

'Een structurele financiële inspanning lijkt een logische compensatie voor de afwezigheid van openbaar vervoer in grote bedrijvzones.'





TotalEnergies mikt op collectief bedrijfsvervoer 2.0

Dat ondernemingen met het organiseren van collectief bedrijfsvervoer een belangrijke inspanning leveren om hun werknemers een mobiliteitsalternatief aan te bieden, hoeft geen betoog. Maar hoe pas je dit systeem aan op de snel veranderende mobiliteitsnoden? schoot zopas Met een nieuw proefproject met minibusjes acht TotalEnergies Antwerpen de tijd rijp voor collectief bedrijfsvervoer 2.0.

door Steven Roeland
fotografie Koen Fasseur

'De mobiliteitsproblematiek is een grote bezorgdheid. De uitvoering van de Oosterweelwerken stelt ons voor een hele uitdaging. Het laatste dat we willen, is dat we talent zien vertrekken omwille van fileleed of dat we hierdoor geen nieuw talent kunnen aantrekken', steekt Ann Veraverbeke, directeur Corporate Services van TotalEnergies Antwerpen, van wal. Deze onderneming ligt langs de Scheldelaan, de poort naar de Antwerpse haven. In de onmiddellijke omgeving is Lantis gestart met de bouw van de Oosterweeltunnel en een groot op- en afrittencomplex. Deze zone kijkt nog jaren aan tegen bouwwerken. Een structurele aanpak van alternatief woon-werkverkeer drong zich op. Met de invoering van glijtijdsystemen, de mogelijkheid voor thuiswerk, promotie van carpooling en een fietsleaseprogramma liet TotalEnergies Antwerpen er geen gras over groeien. Maar wat met het collectief bedrijfsvervoer dat al tientallen jaren vaste dienst uitmaakt van het aanbod voor de werknemers?

ZOEKTOCHT NAAR EEN NIEUW ELAN

Niet alleen de infrastructuurwerken waren een trigger om dit aan te pakken. TotalEnergies Antwerpen wil het mobiliteitsaanbod ook aanpassen aan de nieuwe noden van zijn medewerkers. 'Collectief busvervoer zoals het de voorbije tientallen jaren werd georganiseerd, past niet langer in dat plaatje. Onze werknemers zoeken flexibiliteit in

hun mobiliteitsoplossingen', merkt facilitymanager Hilde Driesen op. TotalEnergies Antwerpen stelt vast dat de grote bussen op het beperkte lijnnetwerk steeds moeilijker gevuld raken, zeker in de zomermaanden. Werknemers maken dan tijdelijk de switch naar de fiets. De invoering van glijdende werkuren zorgt er ook voor dat de organisatie van het busvervoer met slechts één vast vertrekkuur te rigide is. Het gebrek aan een eigen breed dekkend netwerk bracht weinig groeiperspectief. Een nieuwe aanpak drong zich op.

'We zijn enthousiast ingestapt in het initiatief van Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland. Dat brengt bedrijven samen om een geïntegreerd busvervoer met een breed dekkend netwerk op te starten en systemen efficiënter te maken', zegt Hilde Driesen. Het overleg zorgde voor heel wat inzichten, maar legde ook knelpunten bloot (zie kaderstuk). TotalEnergies Antwerpen ging daarom intern nog een stap verder. 'We onderzochten de noden en kritische succesfactoren via interne bevestigingen en bakenden nauwgezet het speelveld af met onze sociale partners. Geen besparingsoefening, maar een manier om investeringen in mobiliteitsoplossingen efficiënter te besteden.' De coronacrisis stelde de nadelen van de bestaande werking nog scherper. Meteen een signaal om een versnelling hoger te schakelen.

ZO WERKT HET

Elke dag kunnen werknemers van TotalEnergies Antwerpen aangeven of ze de volgende dag met het collectief vervoer willen reizen naar de werkplek. Via een online reservatieplatform wordt vervolgens een analyse gemaakt van de af te leggen trajecten. Op die manier worden de dag zelf uitsluitend haltes aangedaan waar effectief medewerkers opstappen. Werknemers worden in de buurt van hun woonplaats opgehaald. Iedere postcode in een straal van 30 kilometer rond de site heeft een eigen opstapplaats. Ook park & rides zitten in het haltenetwerk. De trajecten worden afgelegd met minibusjes met 8 tot 16 plaatsen.

VRAAGGESTUURD WERKNEMERS OPPIKKEN

En zo zette TotalEnergies Antwerpen de stap naar een proefproject met minibusjes. Voor de organisatie van het vervoer nam TotalEnergies Antwerpen Huur een Stuur onder de arm. Deze mobiliteitsaanbieder tekende in juni 2020 in op een projectoproep van Slim naar Antwerpen. Daardoor kreeg die financiële steun om het concept in de praktijk uit te testen en om te zetten in een oplossing die voor meerdere ondernemingen kan worden gebruikt. Ook het Havenbedrijf Antwerpen ondersteunt de start van het project met de kennis, opgebouwd uit het traject dat sinds 2018 is opgezet in nauwe samenwerking met de ondernemingen die collectief vervoer aanbieden. TotalEnergies Antwerpen startte het proefproject begin juni met zo'n 50 werknemers en hoopt het op te schalen tot 150 gebruikers. Het bedrijf wil het project een eerste keer grondig evalueren na drie maanden. 'De eerste reacties zijn goed', weet Hilde Driesen. 'Ook bij de deelnemers die voorheen geen gebruik maakten van het collectief vervoer.' Een hoopvol signaal, al is de onderneming zich nog zeer bewust van het leerproces dat zich aan het voltrekken is. 'Het nieuwe systeem is een uitdaging, net als de operationele uitwerking achter de flexibele aanpak voor de humanresourcesafdeling', weet Ann Veraverbeke. 'Een voorbeeld: sommige werknemers combineren fiets- en busgebruik. De registratie van zowel de fietsvergoeding als het busgebruik moet correct geregeld zijn. We willen ook administratieve efficiëntie uit dit project halen. Dit vraagt heel wat voorbereiding.'

