



Mobiliteitscoördinatiecentrum Zuidelijke Rand Gent

Opdrachtgever: Stad Gent

Finale nota

31 oktober 2017

Charles De Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33
Theresianenstraat 7 | 1000 Brussel | +32 (0)2 505 40 46
traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

1. Inhoudstafel

1. Inhoudstafel	3
2. Situering.....	4
3. Werkingsgebied	5
4. Concept mobiliteitscoördinatiecentrum.....	6
5. Taken mobiliteitscoördinatiecentrum.....	7
6. Mogelijke organisatiestructuur MCC.....	8
6.1 Algemeen	8
6.2 Invulling front office.....	9
6.3 Invulling back office	9
6.4 Stuurgroep	10
6.5 Stakeholdersgroep.....	11
7. Financiering	11
8. Business case	13
9. Besluit.....	17
10. Bijlagen.....	18
10.1 Mogelijk takenpakket MCC	18
10.2 Feedback werksessie stakeholders	21
10.3 Overzicht dekking werknemers ifv tewerkstelling werkingsgebied MCC.....	22

2. Situering

Het economisch belang van de Zuidelijke Rand Gent is reeds zeer groot maar zal in de volgende jaren enkel maar toenemen. Een belangrijk element om de bereikbaarheid van de Zuidelijke Rand Gent¹ te blijven garanderen zijn de nieuwe en strengere parkeernormen die door Stad Gent werden opgesteld. Om deze strikte parkeernormen haalbaar te maken voor de bedrijven en hun werknemers is een flankerend mobiliteitsbeleid essentieel.

Een mobiliteitscoördinatiecentrum (MCC) kan het mobiliteitsmanagement op een overkoepelend niveau invullen en de noodzakelijke ondersteuning bieden aan de bedrijven bij het uitwerken van een intern mobiliteitsbeleid.

Binnen deze opdracht onderzocht Traject hoe een mobiliteitscoördinatiecentrum voor de Zuidelijke Rand Gent best wordt vorm gegeven, welke diensten het zal aanbieden en hoe de financiering ervan kan verlopen. De conclusies van deze oefening werden uitvoerig besproken binnen een werkgroep² en worden in deze nota samengevat.

¹ Met Zuidelijke Rand Gent bedoelen we in deze nota Tech Lane Gent en naburige bedrijvenzones, zie overzicht volgende pagina.

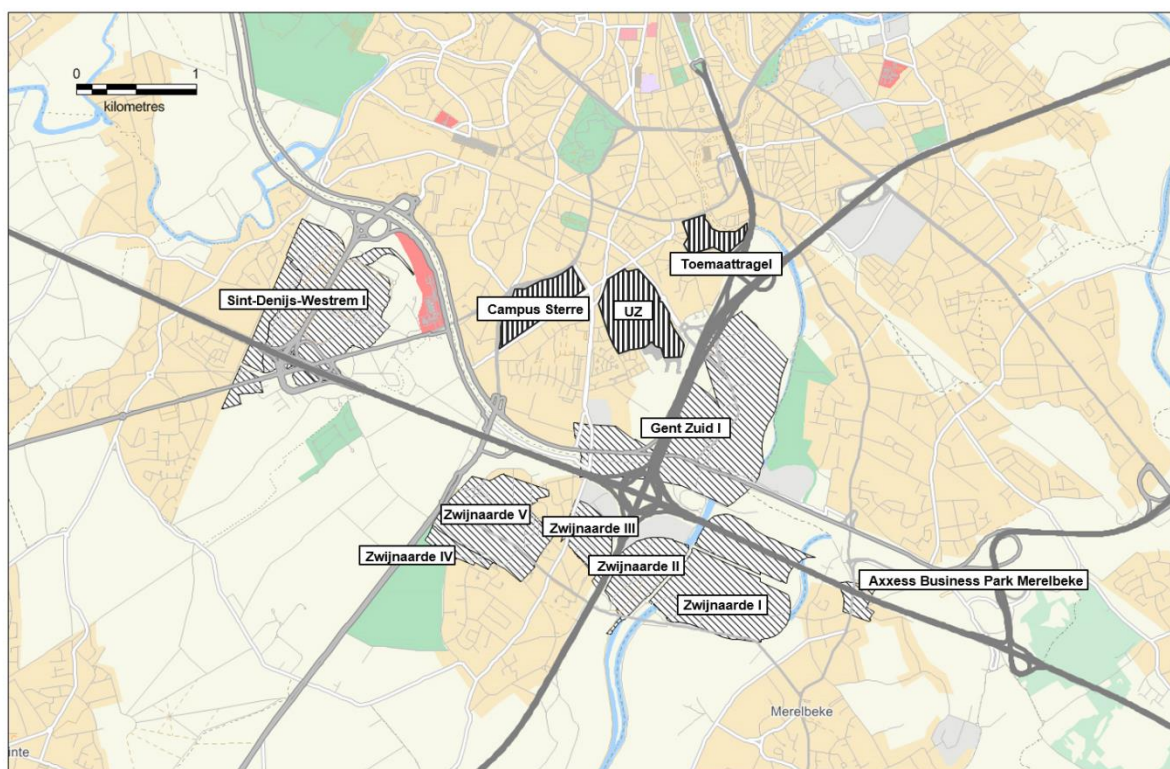
² De werkgroep bestaat uit medewerkers van de Dient Economie, het Mobiliteitsbedrijf Gent, de Raad van Bestuur Eiland Zwijnaarde en Traject

