

“Office on wheels” proefproject:

In het najaar van 2016 startte een proefproject getrokken door de partners Antwerp Management School / Smart Mobility (voorheen het Vlaams Instituut voor Mobiliteit) en de Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers. Met een ‘Office on wheels’ dat werknemers van de Colruyt Group dagelijks aan de Gentse rand ophaalt om ze naar het hoofdkantoor in Halle te brengen. De werkdag begint dankzij de inrichting van de bus wanneer de medewerkers opstappen.



“En groot potentieel voor het gebruik van een kantoorbus ligt bij bedrijventerreinen, waarvan 40% slecht of nauwelijks bereikbaar is met het openbaar vervoer.”

Voor meer informatie, contacteer Jan Deman, secretaris bij de BAAV - Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers
Tel. +32 51 22 60 60
info@baav.be

of Nicole Van Doninck, Expertise Center Smart Mobility bij de Antwerp Management School
Tel. +32 11 24 60 08
nicole.vandinck@ams.ac.be

Volgens het verkeerscentrum.be moeten we per werkdag gemiddeld met 149km file afrekenen tijdens de ochtendspits (buiten de schoolvakanties). De ‘TomTom Traffic Index’ gebaseerd op data uit 2015 geeft voor Brussel een congestiecoëfficiënt van 35%, gevolgd door Antwerpen (26%), Luik (21%), Namen en Charleroi (beiden 18%) en Gent (17%). Door de reistijd om te zetten in werktijd winnen werknemer en werkgever. Eventueel oponthoud in de files laat de kantoorbusgebruikers koud, want ze kunnen gewoon hun werk doen. Niet alleen de medewerkers van Colruyt Group winnen bij dit vernieuwend initiatief, ook het milieu wint erbij, want de bus verbruikt 96 liter/100 kilometer minder dan 20 personenauto’s en neemt ook minder plaats in op de weg. Aldus bespaarden de werknemers volgens Colruyt Group 32,2 ton CO₂ door zich gedurende de testperiode samen naar het werk te verplaatsen.

De Vlaamse Overheid steunde het 6 maanden durende proefproject met 330.000 euro. De Antwerp Management School / Smart Mobility (AMS) deed het voorafgaand onderzoek bij ondernemingen (HR-dienst, Fleet Manager), potentiële gebruikers en secundaire gebruikers (gebruik van de kantoorbus buiten het dagelijkse woon-/werktraject en terug).

Bij de Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers (BAAV) toonden een tiental autocarbedrijven zich bereid om te investeren in de aankoop van de kantoorbus en de inrichting op basis van het door de partners ontwikkelde lastenboek, wat een budget van 275.000 euro vertegenwoordigt. Autocarbedrijven zien het potentieel van een nieuw businessmodel met kantoorbussen.

Resultaten

Nu dat het proefproject afgesloten is, wil 96% van de gebruikers ermee verder gaan. Colruyt Group heeft ingestemd om de kantoorbus 2 jaar verder te laten pendelen tussen Gentbrugge en het hoofdkantoor in Halle. Het sloot hiervoor een contract af met Mandel Car, dat ook het proefproject reed.

Hierbij enkele conclusies en bevindingen van het proefproject :

- De Colruyt-medewerkers die gebruik maken van de kantoorbus stellen een gemiddelde dagelijkse tijdsbesparing van één uur vast.
- De kantoorbus haalde tijdens de testperiode een gemiddelde bezettingsgraad boven de 80%. De bezetting van de kantoorbus kan dagelijks sterk variëren, maar bij Colruyt blijkt er een voldoende groot gebruikerspotentieel te zijn. Zo gaf 75% van de bevestigden aan om wekelijks toch minstens éénmaal gebruik te willen maken van de kantoorbus.
- Het succes van ‘Office on wheels’ wordt mee bepaald door de nabijheid van snelwegen bij de woonplaats van werknemers en de vertrekplaats van de bus. Van de gebruikers komt 62% met de auto naar de opstapplaats en 27% neemt daarvoor de fiets.
- De op de bus geïnstalleerde printer blijkt niet te worden gebruikt en de tegen de rijrichting gemonteerde zitjes (6/30) worden als laatste ingenomen.
- De Colruyt-medewerkers die de testperiode beleefden zijn enthousiast over de goede technische werking van de Wi-Fi-verbinding, wat effectief werken mogelijk maakt.

