

### **Noodzaak en doel scherp voor ogen**

“Staat de organisatie voor de aanpak van een parkeerprobleem? Houd dan voor iedereen de noodzaak en het doel scherp voor ogen. Maak het parkeerprobleem daarom zo inzichtelijk mogelijk: dit is de parkeerbehoefte en dit zijn de beschikbare plaatsen. Een parkeerprobleem is iets wat iedereen in de organisatie aangaat. Zorg dat iedereen dit ook helder op het netvlies krijgt.”

Frans van Riel, hoofd Facilitair Bedrijf, Ziekenhuis Bronovo

### **Ziekenhuis Bronovo – Niet parkeren loont**

Frans van Riel, Ziekenhuis Bronovo

#### **In het kort**

Wat doe je wanneer je als ziekenhuis voor een parkeerprobleem staat? Ziekenhuis Bronovo introduceerde een nieuwe mobiliteitsregeling voor medewerkers. Uitgangspunten? Bezoekers moeten te allen tijde bij het ziekenhuis kunnen parkeren. Medewerkers worden gestimuleerd hun auto te laten staan en een alternatieve vervoerswijze te kiezen. Het beleid gaat uit van betaald parkeren voor medewerkers en het financieel belonen van medewerkers die hun auto niet op het werk parkeren.

#### **Organisatie**

Ziekenhuis Bronovo is een algemeen ziekenhuis voor inwoners van Den Haag en omgeving. Het ziekenhuis biedt medisch-specialistische zorg onder verantwoordelijkheid van een breed team van medisch specialisten. De middelgrote schaal van het ziekenhuis maakt het tot een overzichtelijke organisatie waar medewerkers elkaar en de patiënt vaak goed kennen. Ziekenhuis Bronovo streeft naar zorg op maat en naar afstemming van de zorg op die van andere zorgaanbieders, zoals thuiszorg, huisartsen en verpleeg- en verzorgingshuizen. Precies om die reden werken de multidisciplinaire teams onder het motto ‘De kracht van samen zorgen’.

#### **Locatie**

Ziekenhuis Bronovo ligt middenin de Haagse woonwijk Benoordenhout. Het ziekenhuis is met twee buslijnen te bereiken:

- Bus 22 (directe verbinding vanaf NS-station Den Haag Centraal, indirect vanaf NS-station Den Haag Hollands Spoor met tram en bus 23 (overstappen).
- Bus 23 (directe verbinding vanaf NS-station Laan van N.O.I., vanuit Rijswijk en Voorburg, indirect vanuit Wassenaar met bus 90 en 23 (overstappen).

Voor medewerkers is vooral de directe busverbinding vanaf NS-station Den Haag Centraal van belang. Deze bus rijdt echter alleen in de spits frequent (reistijd 10 à 12 minuten), terwijl een groot deel van het personeel onregelmatige diensten draait. Bovendien rijdt deze bus in het weekend tot een bepaald tijdstip in de avond. Voor het personeel beperkt dit de gebruiksmogelijkheid van het OV voor woonwerkverkeer. Een klein aantal medewerkers heeft daarom een fiets op het station staan; met de fiets is de reistijd naar het ziekenhuis eveneens 10 à 12 minuten.

De meeste medewerkers komen met de auto naar hun werk. Ziekenhuis Bronovo is met de auto goed bereikbaar, maar de parkeergelegenheid is beperkt. Op het eigen terrein beschikt Ziekenhuis Bronovo over 536 plaatsen. In de oorspronkelijke regeling betaalden medewerkers 9 euro per maand om daar

te kunnen parkeren. Bezoekers betalen op werkdagen € 0,50 per 20 minuten (eerste 20 minuten gratis). Medewerkers parkeerden hun auto veelal in de wijk waarin Ziekenhuis Bronovo ligt, totdat daar betaald parkeren werd ingevoerd.

### Vraagstuk

Een parkeerprobleem. Dit ontstond in 1999, toen in de wijk waarin Ziekenhuis Bronovo ligt betaald parkeren werd ingevoerd. Medewerkers die tot die tijd hun auto in de wijk parkeerden, kozen er nu voor deze bij het ziekenhuis te parkeren. In de oorspronkelijke regeling betaalden zij hiervoor 9 euro per maand; aanzienlijk minder dan het parkeertarief van 1,50 euro per uur in de wijk (tarief 2007).