3. Werkingsgebied

Het werkingsgebied van het MCC omvat de volgende zones:

- Zwijnaarde I
- Zwijnaarde II
- Zwijnaarde III
- Zwijnaarde IV
- Zwijnaarde V
- Sint-Denijs-Westrem I
- Axxess Business Park Merelbeke
- Gent Zuid I
- Toemaattragel
- UZ Gent
- Campus Sterre (Universiteit Gent)

De zones worden weergegeven op onderstaande kaart.

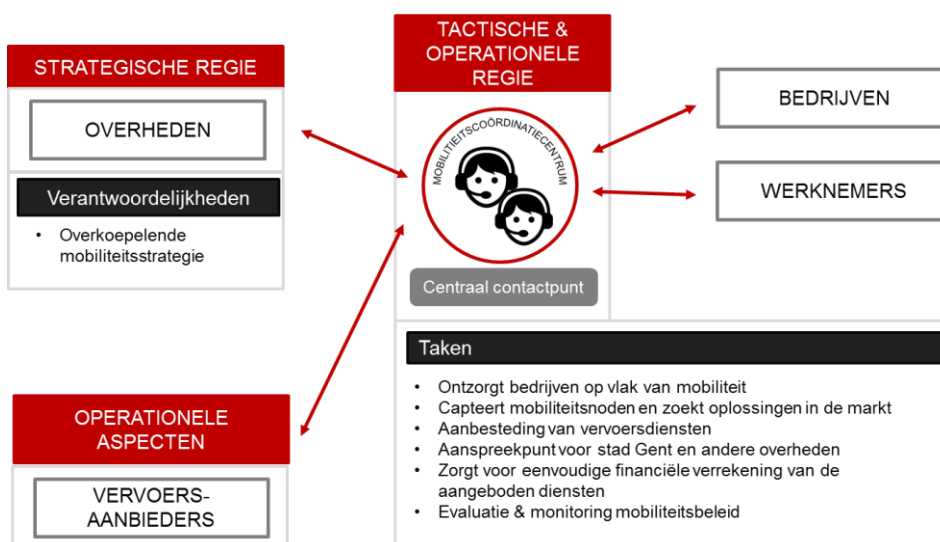


Figuur 1: Werkingsgebied mobiliteitscoördinatiecentrum

4. Concept mobiliteitscoördinatiecentrum

Het mobiliteitscoördinatiecentrum is een instantie die het **mobiliteitsgebeuren** binnen de Zuidelijke Rand Gent **coördineert** en het **mobiliteitsbeleid** van de bedrijven **faciliteert**. Het MCC richt zich naar bestaande en toekomstige bedrijven en via de bedrijven naar hun werknemers. Door in overleg te gaan met bedrijven, overheden en vervoersaanbieders vervult het mobiliteitscoördinatiecentrum een tactische en operationele rol in het optimaliseren en verduurzamen van de werkgerelateerde mobiliteit naar en binnen de zone. Door de schaafeffecten die zo ontstaan kunnen efficiëntere oplossingen worden geboden en wordt bereidheid tot financiële participatie van de bedrijven bekomen.

