

# Fileprobleem?

## Werkgevers hebben de oplossing

De Taskforce Mobiliteitsmanagement beëindigt deze maand haar werkzaamheden. Voorzitter Lodewijk de Waal en lid van het eerste uur Willem de Jager blikken terug op drie jaar van successen en drama's op gebied van mobiliteit.

DOOR RENÉ DIDDE  
FOTOGRAFIE WILMAR DIK



Lodewijk de Waal

Files. Ze dragen bij aan het klimaatprobleem, zorgen voor oplopende gezondheidskosten en leveren 3,5 miljard aan economische schade op. De Taskforce Mobiliteitsmanagement kreeg de schone taak het tij te helpen keren. Maar de 'gouden kogel' bestaat niet, aldus voorzitter Lodewijk de Waal. "Het is een complex probleem dat van vier kanten moet worden aangepakt. Niet alleen moeten infrastructuur en openbaar vervoer worden verbeterd, ook anders betalen voor mobiliteit moet van de grond komen en werkgevers moeten mobiliteitsmanagement oppakken."

Over drie van de vier genoemde punten is De Waal niet ontevreden. Alleen het anders betalen voor mobiliteit, de kilometerbetaling, is een drama (zie kader). "Met de crisis- en herstellwet wordt volop aan de infrastructuur gewerkt", constateert hij. "Overall gaat de schop in de grond, óók in het openbaar vervoer." Zijn 'eigen' onder-

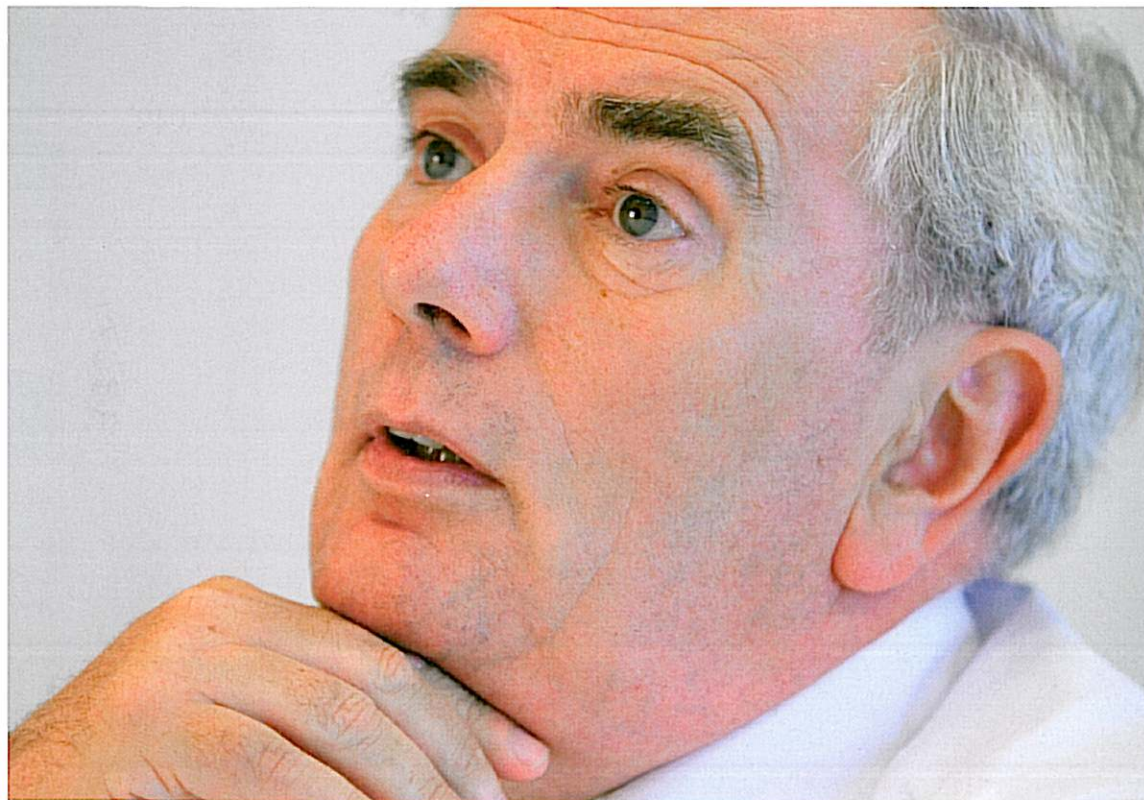
werp was het mobiliteitsmanagement, en ook daar ziet De Waal bemoedigende resultaten. De Taskforce sloot de afgelopen drie jaar in vijftien regio's met duizend werkgevers uit overheid en bedrijfsleven convenanten. Doel: Minstens vijf procent minder auto's in de spits door slim om te gaan met mobiliteit. Willem de Jager, tot dit jaar directeur duurzame mobiliteit bij Rabobank en lid van het eerste uur van de Taskforce: "De ervaring leert dat het anderhalf jaar duurt voordat maatregelen vrucht afwerpen. Tweederde van de duizend bedrijven en instellingen is korter bezig met mobiliteitsmanagement." Toch zijn er al klinkende resultaten behaald: In de regio Haaglanden bijvoorbeeld wist het project Spitsmijden 48 in plaats van de beoogde 6 procent van de deelnemers uit de spits te halen.

