

Mobiliteit in Amsterdam Zuidoost

Mobiliteit wordt beleid als de pijn voelbaar is

Bij mobiliteit denken we vaak aan auto's. Nog altijd. Maar is het niet meer dan dat? Werknemers verplaatsen zich voor hun werk van en naar kantoor, klanten en collega's. En werkgevers faciliteren hen daarin. Zo optimaal mogelijk tegen zo laag mogelijke kosten. Zoals een goed werkgever betaamt. Dat is mobiliteit. In Amsterdam Zuidoost is dat steeds meer een uitdaging: de autobereikbaarheid gaat achteruit en kosten nemen toe. Dan is samenwerking tussen daar gevestigde bedrijven misschien wel dé oplossing. Voldoende stof tot discussie voor de deelnemers aan de rondetafelsessie van Athlon op vrijdag 11 april.

Is een auto altijd de juiste oplossing als het gaat om mobiliteit? Die vraag is niet eenduidig met ja of nee te beantwoorden. Stof om over na te denken levert hij wel op. Zeker in tijden waarin de economische

**'20% heeft een leaseauto.
Kan dat niet efficiënter?'**

crisis
bedrijven
verplicht te
bezuinigen,

goed personeel schaars is, parkeerproblemen de kop op steken en de autobereikbaarheid steeds verder afneemt. Juist in Amsterdam Zuidoost. 'Zo'n 20 procent van de beroepsbevolking heeft een leaseauto. Kan dat niet efficiënter? Een interessante vraag als je bedenkt dat mensen die nu 15 minuten onderweg zijn naar Amsterdam Zuidoost, in 2020 bijna 25 minuten woonwerkreistijd hebben. Dat is een stijging van ruim 62%', vertelt Richard Ninaber van Eyben, Mobility Consultant bij Athlon.



Mobiliteit als onderdeel arbeidsmarktcommunicatie

Volgens Ninaber van Eyben is de behoefte aan mobiliteit voor elke medewerker anders en doe je er als werkgever goed aan daaraan tegemoet te komen. 'Mobiliteit maakt deel uit van je arbeidsmarktcommunicatie, daar maak je beleid op. Je sluit ermee aan op Het Nieuwe Werken.' Fokko Kuik is Beleidsadviseur Verkeer & Vervoer van de Gemeente Amsterdam. Hij beaamt die opvatting aan de hand van cijfers over het gebruik van auto, fiets, openbaar vervoer en het daartegen afgezette opleidingsniveau van de gebruiker (zie



grafieken pag. 3-6). 'Probeer vervolgens met

je beleid de capaciteit van het fiets-, ov- en autonetwerk slim te benutten. Dan houden we de bereikbaarheid van Zuidoost zo goed mogelijk op peil.' Volgens Paul Vroling, directeur van Fa. Koomen Installatietechniek, komt de trend om beleid te maken op mobiliteit en te bezuinigen op de leaseauto voort uit de crisis. 'Niet elk bedrijf

**Onze totale mobiliteit
bedraagt € 300.000**

kan het zich veroorloven de leaseauto als arbeidsvoorwaarde te schrappen. Of omdat de aard van de werkzaamheden het gewoonweg niet toelaat of omdat werknemers dan voor een andere werkgever kiezen. Ik heb ook moeite om goede mensen te vinden. De mensen die ik heb, moet ik koesteren. Het probleem moet wel heel groot zijn, voor ik naar alternatieven op zoek ga. Onze totale mobiliteitskosten bedragen 300.000 euro en ik ga geen ruzie maken met personeel om daar 10 procent op te besparen.'

Kosten en gebruik beter op elkaar afstemmen

Vroling heeft goed inzicht in zijn mobiliteitskosten. Maar geldt dat voor iedereen? De leaseauto is één, maar ov, vliegreizen, hotelovernachtingen, kilometerdeclaraties, het hoort er allemaal bij, aldus Ninaber van Eyben. Zijn collega Alexander Prinssen vraagt de aanwezigen of kosten en gebruik toch beter op elkaar kunnen worden afgestemd en hoe dan. Want, zo schetste Ninaber van Eyben, een leaseauto kost gemiddeld 11.000 euro per jaar, maar wordt slechts voor zo'n 10 procent benut. Een werkplek kost 10.000 euro per jaar en wordt maar 55 procent benut.