- De **strategische regie** wordt ingevuld door de Stad Gent die met zijn overkoepelende mobiliteitsstrategie het beleid bepaalt.
- Het mobiliteitscoördinatiecentrum is verantwoordelijk voor de **tactische en operationele regie** van het mobiliteitsgebeuren:
 - o Het MCC staat in voor de coördinatie tussen stad Gent, andere overheden, de vervoersaanbieders, de bedrijven en hun werknemers
 - o Het ontzorgt bedrijven op vlak van mobiliteit (zie verder onder 5. Taken mobiliteitscoördinatiecentrum) door zijn proactieve mobiliteitscoördinatie en expertise
 - o Het capteert de mobiliteitsnoden van de bedrijven en hun medewerkers en zoekt hiervoor oplossingen in de markt uitgaand van efficiëntie en kostenoptimalisatie
 - o Eénmaal de beste oplossing is bepaald, is het verantwoordelijk voor de aanbesteding van de diensten
 - o Eenmaal toegewezen zorgt het voor een eenvoudige financiële verrekening van de diensten
 - o Het evalueert en monitort het mobiliteitsbeleid op een continue basis



Figuur 2: Concept mobiliteitscoördinatiecentrum

5. Taken mobiliteitscoördinatiecentrum

Om aan de mobiliteitswensen van de bedrijven te beantwoorden en de bereikbaarheid van de Zuidelijke Rand Gent te garanderen, biedt het mobiliteitscoördinatiecentrum een waaier aan diensten aan. De dienstverlening bestaat uit een basispakket aan diensten dat is inbegrepen in het lidmaatschap (zie verder onder 7. Financiering) en een aantal extra diensten die tegen een additionele kostprijs aangeboden worden aan de bedrijven.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het basispakket van het MCC. In bijlage vindt u een omschrijving van de verschillende diensten en een onderscheid tussen het basisaanbod en het optionele aanbod tegen betaling.



Figuur 3: Overzicht diensten MCC

Het regelen van vervoersdiensten voor het woon-werkverkeer van de werknemers van aangesloten bedrijven in de zone is één van de voornaamste taken van het MCC. De aangeboden vervoersdiensten bestaan uit shuttlebussen en auto- en fietsdeelsystemen (Onder 8. Business case wordt in detail besproken welke vervoersdiensten zijn meegenomen).

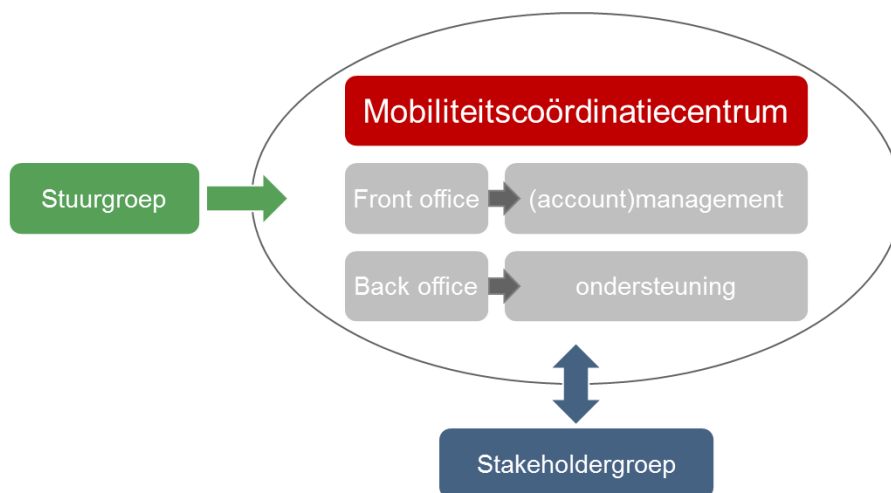
6. Mogelijke organisatiestructuur MCC

6.1 Algemeen

Het mobiliteitscoördinatiecentrum is een onafhankelijke organisatie die twee-lagig opgebouwd is: enerzijds is er de externe zijde (front office) van het mobiliteitscoördinatiecentrum, nl. het algemeen management / accountmanagement, anderzijds is er de interne werking, nl. de ondersteunende dienstverlening (back office).

Er dient rekening gehouden te worden met de bijzonderheden per zone. Op sommige bedrijvzones in de Zuidelijke Rand (bv. Zwijnaarde V) is reeds een parkmanager actief. Hier dient duidelijk afgestemd te worden hoe de taakverdeling tussen met name de parkmanager en de front office van het MCC best gebeurt. Wij adviseren om de parkmanager in dat geval als uniek aanspreekpunt voor alle thema's, dus ook mobiliteit, te behouden. Hij / zij krijgt vanzelfsprekend expert-ondersteuning vanuit het management van het MCC. De parkmanager blijft eerste aanspreekpunt maar kan nadien doorverwijzen naar het MCC.

