



Rondetafelgesprek mobiliteit

'Een dag in de week met de fiets naar het werk in plaats van met de auto is ook al gedragsverandering'

A change is gonna come, zong Sam Cooke in 1963 al. De titel van zijn hit is anno 2017 ook van toepassing op het mobiliteitsvraagstuk in de Drechtsteden. De eerste stappen naar (gedrags)verandering zijn gezet, al is de weg nog lang.

Op het hoofdkantoor van Rabobank Drechtsteden waren Chrétienne Hoek, CEO van BNV Mobility, Suzanne Kuiper, HR-manager bij Amega, Anna Schouten, zelfstandig adviseur en projectleider van Samen Bereikbaar, Leendert de Jong, HR-manager bij Florensis, Arie-Jaap van Gent, planner bij Van Gent Autoverhuur en Piet Hoogendoorn, directievoorzitter Rabobank Drechtsteden, bereid gevonden om tijdens een rondetafelgesprek te vertellen over hun visie omtrent knelpunten in de regio, hun beeld bij mobiliteit en oplossingsgericht denken. In het voorstelronde gaf Hoogendoorn aan dat Rabobank de verplichting voelt om meer te zijn dan alleen bankier. “Mobiliteit hangt mijns inziens onder de vlag van circulaire economie, net als bijvoorbeeld energie en afvalstromen. Wij hebben daar in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen veel affiniteit mee. Daarom is Rabobank Drechtsteden bijvoorbeeld ook ambassadeur van het mobiliteitsplatform Samen Bereikbaar.” Schouten: “Ons platform zet in op het realiseren van gedragsverandering op zowel de korte als de lange termijn. Wij dagen onze 35 ambassadeurs en andere partners uit om samen te werken aan een leefbare en economisch gezonde regio.” Van Gent: “Als autoverhuurbedrijf leveren wij natuurlijk veel mobiliteit in de regio. Het gaat dan om ongeveer 260 auto’s. Onlangs hebben wij ook het deelautoconcept Jack My Car gelanceerd in Zwijndrecht. Dat gaan we de komende tijd flink promoten. Als je het hebt over gedragsverandering: wellicht doen mensen eerder hun tweede auto de deur uit wanneer de mogelijkheid er is om voor een paar euro per uur in de buurt een auto te huren.” De Jong: “Florensis is veredelaar en leverancier van jonge planten. Het voorjaar is voor ons een drukke periode. We beschikken over 165 vaste medewerkers en in dit seizoen over bijna net zoveel uitzendkrachten. Het gebrek aan doorstroming bij de Sandelingenknoop op de A16 is iets waar velen dagelijks mee te maken hebben. Fijn dat er op korte termijn aanpassingen worden gedaan ter verbetering en dat spitsmijden de piekmomenten moet verminderen. Zeker ook omdat onze medewerkers niet met het openbaar vervoer naar onze locatie kunnen reizen.”

Hoek weet als CEO van BNV Mobility alles van spitsmijden. Vanaf 2009 werden al 8 succesvolle spitsmijdenprojecten uitgevoerd in Nederland. Begonnen met de focus op auto’s, richt de organisatie zich nu ook op alle andere vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, deelfietsen en -auto’s en vervoer over water. “Ons laatste wapenfeit is TURNN, een platform waarmee een gebruiker via de app heel eenvoudig een reis plant, reserveert en betaalt. De ontwikkeling is in volle gang, met het uiteindelijke streven om een soort booking.com voor mobiliteit te worden.” Tot slot het woord aan Kuiper. “Bij Amega zijn wij ons er terdege van bewust dat de vraag naar mobiliteit verandert en daarmee ook ons businessmodel. Amega was het eerste bedrijf die zich aansloot bij het platform en die de mobili-

teitsscan van Samen Bereikbaar uitvoerde. De uitkomst is dat we 32 mensen uit de spits willen halen.”

