwikkeling kan via een rekening-courant- of Cafetariasysteem.

Het gezichtspunt wint terrein, dat *Zelfsturing* en *Demand Management* effectief zijn in de sfeer van verkeersmanagement, verkeersveiligheid, en in de sfeer van logistiek en distributie.¹ In de nieuwe verstrekkingpraktijk van arbeidsvoorwaarden ligt het accent op *belonen van gewenst gedrag*. Door verbinden van Facilitair Management en HRM brengt de werkgever veel *geld binnen bestedingsbereik* van de medewerker.

Dit is vooral een zaak van *mogelijkheidsbesef* en *agendering*. De ontwikkeling en explicitering van kennis helpt daarbij. Dit gebeurt in wisselwerking met de binnen het programma tussentijds te behalen resultaten. Tegen deze achtergrond beoogt het project CASE *kennisontwikkeling en transitie* rond de ontwikkeling van vraag en aanbod van mobiliteit- en bereikbaarheidsdiensten voor werkgevers en medewerkers. Het gaat dan om concrete praktijkcases waarin een nieuwe verstrekkingpraktijk wordt beproefd, de effecten hiervan in kaart te brengen evenals de lessons learned, etc.

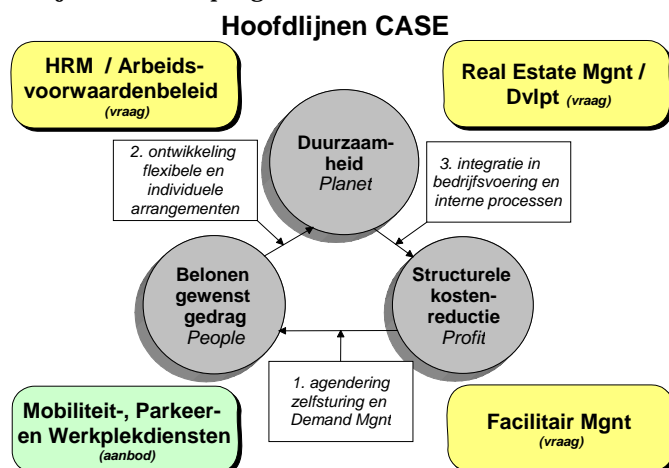
Het project beoogt voort te bouwen op genoemde eerste uitkomsten, en deze te vertalen naar duurzaamheidwinst, en verdere opties toe te voegen. Dit vergt *kennisontwikkeling en dialoog* tussen werkgevers, stafmedewerkers, dienstaanbieders en adviseurs.

Dit geldt ook voor de feitelijke integratie van diensten in de primaire en secundaire processen van klanten. Veel kan worden geleerd van de *geslaagde implementaties* tot nu toe. Er is daar een schat aan ervaring opgedaan rond aspecten als slaag- en faalfactoren, start- en procescondities, effectiviteit en acceptatie. Het leren daarvan is nog te weinig georganiseerd.

¹ Zie de ervaringen in de Transumo-portefeuille met Spitsmijden, Verzekeren per kilometer, Bereikbaarheid medewerkers ziekenhuizen, Albert.nl, gepresenteerd op het Transumo-seminar op 27 januari 2009

2. Onderzoekopzet/aanpak

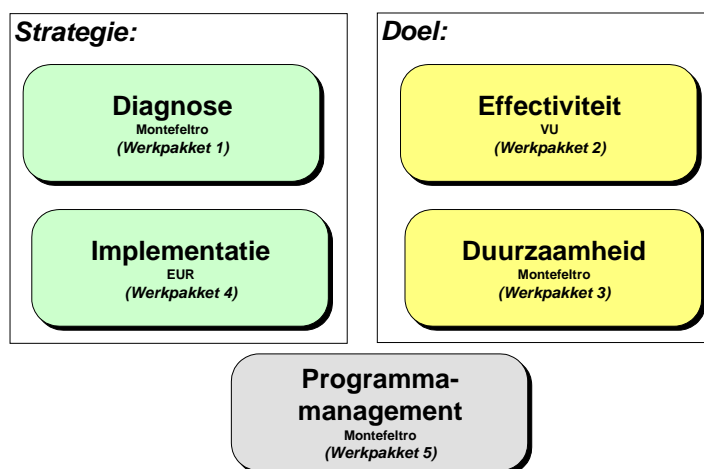
De hoofdlijnen van het programma kunnen schematisch als volgt worden weergegeven:



Figuur 2.1

De transitie krijgt gestalte in *vier professionele domeinen*, waarvan 3 aan de *vraagzijde* en 1 aan de *aanbodzijde* van de markt: HRM, Facilitair Management, Real Estate Development/Management en het aanbod van mobiliteit-, parkeer- en werkplekdiensten. De aanpak van CASE bestaat uit *4 Werkpakketten*:

Werkpakketten CASE



Figuur 2.2

Werkpakket 1 biedt werkgevers scans om de betekenis van de nieuwe verstrekingspraktijk voor hun organisatie te verkennen. Montefeltro en Vrije Universiteit, faculteit Ruimtelijke Economie (met name vanuit het lopende onderzoeksprogramma rond het thema 'Arbeidsvoorwaarden en mobiliteit') hebben hier een leidende rol in gespeeld.

Werkpakket 2 onderzoekt de effectiviteit van nieuwe diensten. Dit werkpakket is uitgevoerd door de Vrije Universiteit i.s.m. Montefeltro, die de toegang tot de dienstverleners in veel gevallen heeft geregeld, vanuit de betrokkenheid van deze aanbieders in het EuroMobility rekenmodel.

In Werkpakket 3 wordt de vertaling van bereikbaarheids- en kostenwinst geoperationaliseerd naar effecten voor duurzaamheid, door Montefeltro.

Werkpakket 4 onderzoekt de implementatie van de nieuwe diensten in organisaties. Dit werkpakket is uitgevoerd door de Erasmus Universiteit in samenwerking met Montefeltro. De dienstenaanbieders dragen de casuïstiek aan vanuit hun klanten.

Werkpakket 5: projectmanagement door Montefeltro.

De samenstelling van het consortium weerspiegelt de *tripartiete* werkwijze van Transumo. In het consortium participeren *Athlon Car Lease* (1^e leasebedrijf van Nederland), *Eneco*, *DTZ Zadelhoff* (grootste adviseur zakelijk vastgoed), *Vrije Universiteit*, *Erasmus Universiteit*, *ACTP* (tot 2009) en *Montefeltro* (initiatiefnemer en projectleider).