Het MCC wordt aangestuurd door een stuurgroep en informeert een bredere groep van stakeholders via een stakeholdersgroep.



Figuur 4: Organisatiestructuur MCC Zuidelijke Rand Gent

6.2 Invulling front office

De belangrijkste rol binnen het MCC is de algemene coördinatie en het accountmanagement. In een beginfase zijn deze functies sterk overlappend en kunnen door één en dezelfde persoon worden ingevuld.

Belangrijke opmerking: de invulling van de coördinatiefunctie wordt nu op 1 VTE geschat. Echter, afhankelijk van het gekozen groeiscenario van het MCC en van het gevoerde mobiliteitsbeleid kan de benodigde inzet groter zijn. Op dit moment zijn nog er nog teveel onbekenden om een correcte inschatting voor de volgende jaren te maken. Maar bij de opstart moet 1 VTE volstaan.

De coördinator vertegenwoordigt het MCC naar alle betrokkenen: de bedrijven als belangrijkste doelgroep, de overheid op alle niveaus en (potentiële) aanbieders van vervoersdiensten. Gezien de organisatie van het parkeren op en nabij een bepaalde zone een belangrijke impact heeft op het globale mobiliteitsgebeuren, is het nuttig dat de coördinator van het MCC mee aanschuift bij overleg rond het parkeerbeleid. Het MCC formuleert een advies over het te volgen parkeerbeleid (aantal en toewijzing diverse type parkeerplaatsen, tarifiering,...). Het MCC komt hier niet in de plaats van het parkeerbedrijf of andere spelers maar vervult een adviserende rol.

De coördinator is de accountmanager naar de bedrijven toe (waar nodig in afstemming met de parkmanager indien aanwezig): met ondersteuning van de back office neemt hij/zij contact op met de bedrijven en coördineert de taken zoals onder puntje 5 besproken. De coördinator rapporteert aan de stuurgroep en informeert de stakeholdersgroep.

De coördinatie gebeurt door iemand met relevante werkervaring en een commerciële ingesteldheid.

6.3 Invulling back office

De back office ondersteunt de coördinatie van het MCC. Het gaat hierbij ondermeer om de administratieve opvolging van de vragen van bedrijven en van contracten met vervoeraanbieders. De back office is o.a. ook het aanspreekpunt voor de werknemers – wiens bedrijf aangesloten is bij het MCC – voor het verstrekken van reisadvies.

Vanuit de back office wordt het eerstelijns mobiliteitsadvies voor bedrijven voorbereid: advies over mogelijke mobiliteitsmanagement maatregelen, bereikbaarheidsinformatie,... Puur verkeerskundig advies (bv. mobers) of ontwerpen behoren niet tot het takenpakket van het MCC.

De invulling van de back office wordt geschat op 1 VTE in een opstartfase, evoluerend naar minstens 2,5 VTE bij volledige uitrol van het MCC in de zuidelijke rand. De back office dient over de nodige verkeerskundige opleiding of ervaring te beschikken en moet goed overweg kunnen met cartografische programma's.

6.4 Stuurgroep

De stuurgroep bepaalt de doelstellingen van het MCC en volgt de dagelijkse werking op. De stuurgroep komt frequent samen en houdt de vinger aan de pols zodat de invulling van het MCC maximaal aansluit bij de algemene opzet, nl. de mobiliteitsvraag naar de Zuidelijke Rand Gent beheersen zodat de economische ontwikkeling maximaal vorm kan krijgen.

In de stuurgroep zetelen de instanties die financieel bijdragen tot de werking van het MCC. Via deze leden wordt de uitwisseling met andere overlegorganen verzekerd. De stuurgroep komt in regel 3 keer per jaar samen.