Bovendien liet hij zien dat de gemiddelde kosten van een onbezette werkplek 3.700 euro per jaar bedragen en dat een uur minder met de auto een besparing van 26,25 euro oplevert; immers,

1 uur minder met de auto levert € 26,25 op

bellen in de auto is niet hetzelfde als productief zijn, los van het feit dat veelal Amerikaanse ondernemingen vanwege Health & Safety afkondigen dat bellen vanuit de auto passé is. Martijn van

Koningsveld, Real Estate Manager bij V&D, in antwoord op de vraag van Prinssen: 'Voor wie op de kosten en gebruik let, kan carsharing een optie zijn.' Echter, daarover lopen de meningen van de aanwezigen uiteen. Zo ziet Marcel van Bruggen, Real Estate Manager bij Praxis, zijn leaseauto als zijn tweede huis met persoonlijke spullen erin. Bovendien zou carsharing een reden kunnen zijn om voor een andere leaseauto te kiezen wanneer er een mag worden uitgezocht of op zijn minst voor andere opties, zoals dat geldt voor Andries Faas, directeur van Procumulator. 'Ik nam zeker andere bekleding. Niet iedereen gaat immers even zuinig met de auto om als ikzelf doe.' Overigens, het openbaar vervoer is lang niet voor iedereen een goed alternatief, ondanks dat dat 25 cent per kilometer goedkoper is dan de auto. Daarvoor is de ontsluiting in Zuidoost ontoereikend.



Leaseauto zit in ons 'systeem'

'Waarom moet de leaseauto voldoen aan de privésituatie en moeten wij als werkgever de werknemer daar zakelijk in voorzien?', vraagt Faas zich hardop af, terugkomend op de keuze van een leaseauto. 'Als werkgever weet ik heel goed wat mijn leaseauto mij kost, namelijk tussen de 500 en 1.000 euro per maand. Maar ik weet zeker dat de meeste leaserijders geen idee hebben wat hun leaseauto de werkgever kost.' Vroling: 'Terwijl ze een andere werkgever zouden kiezen als ze geen leaseauto krijgen.' 'Klopt', zegt Faas. 'De leaseauto zit in ons systeem.' Ninaber van Eyben: 'Er komt een tijd dat de werkgever, niet alleen ingegeven vanuit kostenooqpunt, maar ook



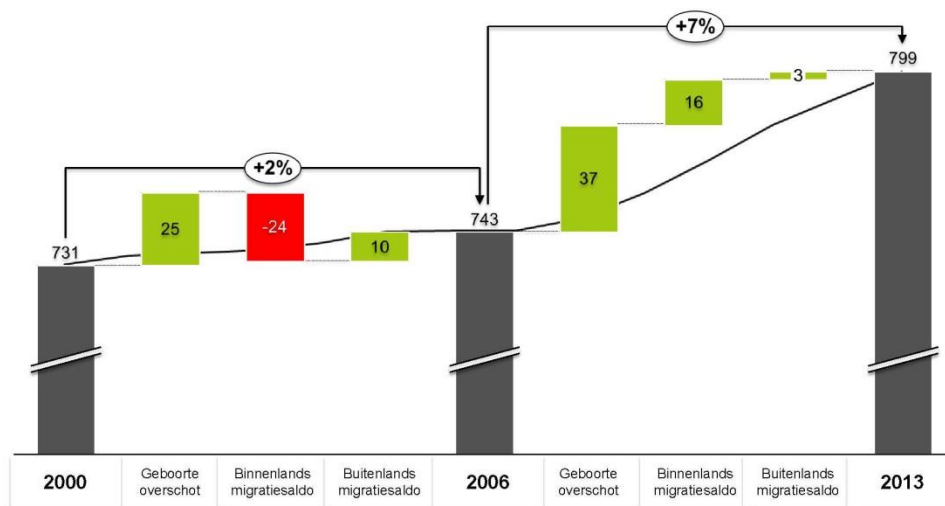
vanuit arbeidsvoorwaarden en CO2-uitstoot, zegt: stop, regel je mobiliteit maar zelf. Ons beleid is dat je als werknemer een mobiliteitsbudget hebt, leaserijder of niet.' Faas: 'Ja, maar zover is het nog lang niet. Een bedrijf komt pas in beweging als de kosten echt pijn gaan doen. En dat is niet zolang er nog winst wordt gemaakt. En dan nog iets, er verandert niets zolang medewerkers zelf de pijn niet voelen. Zij moeten anders denken. Zij moeten in hun portemonnee worden geraakt. Het is niet meer het geld van de werkgever, maar hun eigen

geld. Pas als zij anders denken, verandert er iets wat betreft de algemene opvattingen ten aanzien van de leaseauto, de parkeer- en fileproblematiek, de fiets of bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Dáár ligt een mooie uitdaging voor Athlon. Breng werkgevers bij elkaar, deel relevante cijfers en onderzoek samen of bedrijven elkaar kunnen helpen.'