Het CASE-project was ondenkbaar geweest zonder het voorwerk verricht rond de Bereikbaarheidskaart van Nederland in het project *Waarde vastgoed en bereikbaarheid*. Binnen het thema Zelfsturing is veel inspiratie ontleend aan de *resultaten van de andere projecten*, in de sfeer van ziekenhuizen, distributielogistiek, kilometerverzekeren en Spitsmijden.¹ Tenslotte ligt er een nauwe relatie met de projecten *Bereikbare Kantoren* en *Bereikbare Zorg*.

De Vrije Universiteit heeft tijdens het project *econometrische analysemethoden* ingezet om de effectiviteit van mobiliteit-, werkplek en parkeerdiensten te onderzoeken. De EUR heeft *onderzoek rond benchmarks* toegepast.

Het oogmerk was te komen tot een *vierjarig onderzoeksprogramma* met een looptijd tot 2012. Het project is als Transumo Top-up echter pas *gestart in het najaar van 2008*. De periode om in Transumo-verband resultaten te bereiken was derhalve kort.

Niettemin is een aantal partijen van het eerste uur *afgehaakt*. *ACTP* is per 1 januari 2009 opgeheven. De oorspronkelijk aan CASE toegezegde financiering is niet tot stand gekomen. Ook het *Havenbedrijf Rotterdam* heeft een toezegging tot financiële ondersteuning niet waargemaakt. Onderbrengen van CASE bij het programma *Pieken in de Delta* is - ondanks steun van het Havenbedrijf Rotterdam - niet gelukt. Dit heeft als consequentie dat de *oorspronkelijke ambitie sterk is teruggeschoefd*. Alleen de VU heeft per 1 januari 2009 een onderzoeker aangesteld. De EUR beperkt zich tot invulling van een beperkte inzet op urenbasis. De resultaten zijn dan ook om die reden vooralsnog *beperkt*. Niettemin heeft verdere gedachtevorming plaatsgevonden in het kader van *aanvullende fondsenwerving* om te komen tot de oorspronkelijk beoogde projectuitvoering (zie hieronder).

Tijdens het project is een onevenredig deel van de beschikbare tijd van de projectleider besteed aan het werven van participanten. Uiteindelijk heeft in de zomer van 2009 de Taskforce MobiliteitsManagement aangegeven, de initiatieven te willen ondersteunen. Dit kon alleen gebeuren nadat binnen de Taskforce het inzicht was gegroeid, dat mobiliteitsmanagement voor werkgevers alléén aantrekkelijk kon zijn indien er een directe relatie werd gelegd met kostenbesparing. Het EuroMobility-concept dat aan CASE ten grondslag ligt, onderscheidt zich nu juist op dit punt.

3. Resultaten en effecten

Een overzicht van de concrete resultaten is opgenomen in Bijlage 1.

De VU verrichtte in samenwerking met Athlon evaluatieonderzoek van subsidieprogramma's op het terrein van duurzame mobiliteit (mobiliteitsdiensten).

Aan *MobilityMixx* is -nu CASE is gestart- het aanbod gedaan, de dienstverlening rond het Mobiliteitsbudget te evalueren.²

De EUR heeft in het kader van het CASE-project een online *Awareness/adoptie scan* ontwikkeld. De uitkomsten bieden de basis voor een oordeel omtrent de kansrijkheid van invoering van maatregelen rond het Nieuwe Werken.

¹ Zie de eerder genoemde ervaringen in de Transumo-portefeuille met Spitsmijden, Verzekeren per kilometer, Bereikbaarheid medewerkers ziekenhuizen, Albert.nl, gepresenteerd op het Transumo-seminar op 27 januari 2009

² Hierover had in een eerder stadium al overleg plaats gevonden tussen VU, Leaseplan en Montefeltro

Deze scan is deel van de Online scan en benchmark die sinds 11 november 2009 operationeel is in het kader van de Stichting Mobiliteit.NU¹. Hij is gepresenteerd op het symposium bij DTZ Zadelhoff.

In de directe aanloop tot CASE is in de zomer van 2008 bij het *netwerkbedrijf van Essent* een project uitgevoerd door DTZ Zadelhoff in samenwerking met Montefeltro. Daarbij is in een grootschalige toepassing bij een toonaangevende werkgever gebleken, dat duurzaamheid, kostenbesparing en verbetering van bereikbaarheid hand in hand kunnen gaan. Dit vormt een ondersteuning van de *People-Planet-Profit benadering* van Transumo. De resultaten bij Essent zijn bereikt in samenwerking met Goudappel Coffeng, die daarbij een nieuwe *toepassing van de Bereikbaarheidskaart* heeft ingezet.

In de loop van 2008 en 2009 heeft overleg met Essent plaatsgevonden over de opzet van proeftuinen in het kader van CASE. In de eerste helft van 2009 is overleg gevoerd over de opzet van een *meetprogramma ism. VU en EUR*. Essent is partner geworden in het CASE-project. Tijdens een symposium op 11 november 2009 is hierop door Essent een toelichting gegeven. Het project heeft inzicht gegeven in de barrières die actoren ervaren bij introductie van mobiliteitmanagement.

Tijdens het project is een EuroMobility scan georganiseerd bij Athlon. De resultaten van de scan zijn aanleiding voor Athlon tot een *tweeledig vervolg*:

- a. het besluit tot invoering van de aanbevelingen in de interne organisatie en
- b. het besluit, de scan te gaan hanteren in de eigen commerciële praktijk.

Ook bij partner Eneco is een scan gemaakt voor het pand Rivium. De besprekingen over een vervolg daarop hebben nog niet geleid tot een eenduidige uitkomst.

Bij de EUR vindt momenteel een scan plaats, bij Berenschot zal dit vermoedelijk ook zijn beslag krijgen. In 2008 kreeg ook een scan bij Herfurth in de Rotterdamse haven zijn beslag.

Door wijzigingen in opstelling van de oorspronkelijke partners (zie eerder) is de *ambitie* van het project aanzienlijk omlaag geschroefd. Niettemin is door de samenwerking met de Taskforce die te elfder ure tot stand kwam op de valreep een aantal interessante resultaten geboekt (zie hieronder).

Op basis van een herziene begroting is besloten een aantal participanten vooralsnog niet te betrekken in de herziene opzet.

ING Real Estate heeft ultimo 2008 aangegeven, meer tijd nodig te hebben voor besluitvorming omtrent de wijze van participatie, na een positieve beslissing omtrent participatie überhaupt.

In de loop van 2008 en 2009 hebben 7 bijeenkomsten plaatsgevonden van de projectgroep. In relatie tot de verdere verbreding van het project (zie hieronder) zijn in de loop van 2008 en 2009 *Berenschot, CapGemini en VNM* aan de projectgroep toegevoegd.

In het consortium is een breed scala aan competenties vertegenwoordigd. De afwezigheid van expliciete *transitiekennis* heeft zich vooralsnog niet als gemis doen voelen.