OVERHEDEN MOETEN MEE AAN BOORD

TotalEnergies Antwerpen investeerde in het verleden fors in collectief bedrijfsvervoer en wil dat in de toekomst ook blijven doen. Daarom hoopt het dat andere ondernemingen uit het havengebied volgen. Dat is nodig om het systeem duurzaam te houden. Het bedrijf beseft dat het overtuigen van bedrijven om deel te nemen

inspanningen zal vergen. 'De tarieven voor het vervoer per werknemer zijn hoog. Zonder tussenkomst zal het moeilijk zijn werkgevers uit hoogcompetitieve sectoren te overtuigen om deel te nemen.' De kost laten dragen door de werknemer is niet meteen een optie. Per dag zou die vijf keer meer betalen dan een heen- en terugrit met het openbaar vervoer. 'Hier verwachten we op twee niveaus een duidelijk signaal van de overheden. Ten eerste is het niet wenselijk dat elke individuele onderneming het systeem moet organiseren. Ten tweede zal een structurele financiële inspanning nodig zijn opdat deze vorm van werknemersvervoer betaalbaar blijft. Het lijkt een logische compensatie voor de afwezigheid van openbaar vervoer in grote bedrijvzones.'

BUSBANEN MAKEN HET VERSCHIL

Tenslotte moeten ook de randvoorwaarden voor een goede bereikbaarheid gegarandeerd worden. Als de bussen mee in de file staan met de wagen, is de reistijdwinst voor de gebruiker te beperkt. 'Ons nieuw systeem kan dankbaar gebruikmaken van de busbanen die voor het openbaar vervoer beschikbaar zijn op de snelwegen. Maar er zijn bijkomende corridors nodig.' TotalEnergies Antwerpen steunt de vraag van de Kamer om een busbaan te openen op het noordelijk deel van de A12 en om corridors te creëren aan werfzones. Een duurzame modal shift van woon-werkverkeer is alleen maar realistisch als overheden hun inspanningen ook inzetten op het bereiken van afgelegen industriezones.

Aan de inzet van de ondernemingen zal het alvast niet liggen. Ook TotalEnergies Antwerpen wil een extra bijdrage leveren. 'Wij zijn bereid onze ervaring te delen aan andere ondernemingen. Als dat kan bijdragen tot een systeem dat in de hele industriezone mobiliteitsperspectieven brengt, doen we dat graag', besluit Ann Veraverbeke.

www.antwerpen.totalenergies.be

COLLECTIEF BEDRIJFSVERVOER: STAPPEN VOORUIT, MAAR NOG VEEL HORDES TE NEMEN

Eind 2017 voerde de Provincie Antwerpen op initiatief van de Kamer een mobiliteitsonderzoek uit in het industriegebied rond de Scheldelaan in de Antwerpse haven. Dit onderzoek toonde onder andere aan dat een vorm van integratie van het bestaande collectief bedrijfsvervoer in de Antwerpse haven extra kansen zou bieden. De Kamer zette vervolgens - samen met 14 ondernemingen die collectief bedrijfsvervoer aanbieden en het Havenbedrijf Antwerpen - een intens overlegproces op om deze alternatieve mobiliteitsoplossing te optimaliseren. Er werd intens en constructief samengewerkt. Een volledig integratiemodel werd niet weerhouden. De voordelen van een hogere frequentie en een uitbreiding van het netwerk wogen niet op tegen de nadelen van het verlies aan reistijd die een nieuwe hubwerking zou teweegbrengen. De werkgroep boekte wel belangrijke vooruitgang rond het gebruik van bestaande busbanen met verkeerslichtenbeïnvloeding en de aanleg van bijkomende busbanen. Nu wordt gewerkt aan implementatie. Stap voor stap worden operationele knelpunten weggewerkt. De bevoegdheidsverspreiding maakt het dossier complex. Voka Antwerpen-Waasland laat dit dossier niet los. De Kamer heeft met succes geijverd om het gebruik van busbanen door collectief bedrijfsvervoer in het Vlaams regeerakkoord van eind 2019 op te nemen. We zullen er op blijven toezien dat dit concreet wordt uitgevoerd. We zetten daarom in op samenwerking met De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vervoerregio Antwerpen. Om de ondernemingen met gezamenlijke stem te vertegenwoordigen bij overheidsinstanties en om alternatieve samenwerkingsvormen te bespreken, organiseert de Kamer ook het Permanent Overleg Collectief Bedrijfsvervoer.

Meer info? Contacteer onze mobiliteitsmanager via steven.roeland@voka.be