Trends t.a.v. mobiliteit in Amsterdam

Sterke groei bevolking Amsterdam naar 800.000 inwoners in 2013

Inwonersaantal Amsterdam 2000-2013 op 1 januari (x 1.000)



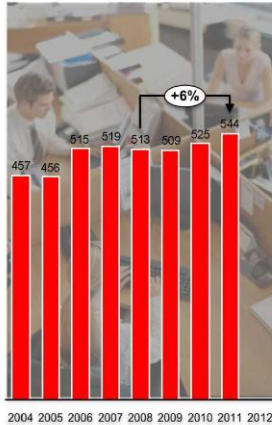
Provincie Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Bron: Loop van de bevolking O-5, 1985-2013

conceptversie

Toename van aantal arbeidsplaatsen, zzp'ers en studenten

Aantal werkzame personen 2004-2011 *



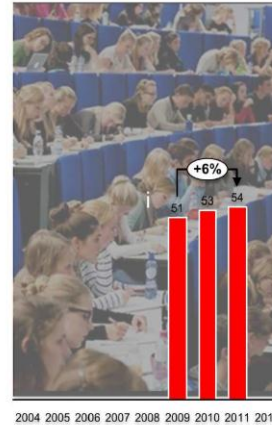
Werkzame personen (x 1.000)

Aantal zzp'ers 2006-2012



Zzp'ers (x 1.000)

Aantal studenten 2009-2011



Studenten hoger onderwijs (x 1.000)

* Incl. personen die 12 uur per week of minder werken

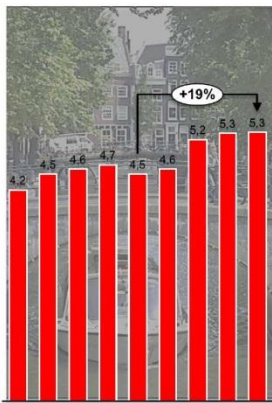
Branno: Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Bron: CBS, 2012; O+S 2012

conceptversie

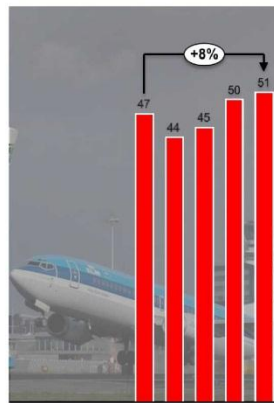
Ook flinke groei van toerisme

Aantal toeristen (gasten) 2004-2012



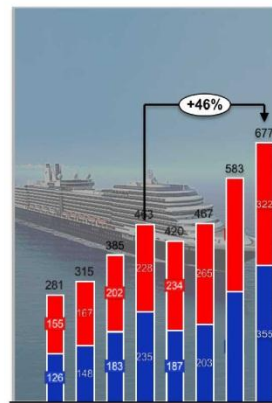
Toeristen (x 1.000.000)

Passagiersvolume 2008-2012

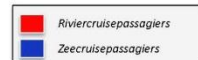


Passagiers Schiphol (x 1.000.000)

Aantal cruisepassagiers 2000-2012



Cruisepassagiers (x 1.000)