Mogelijke stuurgroepleden zijn:

- Stad Gent (dienst economie, dienst mobiliteit, verkeerscentrum)
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Gemeente Merelbeke (dienst mobiliteit)
- NV Eiland Zwijnaarde
- W&Z

6.5 Stakeholdersgroep

De stakeholdersgroep verzamelt vertegenwoordigers van de belangrijkste externe betrokkenen van het MCC. Het doel is om tot informatie-uitwisseling te komen: het MCC informeert de stakeholdersgroep over de geplande en uitgevoerde activiteiten en de resultaten daarvan. Anderzijds kunnen de stakeholders hun behoeften kenbaar maken of mogelijke synergiën aanbrengen. De belangrijkste doelgroep van het MCC, nl. de bedrijven zelf, maken deel uit van de stakeholdersgroep.

De stakeholdersgroep wordt een eerste keer bij mekaar geroepen bij de opstart van het MCC en komt nadien ongeveer 1 keer per jaar samen.

In de stakeholdersgroep zetelen de volgende instanties:

- de stuurgroep
- bedrijven uit de zone(s)
- Voka
- MOW
- AWW

Ad hoc kunnen De Lijn, de NMBS of andere dienstverleners op de stakeholdersgroep worden uitgenodigd.

7. Financiering

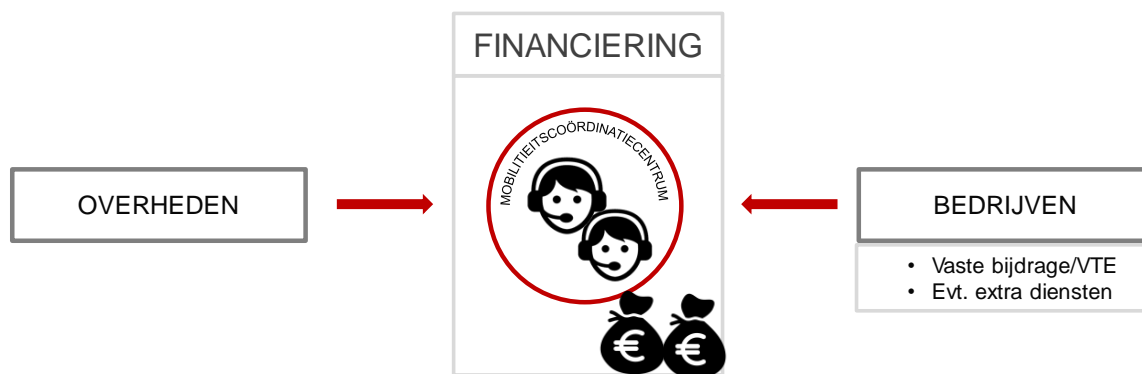
De werkingskost van het mobiliteitscoördinatiecentrum wordt gedragen door de overheid en de bedrijven. Een eerste opmaak van de business case toont aan dat het mobiliteitscoördinatiecentrum nooit zelf bedruipend zal zijn met de vooropgestelde bijdrage van €85/VTE. De 85 euro per VTE is een werkhypothese waarvan wordt verondersteld dat ze draagvlak kent gezien door het bestuur is beslist deze bijdrage aan de bedrijven te vragen voor de mobiliteitscoördinatie op Zwijnaarde I.

De werking van het mobiliteitscoördinatiecentrum op zich zou zelfbedruipend kunnen zijn, echter de kost voor het organiseren van de vervoersdiensten (shuttlebussen, deelfietsen, deelwagens,...) kan niet door de bedrijven zelf gedragen worden. Zowel in de opstartfase als op termijn zal een substantieel financieel engagement van de overheid noodzakelijk zijn. Op termijn moet het echter de bedoeling zijn om zoveel mogelijk bedrijven te laten instappen in het systeem om zo de procentuele financiering door de overheid te kunnen afbouwen. Desalniettemin zal een wezenlijke bijdrage (bedrag zie 8. Business case, Tabel 2) door de overheid noodzakelijk blijven.

De bijdrage van de werkgevers vermindert niet alleen de financiële last voor de overheid maar het creëert ook een hogere betrokkenheid van de bedrijven wat de efficiënte werking van het MCC ten goede komt. Toch moeten de verwachtingen ten aanzien van een financiële inbreng realistisch

blijven. Hoewel mobiliteit alsmat hoger op de interne bedrijfsagenda staat, blijven bedrijven het toch voornamelijk als een opdracht van de overheid zien om het mobiliteitsgebeuren efficiënt te organiseren³. De drempel naar een financiële inbreng van bedrijven zal lager zijn op die zones (UZ Gent, Campus De Sterre) waar reeds een actief mobiliteitsmanagement-beleid wordt gevoerd.