Ziekenhuis Bronovo huldigt het uitgangspunt dat bezoekers te allen tijde bij het ziekenhuis moeten kunnen parkeren. Uit steekproeven bleek echter dat er op de drukste momenten minder dan 50 van de 536 plaatsen voor bezoekers overbleven. Alleen op vrijdag bleken vraag en aanbod in balans, met ongeveer 110 beschikbare plaatsen voor bezoekers. De exacte parkeerbehoefte valt niet eenduidig te kwantificeren doordat het ziekenhuis een continubedrijf is; de parkeerdruk kent pieken op uiteenlopende dagen én tijden.

Bijkomende factor is de groei van het ziekenhuis. Het aantal poliklinische behandelingen in Ziekenhuis Bronovo stijgt, waardoor de parkeerbehoefte toeneemt. Zo konden de 144 extra parkeerplaatsen die in 2005 werden aangelegd de parkeerdruk maar tijdelijk ontlasten.

### Welke maatregel?

Invoering van een mobiliteitsregeling voor de 1100 medewerkers. Het beleid gaat uit van betaald parkeren voor medewerkers en het financieel belonen van medewerkers die hun auto niet op het werk parkeren. De regeling stimuleert medewerkers hun auto te laten staan en een alternatieve vervoerswijze te kiezen. Een nulmeting, uitgevoerd door de Universiteit van Amsterdam, wees uit dat:

- 80 procent met de auto naar het werk komt (OV-gebruik of carpoolen kan een alternatief zijn).
- 54 procent binnen 15 km van het werk woont (fiets kan een alternatief zijn).

De invoering van de mobiliteitsregeling voor medewerkers is bij Ziekenhuis Bronovo onderdeel van een maatregelenpakket waarin ook aandacht is voor fysieke uitbreiding (de bouw van extra parkeerplaatsen, in lijn met de verwachte groei van het ziekenhuis) en bedrijfstijdenspreiding (de invoering van avondpoli's om de parkeerdruk te spreiden).

Insteek is dat bezoekers te allen tijde bij het ziekenhuis moeten kunnen parkeren. Uit de nulmeting en de steekproeven (zie rubriek Vraagstuk) blijkt dat als er door de mobiliteitsregeling 80 plaatsen vrijkomen, de parkeerbehoefte voor bezoekers is gedekt.

### Gedifferentieerde tarieven

In de oorspronkelijke mobiliteitsregeling betaalden medewerkers 9 euro per maand voor hun parkeerkaart. In de nieuwe regeling zijn er gedifferentieerde dagtarieven. Wie dichterbij woont en met de auto komt, betaalt meer:

- Rood € 1,10 (tot 9 km; € 18,70 per maand bij 17 fiscale werkdagen).
- Oranje € 1,- (9 tot 20 km; € 17,- per maand).

- Groen € 0,80 (20 km en verder; € 13,60 per maand).

### **Niet parkeren loont**

In de oude mobiliteitsregeling kregen werknemers in lijn met de CAO een reiskostenvergoeding van maximaal 53 euro per maand. In de nieuwe regeling ontvangt iedereen die niet parkeert bovenop de CAO-woonwerkvergoeding een extra vergoeding van 10 cent per km v.v., met een maximum van 10 km.

Een voorbeeld. *Bob woont 12 km van zijn werk. De maand heeft 21 werkdagen, Bob komt 11 dagen met de auto en 10 met de bus. Het parkeren kost hem deze maand 11 euro. Voor de 10 dagen dat hij niet parkeert ontvangt hij 20 euro bruto, bovenop de CAO-woonwerkvergoeding. Bob ontvangt deze maand per saldo 9 euro extra bovenop de CAO-woon-werkvergoeding*

### **Hoe werkt het praktisch?**

De registratie is volledig geautomatiseerd. De medewerker haalt bij het parkeren zijn pasje door het parkeersysteem, dat via twee modules aan het salarissysteem is gekoppeld. Op intranet kunnen de medewerkers met een persoonlijke code inloggen op een speciale webpage. Die geeft informatie over de mobiliteitsregeling en toont de actuele stand van zaken: de parkeerkosten die je in de lopende maand hebt gemaakt én de vergoeding die je hebt opgebouwd. De verrekening vindt maandelijks met het salaris plaats.