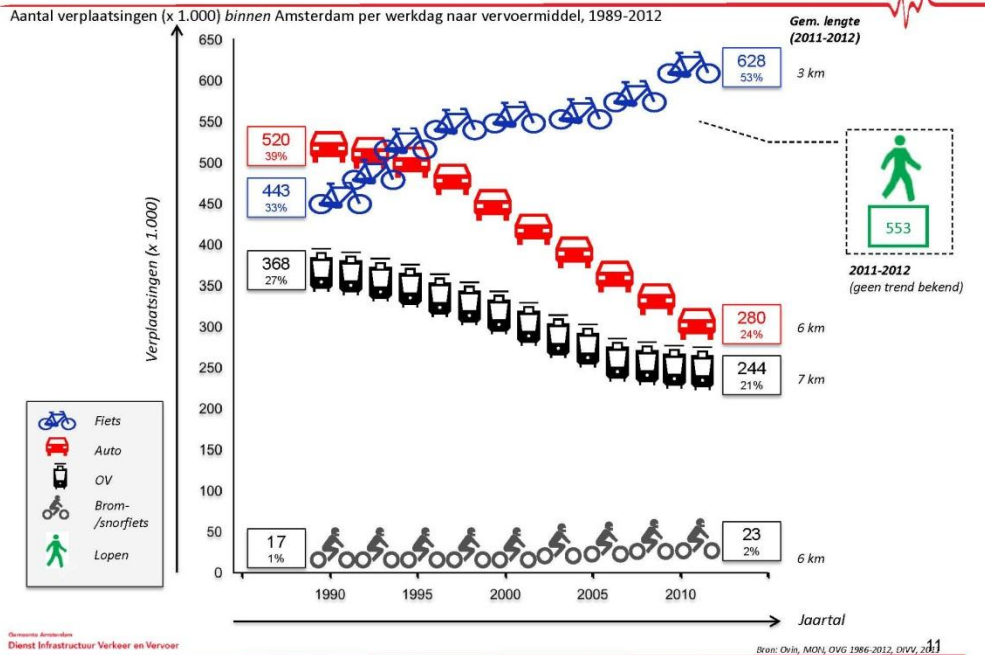


Bron: O+S, Schiphol, Haven Amsterdam, 2012
Branno: Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

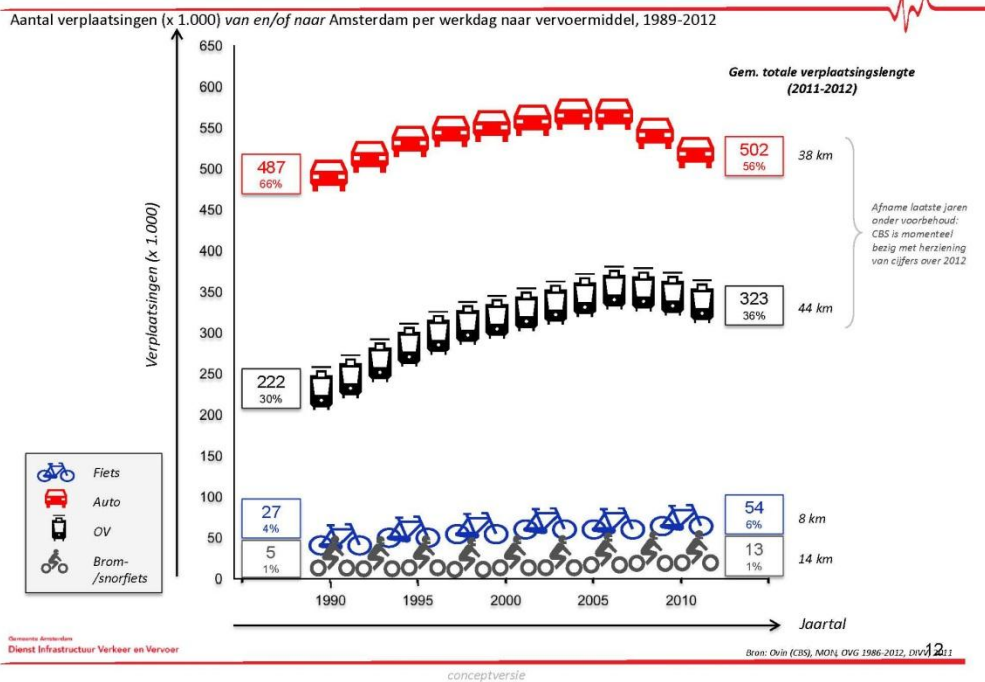
conceptversie

10

Sterke groei van fietsgebruik in de stad



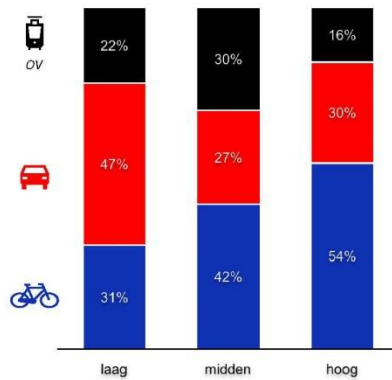
Bezoekers reizen vaker per OV en minder vaak per auto



Opleidingsniveau en reismotief van invloed op vervoerwijzekeuze

Karakteristieken verplaatsingen door Amsterdammers, 2011

Modal split per opleidingsniveau,
% van verplaatsingen



Modal split per verplaatsingsmotief,
% van verplaatsingen