De financiering door bedrijven bestaat uit een vaste bijdrage per VTE. Daarnaast kunnen eventueel nog extra inkomsten verkregen worden voor additionele dienstverlening door MCC aan bedrijven (zie tabel onder 10.1 Takenpakket voor voorbeelden).



Figuur 5: Financiering mobiliteitscoördinatiecentrum

³ Zie feedback werksessie met stakeholders (Bijlage 10.2)

8. Business case

Op basis van de vooropgestelde structuur, de aangeboden diensten en de financiering maakten we de business case op voor de werking van het mobiliteitscoördinatiecentrum. Bij het opstellen van de business case werd uitgegaan van een aantal assumpties die hieronder worden opgesteld.

Tabel 1 geeft een overzicht van de kosten voor de werking van het MCC. De kosten bestaan enerzijds uit de werkingskosten van het MCC en de kost voor het aanbieden van de verschillende vervoersdiensten (shuttlebussen, dienstfietsen, hotspots voor deelwagens). De werkingskosten bestaan op hun beurt uit de personeelskost (front office en back office), de kost voor communicatie, investering in een IT-platform en de huur van een kantoor.

Tabel 2 geeft een overzicht van de inkomsten en noodzakelijke financiering vanuit de overheid. Uit de business case blijkt dat het MCC nooit zelfbedruipend zal zijn en noodzakelijkerwijs afhankelijk is van financiering vanuit de overheid. In de opstartfase gaat dit over een noodzakelijke financiering door de overheden van **€ 403.988** (2018) om te evolueren naar **€644.007** op LT (2025). Vandaag subsidieert het Vlaams Gewest via het Pendelfonds de shuttlebussen voor woon-werkveer van Max Mobiel voor ongeveer 50%. In de business case werd rekening gehouden met deze financiering maar er moet vermeld worden dat deze onzeker is en het bedrag mogelijks toch (deels) door de Stad Gent gefinancierd zal moeten worden.

Assumpties business case:

- Aantal bedrijven die zullen intekenen op diensten van MCC:
 - o Voor bedrijvenzones (excl. Zwijnaarde I, Campus Sterre, UZ): (zie tabel onder 10.3)
 - 2018: 20% van de werknemers van de aanwezige bedrijven
 - 2019: 25% van de werknemers van de aanwezige bedrijven
 - 2020: 30% van de werknemers van de aanwezige bedrijven
 - 2025: 50% van de werknemers van de aanwezige bedrijven
- Aantal werknemers op Zwijnaarde I:
 - o 2018: Enkel Mainfreight. Niet alle 100 werknemers komen over in jaar 1.
Assumptie: 75% van de 100
 - o 2019: idem 2018
 - o 2020: VIB & Capture (UGent) + andere bedrijven
 - o 2025: aangepaste cijfers op basis van eerdere BC Zwijnaarde I
- Bijdrage bedrijven
 - o In de business case is uitgegaan van een bijdrage van €85/VTE voor bedrijven in een zone met bediening van een shuttle (Zwijnaarde I-V, Gent-Zuid I, Axxes Business Park, Sint-Denijs-Westrem I)
 - o Bedrijven in bedrijvenzones zonder bediening van een shuttle (Toemaattragel) betalen in de business case een bijdrage van €43/VTE
 - o Voor UGent (Campus Sterre) en UZ Gent is uitgegaan van een bijdrage van €21/VTE aangezien deze werkgevers vandaag intern al over een

mobilitateitscoördinator beschikken en hun zone goed bereikbaar is met het openbaar vervoer

