

Deelmodule 3

Inzet van vanpooling bij wegwerkzaamheden

Bijlage bij het handboek Mobiliteitsmanagement
bij wegwerkzaamheden

21 april 2007

Deelmodule 3

Inzet van vanpooling bij wegwerkzaamheden

**Bijlage bij het handboek Mobiliteitsmanagement
bij wegwerkzaamheden**

21 april 2007

Inhoudsopgave

- 1. Inzet van vanpooling bij wegwerkzaamheden 5**
 - 1.1 Wat is vanpooling? 5
 - 1.2 Hoe werkt vanpooling? 6

- 2. Effecten van vanpooling 8**
 - 2.1 Inzicht 8
 - 2.2 Waaraan moet worden voldaan? 8
 - 2.3 Hoe moet vanpooling worden aangepakt? 10
 - 2.4 Wie is erbij betrokken? 11

1. Inzet van vanpooling bij wegwerkzaamheden

1.1 Wat is vanpooling?

Vanpooling is een nieuwe vorm van openbaar vervoer. Het combineert de voordelen van openbaar vervoer en de auto. Het is 'vervoer op maat'. Medewerkers reizen met zes tot maximaal negen personen (afhankelijk van het project) in een kleine, luxe ruimteauto van huis naar werk.

In de Verenigde Staten is vanpooling helemaal ingeburgerd en zijn er door heel het land speciale rijstroken voor car- en vanpoolers beschikbaar. In Nederland heeft vanpooling niet zo'n lange traditie. In de regio Rotterdam-Rijnmond, naar een aantal bedrijven in Ede, tussen Groningen en Veendam en vanuit Flevoland naar Amsterdam rijden nu enkele tientallen *vans*. Onder bepaalde voorwaarden kan vanpooling een goed middel zijn om de verkeersdruk bij wegwerkzaamheden te verminderen.



Vanpooling is 'business class' langs de file

Er zijn maar weinig automobilisten zo gek te krijgen om het comfort en de privacy van de eigen auto op te geven, om te rijden om collega's op te halen en vervolgens aan te sluiten in de file.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dit in de jaren negentig al onderkend en het concept 'Business Liner Vanpooling' laten ontwikkelen.

1.2 Hoe werkt vanpooling?

- Elke automobilist stelt hoge eisen aan alternatieven voor de auto. De *van* moet daarom kunnen concurreren met de eigen auto en extra luxueus zijn uitgerust. Het gaat dan om zaken als airconditioning, een makkelijke instap, comfortabele en ruim verstelbare stoelen en extra verwarming. Op deze manier moet de *van* meerwaarde bieden ten opzichte van de eigen auto;
 - De route van de *van* wordt bepaald door de deelnemers. Dit geldt ook voor de vertrektijden: die sluiten naadloos aan op de werktijden van de medewerkers;
 - Eén van de werknemers fungeert als vrijwillige vaste bestuurder en krijgt daarvoor ook een speciale training. Dit geldt ook voor de reservechauffeur;
 - Gebruikers vinden enige omrijtijd niet bezwaarlijk, maar hechten wel aan vaste vertrek- en aankomsttijden. De omrijtijd kan gecompenseerd worden door het gebruik van lijnbusbanen (zie hierna). Het is belangrijk om regelmatig te monitoren of deze tijden worden gerealiseerd in de praktijk;
 - Voor automobilisten moet er sprake zijn van reistijdwinst. Zij zullen het alternatief heel kritisch beoordelen. Als er geen reistijdwinst is, zal een automobilist niet snel te verleiden zijn tot een overstap;
 - Om reistijdwinst te realiseren, zal de *van* gebruik moeten kunnen maken van een doelgroepstrook (een busbaan, een tijdelijk aangepaste vluchtstrook of spitsstrook). Dus langs de file rijden. Omdat de *van* wordt ingezet als openbaar vervoer, zijn deze mogelijkheden tegenwoordig aanwezig. Er zijn al *vans* voorzien van een zogenaamd 'Vetag-systeem' om de verkeerslichten te beïnvloeden (bijvoorbeeld bij het project met *vans* tussen Flevoland en Amsterdam). Aan deze zaken zijn wel bepaalde voorwaarden verbonden. Er moet ook een ontheffing worden aangevraagd (zie voor meer informatie het stappenplan hieronder). AVV is momenteel bezig met een onderzoek naar de effecten op de verkeersveiligheid van het gebruik van de doelgroepstroken door *vans*. Er wordt gestudeerd op mogelijkheden om meer *vans* over doelgroepstroken te laten rijden;
 - De flexibiliteit ten opzichte van openbaar vervoer en auto is minder, omdat de *van* een vaste vertrektijd heeft. Wel is het mogelijk om medewerkers een 'thuisbrengservice' aan te bieden, zodat ze in geval van nood of overwerk naar huis kunnen reizen. Medewerkers waarderen deze service enorm, terwijl er in de praktijk weinig gebruik van wordt gemaakt. Deze service kan dus tegen relatief lage kosten worden gerealiseerd;
 - In de praktijk is het groepsgevoel onder de gebruikers een belangrijk aspect voor de continuïteit van het vanpooling;
-