De technische uitwerking van dit systeem was complex en kostte veel tijd. Die tijd ging zitten in de ontwikkeling van de vereiste nieuwe rekenmodule en vooral in de koppeling met de personeelsadministratie. Hiervoor was Ziekenhuis Bronovo afhankelijk van meerdere leveranciers en specialisten die slechts beperkt beschikbaar waren.

### **Goede sturing**

Met het nieuwe systeem heeft Ziekenhuis Bronovo de 'knoppen' gecreëerd om op een verfijnde manier met vraag en aanbod te spelen. Moet het parkeren op maandag bijvoorbeeld duurder worden omdat dit een topdag is? Of is in de winter een hogere vergoeding gewenst? In de nieuwe rekenmodule kunnen de parameters eenvoudig worden aangepast. Zonodig kan er per dag worden gedifferentieerd. Ook kunnen er eenvoudig uitzonderingen worden gemaakt, bijvoorbeeld voor medewerkers die bereikbaarheidsdienst hebben.

Het beheer van het geautomatiseerde systeem is uitbesteed aan Montefeltro. Dit bureau is ook verantwoordelijk voor de aanlevering van de driemaandelijks managementrapportages. Deze liggen aan de basis van de sturing. De analyse van de rapportages gebeurt door het hoofd Facilitair Bedrijf.

## Baten

### Voor de organisatie

- Voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers (naar verwachting 80 extra plaatsen).
- Grotere klanttevredenheid (geen frustratie over slechte parkeergelegenheid).
- Verbetering van de bedrijfsvoering (geen tijdsverlies; patiënten zijn niet meer te laat doordat ze hun auto niet kwijt kunnen).
- Geringere of uitgestelde noodzaak voor het bijbouwen van extra parkeerplaatsen.
- Mogelijk financieel voordeel.\*

\* De beloning van medewerkers die hun auto niet op het werk parkeren, wordt door Ziekenhuis Bronovo ofwel gefinancierd door:

- De extra bezoekersparkeergelden, als voldoende werknemers hun auto laten staan. Bezoekers die op de vrijgekomen plekken parkeren, betalen een fors hoger tarief dan medewerkers. Laat bijvoorbeeld 10 procent van de medewerkers de auto staan, dan levert dat Ziekenhuis Bronovo een voordeel van 70.000 euro op.
- Een elders gerealiseerde besparing: een betere benutting van de fiscale mogelijkheden voor woonwerkverkeer. (Zie rubriek Fiscale aspecten).

### Voor de werknemers

- Financieel voordeel (vergoeding) voor wie niet bij het ziekenhuis parkeert of dat nu niet meer doet.

## Kosten

### Voor de werknemers

- Wie met de auto komt en deze bij het ziekenhuis parkeert, is duurder uit.

### Voor de organisatie

- Circa 40.000 euro aan advies- en ontwikkelingskosten (nulmeting door de Universiteit van Amsterdam, ontwikkeling van het technisch pakket, koppelingskosten).

Deze eenmalige investering is afgewogen tegen de kosten van de aanleg van extra parkeerplaatsen; in een garage al gauw 20.000 euro per plaats.

Als de medewerkers de auto niet laten staan, dan kost de maatregel Ziekenhuis Bronovo ongeveer 100.000 euro.

## Fiscale aspecten

In de nieuwe mobiliteitsregeling ontvangen werknemers een vergoeding als zij hun auto niet bij het ziekenhuis parkeren. Als voldoende medewerkers hun auto laten staan, wordt deze beloning gefinancierd uit de extra opbrengsten van de bezoekersparkeergelden. Bezoekers die op de vrijgekomen plaatsen parkeren, betalen immers een fors hoger tarief dan medewerkers. Als het parkeren door medewerkers niet terugloopt, wordt dit betaald uit de betere benutting van fiscale mogelijkheden. Waar eerst een vergoeding voor woonwerkverkeer van 19 cent per km met een maximum van 50 km gold, geldt nu geen maximum meer. De werknemer geniet dus het maximale

voordeel, maar ook de werkgever bespaart. Deze hogere reiskosten worden namelijk ingehouden op het brutoloon, waardoor het deel waarover de werkgever sociale lasten betaalt, lager is. Ziekenhuis Bronovo keert de maximale fiscale reiskostenvrijstelling als een jaarlijkse eindejaarsuitkering aan alle medewerkers uit. Daardoor geniet ook de werkgever maximaal en wordt een besparing van ongeveer 600.000 euro gerealiseerd. Hiermee wordt de vergoeding bekostigd.