Het project heeft nauwe relaties met de volgende Transumo-activiteiten:

- *Bereikbare Zorg* in samenwerking met de VU en de Stichting Mobiliteit.NU. Dit gebeurt op basis van de operationele, internet gebaseerde parkeerapplicaties bij ziekenhuizen. De benchmark is openbaar en wordt gedistribueerd door de Stichting Mobiliteit.NU.²
- *Bereikbare Kantoren* (EuroMobility Benchmark) in samenwerking met de VU en de Stichting Mobiliteit.NU. Dit gebeurt op basis van de uitkomsten van EuroMobility-scans. De benchmark is openbaar en wordt gedistribueerd door de Stichting Mobiliteit.NU.³
- *Bereikbaarheidskaart van Nederland*, ontwikkeld in het kader van het project Waarde Vastgoed en Bereikbaarheid binnen het thema Ruimte.

¹ Zie www.Mobiliteit.NU

² Zie hieronder

³ Zie hieronder

De EUR is betrokken bij de internationale benchmark *Dimensions of Work*[®]. De EUR onderzoekt de relatie tussen nieuwe manieren van werk en productiviteit, medewerkertevredenheid en flexibiliteit. Dit onderzoek is de basis voor genoemde online *Awareness/adoptiescan*. Overigens is de focus vooral op Nederland gericht vanwege de binnenlandse oriëntatie van de bedrijven t.a.v. HRM en arbeidbeleid. In dit voorstel werken (*semi*)private partijen en kennisinstellingen samen om een kennis-, distributie- en implementatienetwerk rond deze specifieke benadering van mobiliteitsmanagement op te bouwen.

De private partners beschikken over een zeer *groot relatienetwerk* in het MKB. De partners hebben een *commercieel belang* bij het doorgeven van de 3 genoemde voordelen (*People, Planet, Profit*) aan hun klanten: zij *creëren zo markt voor eigen en elkaars diensten* op een manier die zij met focus op de eigen, smalle kernactiviteit alléén niet kunnen bereiken. In het kader van dit project is een analyse gemaakt van de eerste 24 scans die hebben plaatsgevonden bij organisaties.

- Bij 24 organisaties zijn besparingen geraamd van € 326.200,- tot bijna € 98 miljoen, gemiddeld ruim € 16,4 miljoen en totaal € 394 miljoen.¹ De *gemiddelde netto inkomensverbetering* voor de medewerkers ligt op 19%. Bij gemiddeld 3½ uur reistijd/week, betekent dit voor de medewerker een *reistijdwinst* van ruim 1 uur/week. Op de gemiddelde Modal Split van 45% is een verbetering mogelijk van gemiddeld 8%. Op 24.500 medewerkers is dit een *reductie van 1.980 autobewegingen per dag*.²
- Het besparingspotentieel bij landelijke implementatie is nog niet becijferd. Tegen de achtergrond van de enorme geldstromen in de sfeer van werkgever–medewerker³, moet de besparingspotentie van *astronomische orde* grootte zijn.

4. Verankering en doorwerking

CASE heeft een breed scala aan contacten onderhouden met relevante partijen en leveranciers van werkplek-, parkeer- en mobiliteitsdiensten als *ING Real Estate, Leasedeal, MobilityMixx, OV Fiets (NS), Nationale Fiets Projecten (NFP), en Reisinformatiegroep (9292)*. De invalshoek hierbij is te komen tot evaluatie van operationele dienstverlening. Montefeltro heeft mede tegen de achtergrond van CASE in 2008 de *Stichting Mobiliteit.NU* opgericht. De Stichting speelt een sleutelrol binnen de in deze paragraaf geschetste visie. Vanuit de Stichting krijgt de *certificering* zijn beslag en wordt gebruik van scaninstrumenten financieel *verrekend*. De Stichting faciliteert toegankelijkheid, beschikbaarheid en *objectiviteit* van de rekeninstrumenten. De Stichting zal ook de operationele distributie van genoemde benchmarks verzorgen.

In het *Comité van Aanbeveling* zitten W. de Jager (Rabobank Nederland), F. Smith (ANWB) en prof. dr. L. Hagdorn (ACTP, VU en sinds februari 2010 TNO).

Ook met de *Taskforce MobiliteitsManagement* en *Nederland Bereikbaar* hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden, waarbij in de zomer van 2009 is besloten tot samenwerking.

Door plaatsing op het internet krijgt een onbeperkt aantal werkgevers *gratis toegang* tot de scan. Werkgevers krijgen verder online een advies omtrent kosteneffectieve diensten, plus een beeld van hun positie ten opzichte van de *benchmark*.

Het internetportaal is op zodanige wijze opzet, dat werkgevers ertoe worden *verleid*, steeds meer gegevens in te voeren, in ruil voor steeds concreter zicht op besparingen.

De betrokken mobiliteitsadviseurs en dienstaanbieders worden *persoonlijk gecertificeerd* voor gebruik van de scan. Certificering vergt kennis van relevante achtergronden en vakgebieden, werking en toepassing van de scan, en kennis van de betreffende diensten.

Nu het 4-jarig programma is bekort tot een 1-jarig programma ligt het accent op het vinden van aanvullende financiering om het *bestaande onderzoeksplan* te kunnen uitvoeren. Wel is in het kader van het vervolg op CASE in samenwerking met VU en EUR een onderzoek- en kennisagenda opgesteld.⁴

¹ Contante Waarde van alle kosten en besparingen over 5 jaar

² Zie Montefeltro, 09 09 04 Uitkomsten EuroMobilityscan, analyse 24 organisaties, Samenvatting

³ Zie D. van Egeraat, 08 02 Rapportage Geldstromen Mobiliteit en Werkplekken Rijnmond, in opdracht van HBR

⁴ Zie www.transumofootprint.nl

Mede in het kader van FES en de samenwerking met de Taskforce MobiliteitsManagement heeft binnen CASE gedachtevorming plaatsgevonden omtrent een *webbased strategie* om scans te verrichten binnen het MKB.

Dit vormt een basis om op *grote schaal* de beschikking te krijgen over onderzoeksmateriaal ten behoeve van CASE. Dit vormt een voorwaarde voor verdere kennisontwikkeling.

5. Projectsucces

CASE draagt bij aan de brede duurzaamheidsdoelstelling van Transumo: People, Planet, Profit, door:

- a. *minder autogebruik* in bestaande mobiliteitsvraag (door mobiliteitsdiensten);
- b. *reductie vraag* naar mobiliteit door andere omgang met parkeerplaatsen en werkplekken.