"Het tempo waarin de veranderingen zich voltrekken kan hoger, maar mobiliteits-

management is een levend onderwerp geworden", aldus De Waal, die begrijpt dat de economische crisis de afgelopen jaren meer aandacht in CAO-onderhandelingen vraagt dan telewerken en elektrische dienstfietsen.

De Waal denkt vooral dat kostenbesparing en verbeterde technische mogelijkheden de aandacht voor het mobiliteitsmanagement zullen opzweepen. "Als in aanbestedingstenders bijvoorbeeld extra punten voor duurzame mobiliteit worden opgenomen, kan er een versnelling optreden. Dan wordt het voor Groningse aannemers aantrekkelijker om in Amsterdam stratenmakerswerk uit te voeren." Ook voor bedrijven met grote kantoorpanden zijn kostenvoordelen te behalen door slim om te gaan met mobiliteit. Flexplekken kosten minder ruimte dan een eigen bureau voor elke werknemer. Dat scheelt wat betreft in te richten vierkante meters kantoorop-

# handen



Willem de Jager

“Richt je op het Nieuwe Werken, en je lost het fileprobleem en passant op.”

pervlak en in kosten voor schoonmaak en energie.

En technische ontwikkelingen helpen. “Ik zag op onze workshops ondernemers de oren spitsen toen ze hoorden dat het technisch mogelijk is om vanaf twee verschillende plaatsen digitaal aan een complexe bouwtekening te werken. Dat scheelt tijd, geld en mobiliteit.”

Beide leden van de Taskforce zijn met het oog op dit soort ontwikkelingen en successen als spitsmijden dan ook optimistisch gestemd. Zoals de moderne mens in korte tijd elektronisch bankieren en reizen boeken via het internet omarmde, zo kan hij ook tot ander mobiliteitsgedrag worden

bewogen, is de stellige overtuiging van De Jager. “De prikkel daartoe komt in eerste instantie van de werkgevers. De werkgever die keuzevrijheid geeft en een mix aan middelen als leasewagen én OV-fiets én NS-card ter beschikking stelt, flexibele werkplekken inricht en telewerken mogelijk maakt, is spekkoper”, stelt De Jager. “Medewerkers zijn zeven procent productiever, zo blijkt uit Europees onderzoek. Bedrijven besparen bovendien dertig procent op de vierkante meterprijs op kantoor en het aantal kilometers dat medewerkers in de spits rijden neemt tot dertig procent af,” aldus De Jager. Van de totale beroepsbevolking van 8 miljoen mensen, zouden tot vier miljoen mensen in aanmerking

komen voor dit Nieuwe Werken. “Als je het ruim neemt, gaat het nu om 1,6 miljoen mensen, waarvan 600 duizend structureel werken volgens dit principe. Er is dus nog veel te winnen”, zegt De Jager.

Dat vindt Lodewijk de Waal ook. Nu het mandaat van de Taskforce afloopt, hoopt hij dat de koplopers doorgaan om de grote middenmoot tot beter mobiliteitsmanagement te verleiden. Hoewel er wordt nagedacht over een opvolger van de Taskforce, zijn er nog geen besluiten over genomen. Dit hangt mede af van het nieuwe kabinet. Zeker is dat inspiratie en zelfregulering door bedrijven meer mogelijk maakt dan overheidsregels, zo wil De Waal meegiven. ■

## Het drama van de kilometerbeprijzing

“Dit onderwerp is een gemiste kans die je de politiek mag aanrekenen”, zegt Lodewijk de Waal. “Door electoraal opportunisme is het helemaal misgelopen”, vindt ook Willem de Jager. ‘Het kastje’ in de auto zou privacy schenden en mensen geloven niet dat ze vaak goedkoper uit zijn. Het nieuwe kabinet, van welke signatuur dan ook, zal er echter opnieuw mee te maken krijgen. “Het is onvermijdelijk dat voor een schaars goed als de snelweg een juiste prijs wordt betaald”, zegt De Waal.

De Jager denkt uit de impasse te geraken door de differentiatie naar plaats eruit te halen. “Iedereen betaalt een platte spitsheffing. Degene met een zuinige auto krijgt korting. Mensen die de spits mijden krijgen een dalurenbeloning van vijftig procent korting op de spitsheffing. Het systeem is eenvoudig in tomtom of gsm te realiseren, dus een extra kastje en gedoe over privacy zijn dan overbodig.”