- Aantal voltijds equivalenten (VTE)= 90% van het aantal werknemers
- Aanbod vervoersdiensten
 - 2018:
 - Shuttlebus Zwijnaarde V (huidige bediening)
 - Shuttlebus Zwijnaarde I-III, Axxes, Gent-Zuid I (2 bussen die traject 2x/u afleggen gedurende 4u per dag (2 x 2u in spits))
 - Shuttlebus Sint-Denijs-Westrem I, (2 bussen die traject 2x/u afleggen gedurende 4u per dag (2 x 2u in spits))
 - 150 deelfietsen
 - 2 hotspots voor deelwagens
 - 2019
 - Shuttlebus Zwijnaarde V (huidige bediening)
 - Shuttlebus Zwijnaarde I-III, Axxes, Gent-Zuid I (3 bussen die traject 2x/u afleggen gedurende 4u per dag (3 x 2u in spits))
 - Shuttlebus Sint-Denijs-Westrem I, (2 bussen die traject 2x/u afleggen gedurende 4u per dag (2 x 2u in spits))
 - 200 deelfietsen
 - 2 hotspots voor deelwagens
 - 2020
 - Shuttlebus Zwijnaarde V (huidige bediening)
 - Shuttlebus Zwijnaarde I-III, Axxes, Gent-Zuid I (1.2x bediening 2019)
 - Shuttlebus Sint-Denijs-Westrem I, (1.2x bediening 2019)
 - 225 deelfietsen
 - 3 hotspots voor deelwagens
 - 2025
 - Shuttlebus Zwijnaarde V (huidige bediening)
 - Shuttlebus Zwijnaarde I-III, Axxes, Gent-Zuid I (2x bediening 2018)
 - Shuttlebus Sint-Denijs-Westrem I, (2x bediening 2018)
 - 300 deelfietsen
 - 4 hotspots voor deelwagens

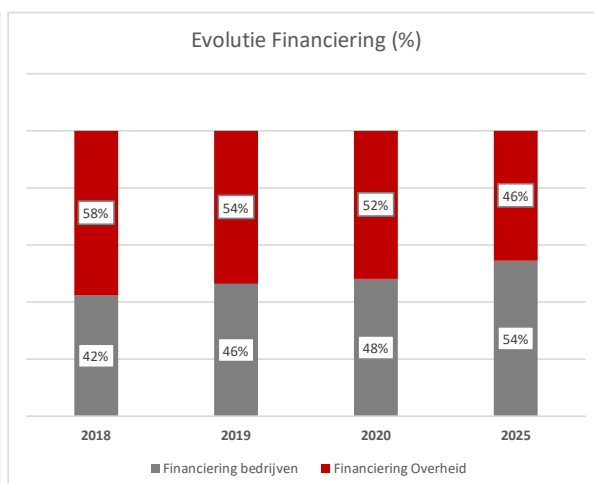
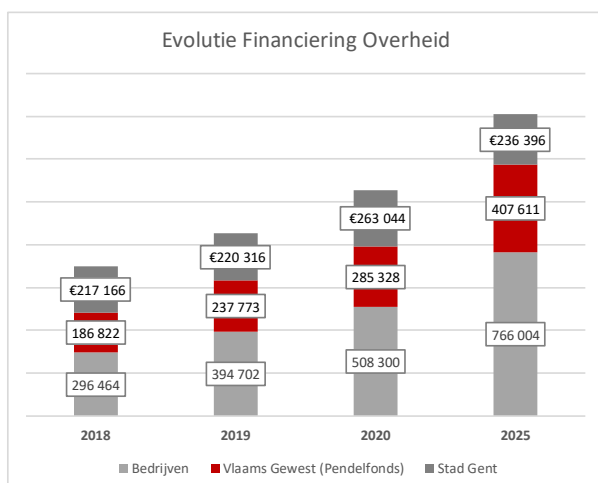
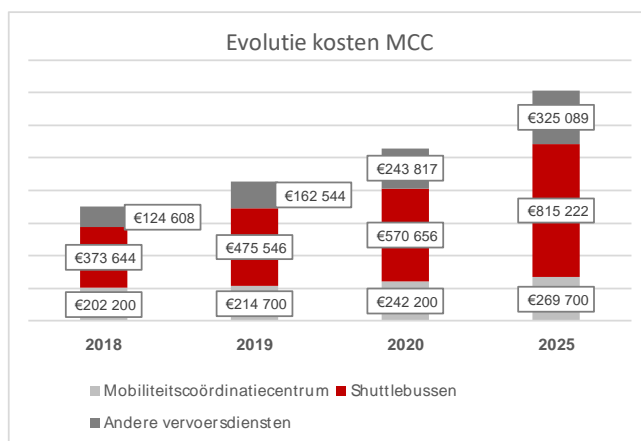
Kosten	2018	2019	2020	2025
Mobiliteitscoördinatiecentrum				
A. Personeel				
Coördinatie (front office)	110 000	110 000	110 000	110 000
Ondersteuning (back office)	55 000	82 500	110 000	137 500
B. Communicatie				
Ontwikkeling communicatietools incl website, look&feel,...				
Gerichte campagnes	15 000	10 000	10 000	10 000
C. Informatica				
Opbouw IT-platform (CRM, ...)	10 000			
Onderhoud en aanpassingen	5 000	5 000	5 000	5 000
D. Kantoor				
Huur Kantoor	7 200	7 200	7 200	7 200
Subtotaal	202 200	214 700	242 200	269 700
Vervoersdiensten				
Shuttlebussen	€ 373 644	€ 475 546	€ 570 656	€ 815 222
Dienstfietsen	€ 113 808	€ 151 744	€ 227 617	€ 303 489
Hotspots voor deelauto's	€ 10 800	€ 10 800	€ 16 200	€ 21 600
Subtotaal	498 252	638 091	814 472	1 140 311
Totaal Kosten	700 452	852 791	1 056 672	1 410 011