In de nieuwe verstrektingspraktijk ligt het accent op *belonen van gewenst gedrag*. Door verbinden van Facilitair Management en HRM (zie eerder) brengt de werkgever veel *geld binnen bestedingsbereik* van de medewerker. Bij genoemde organisaties ligt de gemiddelde bruto inkomensverbetering voor de medewerkers tussen 20,2% en 71,8%, met een gemiddelde van 38,6%.¹

Door de *innovatieve benadering* zijn veel projectdeelnemers overtuigd van de slagingskans van CASE, zij het dat juist het innovatieve karakter van de benadering een *lastige transitie* impliceert.

De meeste overtuigingskracht ontleent de benadering aan de *sprekende cijfers* die in de loop van de jaren zijn verzameld in een reeks toepassingen van de corresponderende scan bij werkgevers.

De *benchmarks* rond deze benadering die in het kader van Transumo worden ontwikkeld zullen dit cijfermateriaal verder versterken.

De grootste verdienste van het CASE-project is de aanvraag voor FES en de samenwerking met de Taskforce MobiliteitsManagement, die heeft geculmineerd in een symposium op 11 november 2009.

Dit samenwerkingsverband heeft in het kader van FES in 2009 het voorstel *Het Nieuwe Werken aan Bereikbaarheid* ingediend als onderdeel van "Duurzame Dynamiek in de Delta. Verder is aan de rand van het CASE-project een online benchmark en 3 online scans operationeel geworden. Deze ondersteunen en operationaliseren de zienswijze achter CASE. Door deze tools is de kennis laagdrempelig ontsloten naar de doelgroep. Dit vormt een verdere stap op de lange weg naar duurzame mobiliteit.

Zonder Transumo was het CASE-project *niet of later* van de grond gekomen. In dat geval was de FES-aanvraag naar alle waarschijnlijkheid evenmin ingediend, laat staan succesvol geweest.

Door het honoreren van dit voorstel heeft Transumo het *thema Zelfsturing* meer volume gegeven, naast de al gealloceerde projecten Spitsmijden en Verzekeren per kilometer.

Het CASE-consortium vormt een weerspiegeling van de *specifieke samenwerkingsformule* van Transumo: een combinatie van kennis- en private partijen.

Trefwoorden

Flexibilisering arbeidsvoorwaarden, belonen gewenst gedrag, Cafeteria-systeem, Rekening-Courantstelsel, Mobiliteitsmanagement, Facilitair beleid, HRM, EuroMobility Benchmark, Benchmark Bereikbare Zorg, Taskforce Mobiliteitsmanagement, Transumo, Montefeltro, duurzaamheid, Zelfsturing, Demand Management, Duurzame mobiliteit, Transumo

¹ Voor de effectiviteit van de prijsprikkel in verkeer en vervoer, zie: de presentaties van de Themabijeenkomst Zelfsturing, Transumo, 27 januari 2008, te downloaden van www.transumofoorprint.nl

Bijlage 1: Deliverables

| Deliverable | | Datum |
|--------------------|---|--------------|
| 1a | Programmavoorstel CASE | 08 10 09 |
| 1b | Eindrapportage CASE – Dubro | 09 10 29 |
| 2a | Scan Herfurth Rotterdam | 08 11 13 |
| 2b | Toelichting Scan Herfurth | 08 11 19 |
| 2c | Scan Eneco Rotterdam | 09 02 17 |
| 2d | Toelichting Eneco Rivium | 09 02 17 |
| 2e | Scan Erasmus Universiteit Rotterdam | 10 01 31 |
| 2f | Toelichting Scan Erasmus Universiteit | 10 02 02 |
| 2g | Scan Athlon | 09 05 18 |
| 3a | Presentatie IVBN | 08 11 05 |
| 3b | Presentatie Global Urban Summit | 09 12 01 |
| 3c | Presentatie Van Egeraat Themamiddag Zelfsturing | 09 01 25 |
| 4a | Programma kennismiddag Transumo 11 november 2009 | 09 11 11 |
| 4b | Uitnodiging Congres Mobiliteit 11 november | 09 11 11 |
| 5a | Kennisagenda Mobiliteitsmanagement | 09 11 |
| 6a | Presentatie introductie Daan van Egeraat symposium_MobiliteitNU | 09 11 11 |
| 6b | Presentatie Erik van Heck Organisatiescan symposium_MobiliteitNU | 09 11 11 |
| 6c | Presentatie Henk Tromp Mobiliteitsmanagementscan symposium MobiliteitNU | 09 11 11 |
| 6d | Herman vd Berg EuroMobility Benchmark symposium_MobiliteitNU | 09 11 11 |
| 6e | Verslag van het symposium_MobiliteitNU | 09 11 11 |
| 7a | EuroMobility Benchmark 2009 | 09 11 |
| 7b | Samenvatting van de EuroMobility Benchmark | 09 11 |
| 7c | Toelichting op de EuroMobility Benchmark | 09 11 |
| 7d | Overzicht diensten en maatregelen voor werkgevers | 09 11 |
| 7e | Toelichting Quick Scan | 09 11 |
| 8a | Enquete medewerkers Essent | 10 03 |

Bijlage 2: Mijlpalen

| Mijlpalen voor wetenschappelijke output | | Totale bijdrage |
|--|---|------------------------|
| <i>Wetenschappelijke publicatie</i> | | |
| W1 | Dissertaties/theses | |
| W2 | Wetenschappelijke publicaties | |
| W3 | Wetenschappelijke seminars | |
| <i>Internationalisering</i> | | |
| W4 | Aansluiting internationale netwerken | |
| W5 | Participatie internationale deskundigen | |
| <i>Toepassingen</i> | | |
| W6 | Toepassingen (valorisatie) | 4 |

| Mijlpalen voor economische en maatschappelijke output | | Totale bijdrage |
|--|--|------------------------|
| <i>Duurzame kennisinfra</i> | | |
| M1 | Meer-partij onderzoek | 2 |
| M2 | Best practices | 4 |
| M3 | Samenwerkingsverbanden | 1 |
| <i>Kennis duurzame mobiliteit</i> | | |
| M4 | Conceptontwikkeling | 4 |
| M5 | Kennis over technologische vernieuwing | 1 |
| M6 | Kennis van gebruikers | 3 |
| <i>Ervaring voor implementatie</i> | | |
| M7a | Gebruikersoriëntatie | 1 |
| M7b | Gebruikersparticipatie | 1 |
| M8 | Praktijkcases | 4 |
| M9 | Proeftuinprojecten | 4 |
| M10 | (Ontwikkelen) transitiekennis | 1 |
| <i>Concretisering</i> | | |
| M11 | Investeringsprojecten | 2 |
| M12 | Commerciële tools | 3 |

| Mijlpalen innovatietraject, incl. kennistransfer | | Totale bijdrage |
|---|----------------------------------|------------------------|
| <i>Communicatie-uitingen</i> | | |
| K1a | Website* | 1 |
| K1b | Factsheets projecten | |
| K1c | Transumo brochure/leaflet | |
| K1d | Transumo jaarverslag | |
| K1e | Transumo jaarcongres | |
| <i>Toegepaste publicaties</i> | | |
| K2 | Onderzoeks(tussen)rapportages | 6 |
| K3 | Vakpublicatie | |
| K4 | (Bijdragen) Vaksymposia | 3 |
| K5 | Lezingen, interviews | 3 |
| <i>Onderwijs</i> | | |
| K6 | Onderwijscases HBO/WO | 1 |
| K7 | Afstudeerprojecten/stages | |
| <i>Communities</i> | | |
| K8 | Communities/Networks of Practice | 2 |