-
- Omdat het openbaar vervoer is, kan de BPM worden teruggevorderd voor het voertuig dat als *van* wordt ingezet. Dan mag er geen privégebruik plaatsvinden. Dit betekent ook dat er bij privégebruik een bijtelling plaatsvindt zoals dat ook bij leaseauto's gebeurt;
 - De werkgever mag de kosten van gebruik voor de *van* voor medewerkers vergoeden, conform de regels voor reiskostenvergoedingen bij gebruik van openbaar. Ook vervoer naar of van een eventuele halte van de *van* mag de werkgever belastingvrij vergoeden.
-

2. Effecten van vanpooling

2.1 Inzicht

AVV heeft een aantal jaren geleden de potentie van car- en vanpooling (onderdeel van de verzamelgroep 'efficiënt gebruikte voertuigen': EGV's, een nieuwe term) in Nederland bepaald op 1,2 miljoen autogebruikers. Deze forensen rijden nu nog alleen naar het werk. Dit noemt men 'soloautogebruik'. Het blijkt dat forensen car- of vanpoolen serieus afwegen, als er reistijdwinst is ten opzichte van de reis met de auto en het openbaar vervoer. Als dit het geval is, is het zeker zinvol deze maatregel verder uit te werken.

De effecten op de totale verkeersdruk zijn minder dan in vergelijking met maatregelen als extra openbaar vervoer en ewerken, maar kunnen behoorlijk zijn. Eén van vervangt minimaal zes auto's op de weg. De inspanningen tijdens de voorbereidingen en het beheer van een project zijn behoorlijk. De projecten hebben verder grote publicitaire waarde. Daarom kunnen ze ook bijdragen aan een positief imago van de maatregelen bij wegwerkzaamheden in het algemeen.

2.2 Waaraan moet worden voldaan?

Om succesvol te starten met vanpooling, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Een concrete aanleiding, meestal een bereikbaarheidsprobleem. Bijvoorbeeld fileproblemen in combinatie met het ontbreken van goede alternatieven, zoals openbaar vervoer;
 - Meestal een lange looptijd. Vaak zal het project een langere looptijd hebben dan de uitvoering van de wegwerkzaamheden. Dus ook na afronding van de wegwerkzaamheden moeten er voldoende voordelen voor de deelnemers zijn om met de van te blijven reizen. Voor de wegbeheerder bestaan die voordelen uit een structureel betere benutting van het wegennet, ook ná de periode van de wegwerkzaamheden. In de praktijk kunnen projecten ook een korte looptijd hebben van zo'n twee tot vier maanden;
 - Het is een voordeel als er bij werkgevers bewustzijn aanwezig is over de verslechtering van de bereikbaarheid. Duidelijk moet voor hen zijn dat vanpooling een alternatief is om de locatie filevrij te bereiken. Dit is belangrijk omdat werkgevers eigen medewerkers kunnen
-

stimuleren mee te doen aan een project van vanpooling. Dit is niet noodzakelijk, omdat individuele forensen ook rechtstreeks benaderd kunnen worden. Als de werkgever hieraan medewerking verleent (door bijvoorbeeld de geëigende communicatiemiddelen beschikbaar te stellen, zoals intranet of het personeelsblad), kan de boodschap aan kracht winnen. Werkgevers moet duidelijk worden gemaakt dat men hen juist werkzaamheden uit handen wilt nemen. Bij dit proces kunnen ook intermediaire partijen als de Kamer van Koophandel, de regionale afdeling van VNO-NCW en MKB Nederland en bereikbaarheidsmakelaars/mobiliteitsmanagers (deze termen worden door elkaar gebruikt) of VCC's een rol spelen;