De Sandelingenknoop

De afgelopen periode is al een en ander bereikt om de bereikbaarheid van de Drechtsteden te verbeteren. Het oplossen van de duurste file op de A15 is met brede politieke steun nadrukkelijk op de landelijke agenda gezet, de N3 gaat grondig onder handen genomen worden en het platform Samen Bereikbaar heeft de eerste concrete mobiliteitsprojecten in gang gezet. Wat zijn volgens de deelnemers de grootste knelpunten in de regio, die de volle aandacht verdienen? De Jong: “Zoals gezegd is dat wat mij betreft de Sandelingenknoop. Tussen 17.00 uur en 18.30 uur staat dat deel van de A16 bijna iedere werkdag helemaal vast. Dat zie ik echt als een bottleneck. Omdat er naar mijn weten geen plannen zijn voor verbetering van openbaar vervoer in dit gebied, hebben werknemers ook in de toekomst alleen de keuze tussen de auto of de fiets.” Schouten: “Met Samen Bereikbaar gaan we bekijken of collectief vervoer een mogelijkheid is. Onlangs hebben we in Krabbepolder in Dordrecht al zoiets gelanceerd en dat is goed ontvangen. In samenwerking met de BIZ Krabbepolder, Arriva, ParkTrust, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie loopt sinds 13 februari een proef waarbij een jaar lang met een achtpersoonsbus in de ochtend- en avondspits wordt gereden tussen het station en het bedrijventerrein, waar diverse stops worden gemaakt. Voorheen hadden OV-reizigers geen andere optie dan een bus te nemen die alleen aan het begin van het bedrijventerrein stopte.” Kuiper: “De medewerkers van Amega kunnen hun werkplek over het algemeen goed bereiken met het openbaar vervoer. Eigenlijk al onze vestigingen hebben goede aansluitingen op het busnetwerk.”

Beginnen bij rijlessen

De roep om meer en betere infra klinkt al jaren in de Drechtsteden en lobbyen in Den Haag heeft al enig resultaat opgeleverd. Toch is dat niet het enige wat gedaan moet worden, vindt Hoogendoorn. “Ik ben geen verkeersdeskundige, maar volgens mij zorgt maar een klein deel van de automobilisten voor grote problematiek. Ik denk daarom dat je ook vooral moet inzetten op gedragsverandering, met name bij degenen die oponthoud creëren.” Schouten: “Er zijn inderdaad veel spookfiles. Ik sta in de spits vrijwel altijd stil tussen Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht. Ik moet dan ineens hard op de rem, terwijl er nergens een ongeluk is gebeurd. Even later lost de file dan weer op. Dat heeft te maken met menselijk gedrag en een gebrek aan rijstijl of inzicht.” Hoek: “Wij spelen hierop in met één van onze diensten waarbij wij mensen inzicht geven in hun rijgedrag en waarmee ze een deel van hun verzekeringspremie kunnen terugverdienen met gematigd rijden. Dit inzicht in eigen rijgedrag kan ook een stimulans



zijn om dit euvel te verminderen. Met huidige technologische oplossingen is rijgedrag heel eenvoudig te meten.” Hoogendoorn: “Zou het niet het beste zijn om gedurende rijlessen degene achter het stuur al inzicht te geven in zijn of haar gedrag? Dan pak je het probleem in het vroegst mogelijke stadium al aan. Er is gewoon heel veel veranderd op de weg. Toen ik mijn rijbewijs haalde, kon ik op de rijksweg op ieder moment in- of uitvoegen. Nu moet je vanwege de drukte overal op anticiperen. En voorrang aan elkaar verlenen: daar staan Nederlandse automobilisten ook niet erg om bekend.” Kuiper grapt: “Er zijn genoeg ergernissen op de weg. Hoe rijd je een rotonde? Daar zou ook weleens een Postbus 51 spotje voor mogen komen.”

Deelauto's

Om het wegennetwerk te ontlasten, is gedragsverandering een noodzaak. Deelauto's spelen daarin een belangrijke rol. Schouten: “Woont een monteur van Amega op 5 kilometer van zijn werk? Dan kan het best een optie zijn om van en naar het werk te reizen met de fiets en op het werk zelf gebruik te maken van een deelauto wanneer de situatie daarom vraagt.” Kuiper: “Het is ook niet allemaal zo zwart-wit. Ook vier keer per week met de auto naar kantoor in plaats van vijf keer is al gedragsverandering. En je ziet dat de jongere generatie, zeker in Randstedelijk gebied, steeds minder waarde hechten aan het bezit van een auto. Gebruik is vaak voldoende.” Van Gent: “Klopt, vroeger stond de parkeerplaats van een bedrijf vaak vol met auto's van de zaak, die dan de hele

dag niet van hun plek kwamen. Het was voor rijders ook een statussymbool. Nu is dat veel minder het geval. Dat is zeker een generatieding. Jongeren vinden een deelauto vaak prima. Voor werknemers prettig. Kom je onverhoopt toch eens vervoer tekort, dan huur je eenvoudig bij op dagen die daarom vragen.” De Jong vult aan: “Ik heb ook het idee dat werkgevers steeds meer klaar zijn voor verandering in mobiliteit. Ze zijn bezig met zaken als milieu, omgeving, verantwoord ondernemen: in dat plaatje past dit prima. Daarbij helpt het ook dat de economie weer in de lift zit.”