Bijlage 3: Overzicht resultaten analyse van de toepassing scan bij eerste 24 organisaties (09 09 04 Uitkomsten EuroMobility-scan, analyse 24 organisaties, Samenvatting)

De rapportage is tot stand gekomen in het kader van het project 'Benchmark Werkgevers', uitgevoerd door *Montefeltro*, met de *Vrije Universiteit* en *Goudappel Coffeng* en een financiële bijdrage van *Transumo*.¹

Secundaire en tertiaire arbeidsvoorwaarden zijn kostbaar. Aan werkplek, mobiliteit en parkeren betaalt de werkgever gemiddeld € 15.700,- per medewerker – dat is 49% uit van het gemiddelde nettosalaris.

Het zijn arbeidsvoorwaarden: onaantastbare, *verworven rechten*. De medewerker –en zijn chef- heeft *geen idee* van wat het allemaal kost. Geen wonder: de baas betaalt. Niet vreemd dus, dat de roep om leaseauto's, parkeerplaatsen en werkplekken niet valt te stillen: meer, mooier, groter.

Maar tegelijk is er een *kloof* tussen bezit en gebruik. De feitelijke *benutting* van de werkplek is gemiddeld maar 74%. Het aantal werkplekken per aanwezige medewerker is gemiddeld 1,4. Bij 5 organisaties zijn alleen al de *kosten voor onbenutte werkplekken* hoger dan alle kosten voor mobiliteit. Kan het anders? Ja, en de eerste *ervaringen* met een andere verstrektingspraktijk zijn al opgedaan - en positief.

Het vergezicht is een situatie waarin *gebruik* van werkplek, parkeren en mobiliteit voor medewerkers én hun chefs financieel wél uitmaakt (itt. nu): omdat het een *prijs* krijgt. De werkgever verstrekt niet het *bezit* van die voorzieningen, maar een *budget* om ze te gebruiken. Nu kunnen medewerkers geld overhouden aan het door de organisatie gewenste gedrag. De *tariefstructuur* beprijst gedrag. Bijvoorbeeld: een vaste werkplek is duurder dan een flexplek, parkeren en vergaderen op drukke dagen duur, maar 's avonds gratis, etc. Organisaties kunnen leren spelen met budgetten en tarieven. Wanneer ze dit in de vingers hebben, hebben ze hun *kosten en bereikbaarheid beheersbaar* gemaakt.

Het vergezicht is een zaak van lange adem. Maar de *eerste stappen* zijn heel praktisch: een *benchmark* en *scan* van de eigen organisatie.

De EuroMobility Benchmark toont hoe organisaties op het raakvlak van Facilitair, HRM en Financieel beleid omgaan met werken, verplaatsen en parkeren.

De benchmark bevat 18 prestatie-indicatoren. Op de website van de Stichting Mobiliteit.NU kunnen organisaties zelf data invoeren en nu al *online* de eigen prestatie vergelijken met de benchmark.²

In de benchmark zit ook *bereikbaarheid*. Immers: ander werk- en verplaatsingsgedrag kan de bereikbaarheid verbeteren. En andersom: juist de achteruitgang in autobereikbaarheid lijkt op dit moment een effectieve *trigger tot zelfredzaamheid* en allerlei creatieve impulsen.³

Paradox: voor organisaties die laag scoren zijn de *kansen* het grootst:

- om hun beleid te optimaliseren naar de *aard van de werkzaamheden* en de *aanwezigheidsprofielen* van medewerkers
- om hun *kostenniveau* structureel te verlagen
- om de *mogelijkheden van nieuwe diensten* te verdisconteren voor een flexibele omgang met werken, verplaatsen en parkeren en
- om *minder kwetsbaar* te zijn voor verslechterende autobereikbaarheid.

De huidige verstrektingspraktijk van werkplekken, mobiliteit en parkeren is niet alleen kostbaar, maar soms ook gewoon: *geldverspilling*.

¹ Voor de evaluatie door de Vrije Universiteit van het tariefsysteem bij Bronovo ziekenhuis, zie: 09 03 03 *Evaluatie invoering parkeertarieven bij Bronovo ziekenhuis in Den Haag*

² Zie: www.mobiliteit.nu

³ Zie de initiatieven van de Task Force Mobiliteitsmanagement, Nederland Bereikbaar, etc.

De EuroMobility Scan toont de kansen voor werkgever en medewerker wanneer de organisatie strategischer omgaat met werken, verplaatsen en parkeren.

Bij 24 organisaties zijn besparingen geraamd van € 326.200,00 tot bijna € 98 miljoen, gemiddeld ruim € 16,4 miljoen en totaal € 394 miljoen¹. De gemiddelde netto inkomensverbetering voor de medewerkers ligt op 19%. Bij gemiddeld 3½ uur reistijd/week, betekent dit voor de medewerker een reistijdwinst van ruim 1uur/week. Op de gemiddelde Modal Split van 45% is een verbetering mogelijk van gemiddeld 8%. Op 24.500 medewerkers is dit een reductie van 1.980 autobewegingen per dag.

De on-line EuroMobility-scan geeft organisaties zicht op kosten en baten van kansrijke maatregelen in hun specifieke situatie.²

¹ Contante Waarde van alle kosten en besparingen over 5 jaar

² Zie: www.euromobility.eu

Bijlage 4: Top-up Bereikbare Kantoren

Samenvatting

Dit is een samenvatting van de rapportage 'Resultaten EuroMobility scan' en is tot stand gekomen in het kader van het project 'Benchmark Werkgevers', uitgevoerd door Montefeltro, met de Vrije Universiteit en Goudappel Coffeng, en een financiële bijdrage van Transumo.¹

Secundaire en tertiaire arbeidsvoorwaarden zijn kostbaar. Het gaat om arbeidsvoorwaarden: onaantastbare, verworven rechten. De medewerker –en zijn chef- heeft geen idee van wat het allemaal kost. Geen wonder: de baas betaalt. Niet vreemd dus, dat de roep om leaseauto's, parkeerplaatsen en werkplekken niet valt te stillen: meer, mooier, groter.