- Over de terbeschikkingstelling van de vans en aantallen gebruikers moeten afspraken worden gemaakt. Bij dikke vervoerstromen kan regulier openbaar vervoer ook een rol spelen;
- Mogelijke gebruikers moeten een vast werkpatroon hebben. Medewerkers moeten hun werktijden immers afstemmen op de vertrektijden van de van en leveren hiermee enige flexibiliteit in. In de praktijk blijken gebruikers vaak in de zakelijke dienstverlening te werken;
- Een potentiële doelgroep met een redelijke omvang. Uit ervaring blijkt dat 5 tot 10 procent van de doelgroep geïnteresseerd te zijn in deze vorm van vervoer. Dit betekent dat de omvang van de doelgroep behoorlijk groot moet zijn. Succesvolle projecten zijn gerealiseerd in gebieden met veel bedrijvigheid (Amsterdam Zuidoost, Rotterdam Rijnmond);
- Er moet voldoende capaciteit aanwezig zijn om het project na de start goed te begeleiden. Men moet energie steken in het beheer om gebruikers aan de van te binden. Omdat het groepsgevoel onder de gebruikers en de sfeer in de van belangrijke voorwaarden zijn voor een succesvol project, moet hieraan aandacht worden besteed. Dit betekent regelmatig bij de gebruikers evalueren hoe het gaat.

Tip

Tijdens het project is een helpdesk erg handig. Hier kunnen gebruikers terecht met hun vragen en opmerkingen. Deze helpdesk kan alle operationele zaken coördineren, waaronder de planning. Omdat er ook gebruikers afvallen tijdens het project, vraagt ook de werving van nieuwe gebruikers continu aandacht. Bereikbaarheidsmakelaars als Verkeer.advies en Vipre hebben al ervaring met de opzet en uitvoering van helpdesks. Schakel deze organisaties hiervoor in.

2.3 Hoe moet vanpooling worden aangepakt?

De acties voor vanpooling starten niet eerder dan in stap 3 van de algemene aanpak. Hierna wordt stap voor stap beschreven hoe men dit kan operationaliseren:

1. Inzicht in de vervoersvraag:
 - a) In stap 2 van de algemene aanpak van het handboek 'Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden' is de gebieds- en corridoranalyse opgenomen. De uitwerking hiervan staat in een Bijlage van het handboek. Als onderdeel van deze analyse kan een Herkomst-Bestemmingsonderzoek (HB-onderzoek) worden uitgevoerd door het kentekenonderzoek van Rijkswaterstaat toe te passen. Deze leveren herkomstbestemmings- en NAW-gegevens op van automobilisten van het traject;
 - b) Met deze NAW-gegevens kunnen vervoersenquêtes uitgezet worden, waar allerlei vragen in opgenomen kunnen worden over mogelijke oplossingen van mobiliteitsmanagement (zoals openbaar vervoer, vanpooling, ewerken, fiets);
 - c) De kentekenenquête kan in een later stadium gekoppeld worden aan een postcodeonderzoek bij bedrijven;
 - d) Deze onderzoeksmethodieken kunnen dus gebruikt worden om duidelijkheid te krijgen in:
 - kansrijke HB-relaties voor vanpools en
 - het gericht peilen van de interesse hiernaar onder de automobilisten.

Uitvoering van het kentekenonderzoek moet onder regie van Rijkswaterstaat gebeuren, de mailings naar automobilisten en eventuele vervolgacties worden uitgevoerd onder regie van de mobiliteitsmanager.

2. Vervolgaanpak voor vanpooling:
 - a) In het algemeen aanbieden van verschillende reisalternatieven;
 - b) In een persoonlijk reisadvies voorstel doen voor meest passend alternatief;
 - c) Aanmeldingen verwerken en
 - d) Zorgen voor vervoerbewijzen.

3. Beheer en evaluatie

Andere juridische aspecten

Hieronder staan een aantal juridische aspecten die van belang zijn bij de voorbereidingen en uitvoering van projecten van vanpooling:

- Aanvraag gebruik ontheffing doelgroepstroken (bij Rijkswaterstaat);
-

-
- Toestemming van OV-autoriteit dat vanpooling als openbaar vervoer mag worden uitgevoerd, als vanpooling wordt uitgevoerd door de 'zittende vervoerder' is dit vaak niet nodig;
 - Publiceren dienstregeling. Na de start moeten nieuwe reizigers zich aanmelden, waarna men bekijkt of ze ingepast kunnen worden in de route. Het betreft dus openbaar vervoer met zitplaatsgarantie;
 - Aanpassen dienstregeling, bekendmaking definitieve routes, training chauffeurs en dergelijke.