reistijd wordt werktijd

- Daarnaast juichen ze de toename aan informele contacten met collega's toe.
- Telefoneren tijdens de rit werkt al gauw storend voor de medereizigers, maar er ontwikkelt zich op dat vlak een spontane discipline.
- Voor 70% van de deelnemers aan het proefproject is het inleggen van de kantoorbus een reden om langer trouw te blijven aan dezelfde werkgever.

dringt zich op, want er moet minstens één groter bedrijf als trekker fungeren. Kleinere ondernemingen kunnen aansluiten, maar er moet een consensus gevonden worden over het vertrekpunt, de uurregeling, enz. Om haalbaar te zijn moeten dagelijks 20 à 25 mensen gebruik maken van de kantoorbus. Het project heeft al een 20-tal mogelijke trajecten uitgestippeld in de driehoek Antwerpen - Gent - Brusselse rand. De kostprijs voor een perfect uitgeruste

“Nu dat het ‘Office on wheels’ proefproject afgesloten is wil 96% van de gebruikers ermee verder gaan.”

- Als nadelig wordt het gebrek aan flexibiliteit naar voor geschoven. De kantoorbus houdt zich strikt aan vaste vertrektijden, 's morgens en 's avonds. De 'bus missen' is immers geen optie. Wie met de bus komt, moet ook met de bus terug.
- Weinig gebruikers stappen dagelijks op de bus. Een kwart doet dat 3 à 4 dagen, een derde 1 à 2 dagen per week.

Toekomstpotentieel

Tijdens de testperiode liepen nog heel wat aanvragen binnen van bedrijven die 'Office on wheels' willen aanbieden aan hun medewerkers. Tijdens het vooronderzoek was al gebleken dat er een groot potentieel ligt bij bedrijventerreinen, waarvan 40% slecht of nauwelijks bereikbaar is met het openbaar vervoer. Onderzoek naar de haalbaarheid van een kantoorbus die een bedrijventerrein bedient

kantoorbus is niet weg te cijferen en vormt de grootste struikelblok. Ernst & Young was ook gewonnen voor een 'Office on wheels', maar dacht aanvankelijk aan een 'light' versie, een VIP bus met goed functionerende Wi-Fi. Dit concept werd enkele maanden uitgetest, maar uiteindelijk is er een contract voor een volledig ingerichte kantoorbus afgesloten met 2 jaar looptijd bij autocarbedrijf *Staf Cars*.

Een andere optie om de kostprijs te drukken is het zoeken naar gebruiksmogelijkheden tussen de heen- en terugreis. Dat was ook deel van het proefproject, waarin de kantoorbus dienstdeed als mobiel leslokaal. Kritiek voor wat het secundair gebruik betreft ging naar de te klein bevonden ingebouwde beeldschermen en de beperkte actieradius omdat de bus tijdig terug aan de onderneming moet staan.

Eduard CODDÉ 

Inrichting van een kantoorbus

De kantoorbus voor het proefproject telde 30 zitplaatsen en een gidsstoel. Achteraan is een vergaderruimte voor 8 personen ingericht. Het lastenboek voor de bouwer(s) van kantoorbussen vermeldt die uitrustingen en condities :

- stabiele Wi-Fi netwerkverbinding voor alle gebruikers aan boord
- koffiemachine
- printer
- garderobestang
- toilet
- frigo
- alle passagiers beschikken over stopcontacten en USB-aansluitingen
- voldoende plaats om naast de laptop nog een documentenmap neer te leggen
- de veiligheidsvoorschriften mogen niet aangetast worden