Maar tegelijk is er een kloof tussen bezit en gebruik. De feitelijke benutting van de werkplek is gemiddeld maar 74%. Het aantal werkplekken per aanwezige medewerker is gemiddeld 1,4. Bij 5 organisaties zijn alleen al de kosten voor onbenutte werkplekken hoger dan alle kosten voor mobiliteit.

Kan het anders? Ja, en de eerste ervaringen met een andere verstrekkingpraktijk zijn al opgedaan - en positief.²

Het vergezicht is een situatie waarin gebruik van werkplek, parkeren en mobiliteit voor medewerkers én hun chefs financieel wél uitmaakt (i.t.t. nu): omdat het een prijs krijgt. De werkgever verstrekt niet het bezit van die voorzieningen, maar een budget om ze te gebruiken. Nu kunnen medewerkers geld overhouden aan het door de organisatie gewenste gedrag. De tariefstructuur beprijst gedrag. Bijvoorbeeld: een vaste werkplek is duurder dan een flexplek, parkeren en vergaderen op drukke dagen duur, maar 's avonds gratis, etc. Organisaties kunnen leren spelen met budgetten en tarieven. Wanneer ze dit in de vingers hebben, hebben ze hun kosten en bereikbaarheid beheersbaar gemaakt.

Het vergezicht is een zaak van lange adem. Maar de eerste stappen zijn heel praktisch: een benchmark en scan van de eigen organisatie.

De EuroMobility Benchmark toont hoe organisaties op het raakvlak van Facilitair, HRM en Financieel beleid omgaan met werken, verplaatsen en parkeren.

De huidige verstrekkingpraktijk van werkplekken, mobiliteit en parkeren is niet alleen kostbaar, maar soms ook gewoon: geldverspilling.

De online EuroMobility-scan geeft organisaties zicht op kosten en baten van kansrijke maatregelen in hun specifieke situatie.³

Summary

Demand Management is a promising new perspective for reducing and managing the demand for traffic and transport.

Within the Transumo-programme (2005 – 2009) a number of projects have been undertaken proving that innovative pricing-schemes do have an significant effect on mobility behaviour.

In one of the projects, the EuroMobility benchmark and –scan have been developed and offered as online tools, thereby enabling employers both to analyse the performance of their organisation and get a first, overall picture of the possibilities for structural costcutting. The key to the EuroMobility approach is to optimize both Facility Management and Human Resource Management in relationship to each other, empowering the employees to make individual choices concerning workplace and mobility - and rewarding them for making choices which will contribute to both People, Planet and Profit.

Having academic partners cooperate in this public-private project, Transumo has put Demand Management on the agenda of policymakers and private organisations in the Netherlands.

¹ Zie www.transumo.nl en www.transumofootprint.nl

² Voor de evaluatie door de Vrije Universiteit van het tariefsysteem bij Bronovo ziekenhuis, zie: *09 03 03 Evaluatie invoering parkeertarieven bij Bronovo ziekenhuis in Den Haag*

³ Zie: www.euromobility.eu

1. Introductie

Het afgelopen jaar heeft Mobiliteitsmanagement veel aandacht gekregen: Taskforce Mobiliteits-management / Platform De Waal, het vanuit de overheid omstreden, voorgestelde puntensysteem, de convenanten die op regionaal niveau worden afgesloten.

Door de relatie met Spitsmijden die in dit verband regionaal wordt gelegd is Transumo aan deze ontwikkeling verbonden. Werkgevers kunnen Spitsmijden aan hun medewerkers aanbieden. Niettemin vat de gedachte post, dat dit geen structurele oplossing kan zijn, om meerdere redenen. De overheid kan niet de vereiste premies opbrengen om het fileprobleem op nationale schaal af te kopen over een relevante tijdsperiode. Spitsmijden is gerelateerd aan het mijden van één traject per medewerker – medewerkers met een minder homogeen reispatroon komen niet in aanmerking.

Het is om die reden zinvol, na te gaan, welke financiële bronnen bij kantoorhoudende werkgevers zelf potentieel aanwezig zijn om beloningsregimes in te richten rond een ander mobiliteitsgedrag van medewerkers.

Tegen deze achtergrond is een Benchmark beoogd, die is opgezet op basis van de zg. EuroMobility-scan.

Daarmee zijn de volgende resultaten beoogd:

- a. Analyse van de resultaten met de scan tot nu toe
- b. Uitwerken van een benchmark
- c. Publicatie op webforum
- d. Het bieden van een proces en platform Communicatie.

2. Onderzoeksopzet/aanpak

De genoemde analyse vormde mede de basis voor een Benchmark voor de bereikbaarheid van kantoorhoudende werkgevers. Met deze benchmark komt een kwantitatief instrument beschikbaar waarmee deze organisaties en instanties medeverantwoordelijk voor hun bereikbaarheid hun beleid kunnen helpen vormgeven. Met de benchmark heeft Transumo tevens een basis gelegd voor consolideren van de projectresultaten naar de komende jaren (de 'erfenis van Transumo').

Het consortium bestaat uit de Vrije Universiteit, Montefeltro (initiatiefnemer, projectleider), DTZ Zadelhoff (contacten werkgevers) en Picasse Internet & Mobile (internet).

Er heeft nauwe afstemming plaatsgevonden tussen dit project en het project voor een benchmark voor de bereikbaarheid van ziekenhuizen. Beide benchmarks worden gepositioneerd onder de website van de Stichting Mobiliteit.NU. Ook in het CASE-project staan de nieuwe creativiteit van werkgevers centraal tegen de achtergrond van de al schaarser bereikbaarheid.

Nauwe afstemming gezocht met Goudappel Coffeng, de producent van de Bereikbaarheidskaart. Deze is tot stand gekomen binnen het Transumo-project Waarde Vastgoed en bereikbaarheid. Een deel van de benchmark is gebaseerd op data afkomstig uit het rekenmodel achter de Bereikbaarheidskaart.

Belangrijk is dat –afgezien van de online Benchmark- aan het eindresultaat ook een online Scan is toegevoegd. Dit is een belangrijke verrijking ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

3. Resultaten en effecten

De resultaten die tot nu toe zijn geboekt met de eerste 24 organisaties zijn geanalyseerd. Dit is mede de basis voor een eventuele aanpassing van het scanmodel, zodat in de komende jaren een goede basis voor de verzameling van onderzoeksdata plaatsvindt.

De benchmark is inhoudelijk uitgewerkt. De benchmark omvat zowel items aan de inputzijde van de scan (aantal medewerkers in relatie tot flexplekken, aantal parkeerplaatsen in relatie tot het aantal medewerkers, etc.) als items aan outputzijde (te behalen besparingen, inkomensvoordelen, etc.).