2.4 Wie is erbij betrokken?

Bij vanpooling zijn veel partijen betrokken. Een mobiliteitsmanager weet welke partijen er benaderd moeten worden. Veel van de werkzaamheden kunnen zij uitvoeren of coördineren.

- Bij de projecten is tot nu toe vaak een *vervoersmaatschappij* betrokken, zoals BBA (voor de 'Djopper' (in Noord-Brabant, dit project is gestopt per 1 januari 2007 en Ede), Connexxion (voor het project Flevoland-Amsterdam Zuidoost) en Vipre (in Rotterdam Rijnmond). Zij leveren de vans en kunnen ondersteunen bij de procedures om vanpooling aan te merken als openbaar vervoer. *Vans* worden meestal uitgevoerd in de huisstijl van de vervoerder. De *van* moet herkenbaar zijn voor andere weggebruikers: dit bevordert de acceptatie. Waarschijnlijk is er al overleg met de vervoerder voor de inzet van 'regulier' openbaar vervoer tijdens wegwerkzaamheden. Besprekingen over vanpooling kunnen hier een plaats krijgen. Het is goed in de contracten met de vervoerder afspraken te maken over pech onderweg, vervangend vervoer en allerlei andere praktische zaken;
- Een *mobiliteitsmanager/bereikbaarheidsmakelaar* kan prima ondersteunen bij het beoordelen van de mogelijkheden van vanpooling en de verdere operationalisatie. Verkeer.advies en Vipre zijn twee organisaties die hiermee ervaring hebben. Zij kennen ook de valkuilen bij dit soort projecten;
- De opdrachtgever van openbaar vervoer (*concessiehouder*) in de regio moet goedkeuring geven aan het project;
- Met de *wegbeheerder* is overleg nodig over het gebruik van doelgroepstroken.
-

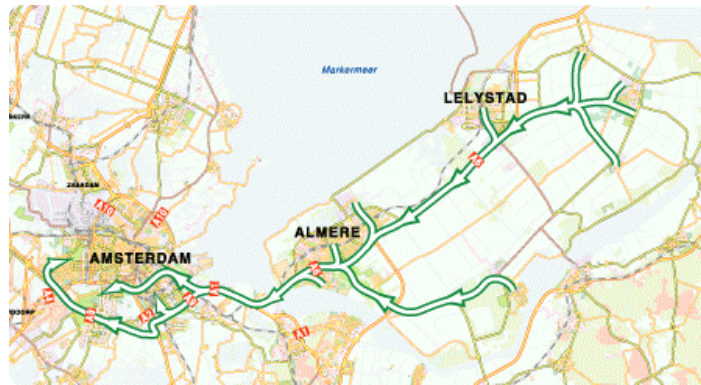
In het handboek 'Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden' is een compleet overzicht van betrokken partijen beschikbaar. Hierin is aangegeven wie er bij vanpooling een rol moet spelen (passief of actief).

Tip

Onderzoek altijd of er doelgroepstroken gerealiseerd kunnen worden op het specifieke knelpunt (eventueel het gebruik van de vluchtstrook). Ook als de van met voorrang in kan voegen, wordt het produkt aantrekkelijker voor de automobilisten. Zeker voor langlopende projecten is dit de moeite waard om te onderzoeken.

Voorbeeld Flevoland - Amsterdam Zuidoost

Tussen Flevoland en verschillende werkgebieden in Amsterdam rijden sinds eind 2005 ongeveer 20 vans. Dit project is gelijktijdig gestart met het Groot Onderhoud aan de A4/A9. Samen brengen ze momenteel zo'n 100 medewerkers naar de werkplek. Over het gebruik van de van zijn de reizigers tevreden. De looptijd van dit project valt samen met die van de OV-concessie. De mogelijkheden voor uitbreiding van het aantal vans gebeurt als er meer lijnbusbanen op dit traject beschikbaar komen.



Internet

Nuttige website over vanpooling

www.verkeeradvies.nl - Verkeer.advies is een dienst van algemeen economisch belang, telefoon: (020) 7154010 of www.vipre.com - Vipre, telefoon: (010) 2839567
www.veoliatransport.nl - Veolia transport (voorheen BBA), telefoon: (076) 5281000

Ook bij andere OV-bedrijven kunt u terecht. Een overzicht van concessiehouders kunt u vinden in de module 'OV-pas'. Bij het steunpunt mobiliteitsmanagement van Rijkswaterstaat is een factsheet met meer informatie over de verschillende projecten van vanpooling beschikbaar. In de Bijlage van het stappenplan OV-pas is een volledig overzicht opgenomen met organisaties oftewel actoren betrokken bij projecten.