### Tijdsinvestering

In totaal is er drie jaar aan de mobiliteitsregeling gewerkt voordat deze kon worden geïmplementeerd. De geplande implementatie was 1 januari 2006, de daadwerkelijke implementatie 2 april 2007. Grote bottlenecks waren:

- De gevoeligheid van het onderwerp dat de arbeidsvoorwaarden van medewerkers raakt. Dit leidde aanvankelijk tot een tijdrovend traject met de OR, ook al stelde die zich uiterst constructief op.
- De keuze voor een betere benutting van de fiscale mogelijkheden voor de woon-werkverkeerregeling, waardoor de nieuwe mobiliteitsregeling moest worden herzien (zie rubriek Fiscale aspecten).
- De complexiteit van de technische uitwerking en daarbij de afhankelijkheid van meerdere leveranciers en specialisten die slechts beperkt beschikbaar waren.

Voor de ontwikkeling van de mobiliteitsregeling werd werkgroep gevormd met een specialist (arts), iemand van personeelszaken, een lid van de OR en een extern deskundige. Een zeer ruwe schatting is dat het hoofd Facilitair Bedrijf ongeveer 4 uur per week aan de ontwikkeling van de regeling heeft besteed, en P&O en ICT samen in totaal 250 uur.

### Promotie van de maatregel

De ontwikkeling van de mobiliteitsregeling gebeurde door het Facilitair Bedrijf, in nauwe samenwerking met de Raad van Bestuur, de directie, het managementteam en de OR. Dat creëerde draagvlak.

De noodzaak en de uitgangspunten van het beleid (het hanteren van dagtarieven voor parkeren en het belonen van niet-parkeren) werden medio 2005 aan het personeel gecommuniceerd. Hiervoor werden het personeelsblad, het weekbericht en de huismededelingen gebruikt. De OR, die met de regeling instemde, stond medewerkers te woord die kritiek hadden op de regeling.

Ongeveer twee weken voor de implementatie van de nieuwe mobiliteitsregeling ontvingen alle medewerkers een folder met praktische informatie over de tarieven, de registratie en verrekening, het in- en uitchecken bij het parkeren. Ook werd de noodzaak van de maatregel nog eens benadrukt.

Tegelijkertijd kregen alle medewerkers een persoonlijke code waarmee ze kunnen inloggen op een speciale op een speciale webpage. Die geeft informatie over de mobiliteitsregeling en toont de actuele stand van zaken: opgebouwde parkeerkosten én vergoedingen in de lopende maand.

Ook is er een e-mailadres geopend voor vragen. De beantwoording van vragen is uitbesteed aan een bureau. Dit bureau beheert het systeem en is ook verantwoordelijk voor het driemaandelijks aanleveren van managementinformatie.

### Tips

Zet het beleidstraject constructief in, zodat het beter uit de verf komt. Zorg voor steun vanuit de Raad van Bestuur en de directie en betrek de OR erbij. Dat vergroot het draagvlak en versterkt en vergemakkelijkt de implementatie.

Houd voor iedereen de noodzaak en het doel scherp voor ogen. Maak het parkeerprobleem daarom zo inzichtelijk mogelijk: dit is de parkeerbehoefte en dit zijn de beschikbare plaatsen. Een parkeerprobleem is iets wat iedereen in de organisatie aangaat. Zorg dat iedereen dit ook helder op het netvlies krijgt.

Maak goede afspraken met leveranciers over de technische uitwerking van het systeem. Stel heldere deadlines en maak goede afspraken over de beschikbaarheid van specialisten. Realiseer je dat, als er twee of drie leveranciers bij het ontwikkelingsproces betrokken zijn, het lastig kan zijn voortgang in het proces te houden.

### Meer weten?

#### **Ziekenhuis Bronovo**

Bronovolaan 5  
2597 AX Den Haag

Postbus 96900  
2509 JH Den Haag

#### **Frans van Riel**

Hoofd Facilitair Bedrijf  
T(070) 3124007  
E [fvanriel@bronovo.nl](mailto:fvanriel@bronovo.nl)