De benchmark is online en interactief. Daardoor kunnen nieuwe instellingen zich positioneren door het uploaden van data met betrekking tot de eigen organisatie. Op deze wijze wordt de benchmark vanzelf verrijkt. De benchmark heeft de titel EuroMobility Benchmark gekregen.

De resultaten van de analyse van de eerste 24 scans zijn geanalyseerd en vastgelegd in een afzonderlijk document.¹ De EuroMobility Benchmark en de corresponderende scans zijn online operationeel.

Analyse van de eerste 24 scans bij organisaties heeft een schat aan informatie opgeleverd over de samenhang (cq. het gebrek daaraan) tussen Facilitair beleid en Human Resource Management, en de wijze waarop dit het locatie- en mobiliteitsgedrag van medewerkers kan beïnvloeden.

De kosten voor mobiliteit zijn hoog. Ze verschillen per organisatie van € 100.000 tot € 13 miljoen per jaar, met een gemiddelde van € 3,3 miljoen. De kosten voor werkplekken zijn nog hoger. De kosten/werkplek verschillen van € 3.400 tot € 20.000/jr., met een gemiddelde van € 10.900. De NFC-benchmark² voor 2008 is € 10.329.

In de NFC-systematiek ligt de nadruk op analyse van kosten per werkplek. De EuroMobility-benadering kijkt ook naar het gebruik van de werkplek, die wordt bepaald door de verstrekkingcoëfficiënt (percentage werkplekken/medewerker) en de benutting (percentage aanwezige medewerkers/werkplek).

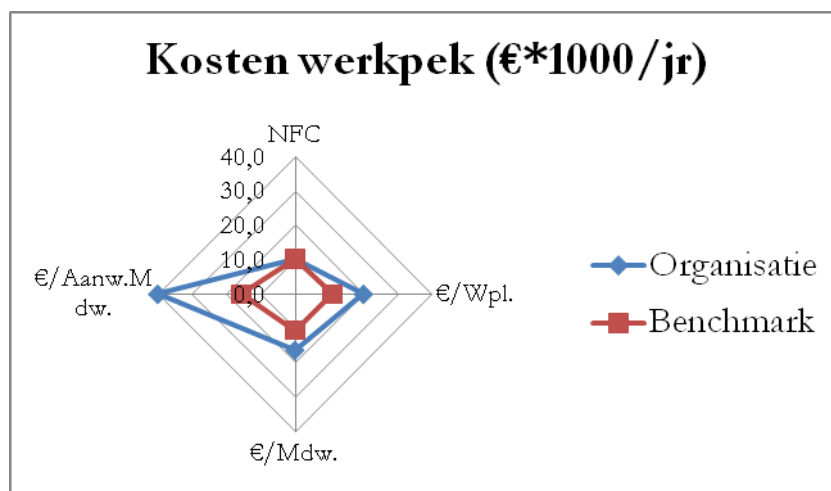
Bij relatief hoge kosten/werkplek kan een organisatie met een lage verstrekkingcoëfficiënt en hoge benutting de kosten per medewerker toch in de hand houden. Is de verstrekking daarentegen ruim, en is de benutting laag, dan lopen de kosten nog verder uit de pas.

De feitelijke benutting van de werkplek verschilt, van 50% tot 100%, met een gemiddelde van 74%. Dit kan ook worden uitgedrukt als het aantal werkplekken per aanwezige medewerker. Dit verschilt van 1,0 tot 2,0 met een gemiddelde van 1,41.

De jaarlijkse kosten voor onderbenutting zijn gemiddeld € 3.070/medewerker en €4.910/aanw. medewerker. Maar bij één organisatie kost die onderbezetting wel €10.500/medewerker/jr., en bij een ander € 8.850. Het is geldverspilling.

De jaarlijkse kosten/werkplek verschillen van € 3.400 tot € 20.000 met een gemiddelde van €10.900 (zie hierboven). Maar de jaarlijkse werkplekkosten/aanwezige medewerker verschillen van € 6.900 tot € 40.000 met een gemiddelde van € 15.800.

De onderstaande grafiek illustreert de gevonden verschillen voor één van de organisaties. De score van de organisatie op de prestatie-indicatoren uit de EuroMobility-Benchmark is afgezet tegen de benchmark:



Telewerken (of 'E-Werk', of 'Het Nieuwe Werken') is nog maar beperkt ontwikkeld. 11 Organisaties doen op dit vlak niets. Het gemiddeld percentage E-Werk is nog geen 5,5%, en varieert van 0% tot 52%.

NB.: bij de organisatie met 52% gaat het om het percentage medewerkers met voorzieningen voor E-Werk. Het feitelijk gebruik van die voorzieningen wordt niet bijgehouden, maar is naar zeggen beduidend lager.

¹ Zie 09 09 04 Uitkomsten EuroMobility-scan, analyse 24 organisaties

² Zie www.NFCindex.nl

Kans: Het kan zinvoller zijn het feitelijk E-Werk te bevorderen, dan te sturen op het bezit van E-Werk voorzieningen. De EuroMobility-benadering zet hierop in.

Bij de 2 organisaties met de meeste flexplekken komt überhaupt geen telewerk voor. Twee organisaties hebben uitsluitend flexplekken, één heeft 0% E-Werk, de ander 7%. De organisatie met de meeste flexplekken (45,9%) ten opzichte van vaste werkplekken doet niets aan E-Werk (0%).

Naarmate het aandeel E-Werk toeneemt, zal de werkplekbenutting relatief afnemen. Bij veel E-Werk mogen we veel flexplekken verwachten. Maar wat zien we?: bij de 2 organisaties met meeste E-Werk komen überhaupt geen flexplekken voor. De organisatie met het meeste E-Werk (52,2%) heeft op 1.150 werkplekken slechts 10 flexplekken (0,8%).

Kans: het kan kosteneffectief zijn, het beleid tav. flexplekken en E-Werk af te stemmen. De EuroMobility-benadering zet hierop in.

De benchmark is ontwikkeld en wordt aangeboden op de website van de Stichting Mobiliteit.NU.

De benchmark bestaat uit meerdere delen:

- a. kosten: aandeel van de werkplek in de totale kosten, de hoogte van de facilitaire kosten ten opzichte van de benchmark, de kosten per medewerker per jaar
- b. werkplek: omvang van de werkplek, aantal werkplekken per medewerker en per aanwezige medewerker, benutting van de werkplek, kosten van de werkplek in relatie tot verstrekking en gebruik
- c. bereikbaarheid: ontwikkeling van de auto- en OV-bereikbaarheid tot 2020
- d. autoafhankelijkheid: Modal Split en aantal parkeerplaatsen
- e. verstrekkingpraktijk: salaris per medewerker, facilitaire kosten per medewerker, mogelijk inkomensvoordeel per medewerker

De website is voorzien van autorisatie- en invoermodules, opdat organisaties zelf de benchmark kunnen voeden met eigen, actuele data.