Verstrek informatie

Maakt Schouten zich zorgen over de overlast die de werkzaamheden aan de A15, A16 en N3 met zich meebrengen? “Door werknemers goed en tijdig te informeren is dat probleem aan de voorkant al te ondervangen. Er zal een website komen waar alle actuele informatie op na te lezen is en organisaties kunnen er natuurlijk zelf ook een actieve rol in spelen. Om een voorbeeld te noemen: in de zomer starten de werkzaamheden voor de grootschalige renovatie van de Rotterdamse Maastunnel. Het Erasmus MC zet daarom al enige tijd op afspraakbevestigingen dat er rekening gehouden moet worden met oponthoud en verwijst naar het openbaar vervoer als alternatief. Zulke initiatieven juich ik straks in de Drechtsteden ook van harte toe.” Hoek: “Bewustwording en gedragsverandering begint heel erg bij het verstrekken van informatie. Met elkaar doen we namelijk veel dingen puur uit gewoonte. Wanneer je de boodschap



Suzanne Kuiper



Arie-Jaap van Gent



Anna Schouten



Piet Hoogendoorn

geeft ‘wist u dat onze locatie met de bus goed bereikbaar is?’ breng je die optie onder de aandacht bij mensen die daarvoor nog nooit over een alternatief nadachten. Dat is al pure winst.” Schouten: “Mee eens. Op dat gebied valt nog veel te winnen. Heel vaak staat op de website van een bedrijf de route per auto wel vermeld, maar die per fiets of openbaar vervoer niet.”

Vervoer over water

Tot nu toe spitste het gesprek zich toe op verkeer over de weg, maar hoe is het eigenlijk gesteld met personenvervoer over water? Schouten: “Ik ken een werknemer die iedere dag de waterbus van Rotterdam naar Papendrecht pakt. Hij werkt onderweg, want de vaartijd voor een enkele reis is ongeveer een uur. Dat is meteen de moeilijkheid. Er zijn klachten dat de waterbus zoveel haltes heeft, maar tegelijkertijd krijgt de directeur van de waterbus wekelijks van ondernemers de vraag of er voor de deur van hun bedrijf ook geen steiger kan worden aangelegd. Daarnaast is de frequentie voor velen te laag. Als je de boot mist, mis je hem meteen voor een uur. In september willen we met De Verkeersonderneming een ‘vaar naar je werkdag of -maand’ organiseren en gelijk ook behoefte peilen bij de reizigers van de waterbus. Er zijn tal van ideeën zoals vaartijden en de mogelijkheid om deelfietsen bij de haltes te plaatsen, zodat mensen niet vanaf daar nog 1,5 kilometer naar hun huis of werk moeten lopen.” Hoogendoorn: “In steden als Parijs of Antwerpen is gebruik van een deelfiets heel normaal. In Nederland gaan we ook steeds meer van gebruik naar bezit, maar er is wel een inhaalslag te maken.” Schouten: “Die wat terughoudende houding heeft volgens mij ook



Chrétienne Hoek

te maken met het feit dat Nederland hét fietsland bij uitstek is. ‘De fiets is van mij’: die gedachte heerst nog best wel. Aan de andere kant: het gebruik van de OV-fiets is de laatste jaren al heel normaal geworden. Dat initiatief heeft een enorme vlucht genomen.”

Google Maps

Medewerkers bewust maken van hun mobiliteitsbehoefte en keuze voor de snelweg in de file is en blijft een belangrijk speerpunt binnen het mobiliteitsvraagstuk, concluderen de deelnemers aan het rondetafelgesprek. Het ideale scenario? Dat dit ieder bedrijf in de regio lukt voor tenminste 10 procent van de medewerkers. Hoek: “Ik adviseer om heel gericht op zoek te gaan naar manieren waarop dat is toe te passen. Werken er iedere dag 4 mensen in ploegendienst en wonen ze bij elkaar in de buurt? Kijk dan of ze met één auto naar het werk kunnen komen. Dat levert weer drie auto’s winst op.” Van Gent: “Het zou ook enorm veel file schelen wanneer iedereen via zijn telefoon op Google Maps rijdt en niet via de standaard autonavigatie. Google Maps maakt namelijk veel beter gebruik van de hedendaagse technologieën, waardoor altijd de meest filevrije route wordt aangegeven.” Schouten: “In het verlengde daarvan denk ik dat logistieke processen bij niet-logistieke bedrijven veel beter geoptimaliseerd kunnen worden. Vaak wordt gedacht dat medewerkers zelf wel weten wat de snelste manier is om van a naar b te komen, maar dat is lang niet altijd het geval.” De Jong: “De mens is van nature lui. Drie muisklikken zijn soms al té veel moeite wanneer iets opgezocht moet worden. Maak mobiliteit en alles eromheen daarom behapbaar en goed beschikbaar.”



Leendert de Jong