De benchmark is ontsloten op de website van de Stichting Mobiliteit.NU.¹ Deze stichting beoogt een deel van het kenniserfgoed van Transumo te ontsluiten.

Er hebben zich geen grote wijzigingen voorgedaan in de samenstelling van de projectorganisatie. Er hebben zich ook geen wijzigingen voorgedaan in de opstelling van de participanten binnen de projectorganisatie.

De samenwerking binnen het samenwerkingsverband is goed verlopen. Het meeste overleg heeft plaatsgevonden op bilaterale basis.

Het project is nauw verwant aan het Transumoproject Benchmark Bereikbare Zorg. De benchmark van dit project wordt ondergebracht en geplaatst bij de Stichting Mobiliteit.NU.

De positieve resultaten geboekt in projecten rond Albert.nl, Spitsmijden en Verzekeren per kilometer –al dan niet binnen het Transumothema Zelfsturing- vormden een ondersteuning bij het leggen van contacten rond dit project.²

Het CASE-project zal in de komende jaren een deel van de thematiek van bereikbaarheid van kantoren kunnen adresseren.³

De resultaten van het onderzoek van de VU zullen te gelegenertijd gepubliceerd worden in internationale tijdschriften.

De benchmark vormt zelf een vehikel om te komen tot bredere verspreiding en opschaling van arrangementen voor zelfsturing en Demand Management in de sfeer van mobiliteitsmanagement.

De Stichting Mobiliteit.NU heeft in dit verband een rol om kennis onder de aandacht te brengen van de branche.

De zwakte van gangbare benaderingen is dat het vaak het organisaties niet lukt, het gedrag van medewerkers te veranderen. Goede bedoelingen en een moreel appèl blijkt aan de meeste collega's niet besteed. En voor draconische maatregelen is geen draagvlak. Geen wonder: de medewerkers (=de OR) beschouwen voorzieningen in de sfeer van werkplek, mobiliteit en parkeren als arbeidsvoorwaarde (verworven recht). Zo ontstaat een impasses, die jaren kunnen.

¹ Zie: www.mobiliteit.nu

² Zie Eindrapport Thema Zelfsturing / Demand Management, www.transumofootprint.nl

³ CASE staat voor Cost effective And Sustainable Employer

De resultaten zijn een bevestiging dat Demand Management voor kantoorwerkgevers een perspectiefrijke beleids optie kan zijn.

4. Verankering en doorwerking

De geboekte resultaten kunnen relevant zijn voor facilitaire managers en Human Resources Managers van kantoorwerkgevers.

De Stichting NFC voert een benchmark voor werkplekken in kantoren. Met de Stichting heeft geregeld contact plaats gehad over samenwerking. Tijdens een evenement op 11 november 2009 vond de presentatie plaats van de EuroMobility Benchmark.

Op de website van de Stichting Mobiliteit.NU is de interactieve benchmark beschikbaar.

Daarmee is de basis gelegd voor een laagdrempelig vehikel om ook ervaringen in de komende jaren met zelfsturingprojecten bij kantoorhoudende werkgevers te bundelen en toegankelijk te maken.

Deze stichting heeft onder meer ten doel:

- a. het agenderen en het organiseren van transitieprocessen rond Demand Management concepten
- b. het ontwikkelen van mogelijkheidsbesef, bewustzijn en betrokkenheid van publieke en private zijde en een breed maatschappelijk draagvlak voor deze concepten op macro, micro en meso-niveau;
- c. het leveren van een bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen op vlakken als veiligheid en milieu (duurzaamheid), locatiebereikbaarheid en de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven, alsmede aan de innovatie van dienstverlening.

De Stichting wordt ondersteund door een Comité van Aanbeveling, via welk opinieleiders uit publieke en private sfeer hun naam kunnen verbinden aan de doelstellingen van de stichting. Van het Comité maken nu al deel uit ANWB (F. Smith), RABO Bank (W. de Jager), en VU (prof.dr. L. Hagdorn).

Er is geen afwijking ten opzichten van de oorspronkelijke planning. De korte looptijd van deze Top-up is daaraan mede debet.

In het kader van de ontwikkeling en van de betrokkenheid van de VU daarbij is van gedachten gewisseld omtrent een onderzoeksstrategie rond de bereikbaarheid van kantoren.

5. Projectsucces

De benchmark maakt voor instellingen, de noodzaak duidelijk de bereikbaarheid zélf ter hand te nemen. Inzet van concepten van zelfsturing en Demand Management kan daarbij voor hen een reële en kansrijke beleids optie zijn.

Aan de bijdrage aan Profit is hierboven al gerefereerd. Bij veel ziekenhuizen is de potentie voor kostenreductie van Mobiliteitsmanagement nog niet verwezenlijkt.

De bijdrage aan People kan bestaan in de beloningscomponenten binnen een nieuwe verstrekkingsvorm van arbeidsvoorwaarden rond mobiliteit, werkplek en parkeren.

De bijdrage aan Planet bestaat in de reductie van autoverkeer, in combinatie met een reductie in relatie tot (uitstoot door) werkplekken.

Transumo heeft een rol gespeeld als medefinancier van het onderzoek door de VU en het opzetten van de benchmark. Door de benchmark formule te steunen kon Transumo een rol vinden op het raakvlak van kennisontwikkeling enerzijds, en de ontwikkeling van een operationeel instrument met praktische waarde voor de branche.

Trefwoorden

Bereikbaarheid, mobiliteitsmanagement, kosten werkplek, belonen gewenst gedrag, Cafetariasysteem, Rekening-courantstelsel, Facilitair beleid, HRM, EuroMobility Benchmark, Taskforce Mobiliteitsmanagement, Transumo, Montefeltro

Over Transumo

Transumo (TRansition SUstainable MObility) is een platform van meer dan 300 bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Transumo streeft naar een transitie vanuit het huidige, inefficiënte Nederlandse mobiliteitssysteem naar een duurzaam systeem dat bijdraagt aan versterking van de economische concurrentiepositie, met aandacht voor mens en milieu. Transumo's activiteiten zijn gestart in 2005 en liepen tot eind 2009. Er is binnen Transumo gewerkt aan ruim 35 projecten en ruim 30 Top-up's.

Louis Pasteurlaan 6
PO Box 80
2700 AB Zoetermeer
T +31 (0)79 347 09 50
F +31 (0)79 347 09 55
info@transumo.nl
www.transumo.nl

Meer informatie over dit project en andere Transumo-projecten is te downloaden op: www.transumofootprint.nl