Tabel 1: Overzicht kosten werking MCC

Financiering	2018	2019	2020	2025
Inkomsten bedrijven				
Bijdrage bedrijven (€85/vte)	148 785	217 107	320 734	538 550
Bijdrage bedrijven (€43/vte)	19 944	49 859	59 831	99 718
Bijdrage bedrijven (€21/vte)	127 736	127 736	127 736	127 736
Totale bijdrage bedrijven	296 464	394 702	508 300	766 004
Noodzakelijke financiering overheid				
Vlaams Gewest via Pendelfonds: subsidie shuttlebussen (onzeker)	186 822	237 773	285 328	407 611
Stad Gent	217 166	220 316	263 044	236 396
Noodzakelijke financiering overheid	403 988	458 089	548 372	644 007
Totale Financiering	700 452	852 791	1 056 672	1 410 011

Tabel 2: Overzicht Financiering MC

De financiering van de overheid bedraagt in 2018 58% van de totale kost van het mobiliteitscoördinatiecentrum (werking + vervoersdiensten) en evolueert naar 46% in 2025.



9. Besluit

Het mobiliteitscoördinatiecentrum voor de Zuidelijke Rand Gent is een noodzakelijke instantie om het evenwicht te garanderen tussen de economische ontwikkeling van de zone en het behoud van een vlotte bereikbaarheid. Dit kan enkel gerealiseerd worden door een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren in samenwerking met de bedrijven. Het MCC is hierbij de centrale speler die de mobiliteitsvraag vanuit de bedrijven, het vervoersaanbod binnen en naar de zone en de beleidsdoelstellingen zo goed mogelijk op elkaar afstemt.

Het MCC is een uniek concept in België en daarbuiten waarmee de Stad Gent haar voortrekkersrol op vlak van duurzame mobiliteit opnieuw bevestigt. De Stad Gent kiest ervoor om van de Zuidelijke Rand Gent een aantrekkelijke en toekomst bestendige economisch zone te maken. Op termijn zien we het MCC voor de Zuidelijke Rand Gent deel uitmaken van of een link hebben met de mobiliteitscoördinatie op een meer regionaal niveau, bijvoorbeeld binnen het concept van de vervoersregio's.

10. Bijlagen

10.1 Mogelijk takenpakket MCC

Takenpakket Mobiliteitscoördinatiecentrum			
Dienst	Subdienst	Omschrijving	Voorbeelden optionele diensten
Reisadvies			
	Bereikbaarheidsinfo	Opmaken en actueel houden van bereikbaarheidsinformatie per bedrijf	Bereikbaarheidsinformatie voor éénmalige events georganiseerd door bedrijf
	Proactief reisadvies	Reisadvies geven aan werknemers met potentieel voor alternatieve modi: fiets of openbaar vervoer	
	Reisadvies op aanvraag	Individuele werknemers (van aangesloten bedrijven) kunnen bij het MCC terecht voor informatie en toelichting over de verschillende vervoersdiensten in hun zone.	
Communicatie			
	Nieuwsbrief werkgever	Uitsturen van nieuwsbrief naar bedrijven met informatie over initiatieven MCC, resultaten mobiliteitsbeleid,...	
	Nieuwsbrief werknemer	Uitsturen van nieuwsbrief naar werknemers met informatie over diensten MCC, sensibiliseringscampagnes,...	

	Sensibiliseringscampagnes	Initiëren, organiseren en uitwerken van diverse promotie-, informatie- en communicatiecampagnes. Afstemming met bestaande campagnes op bedrijvenzones of breder (bv. week van de mobiliteit). Het MCC is hier aanspreekpunt voor de diverse bedrijven en zorgt bv. voor op maat verdeling communicatiemateriaal.	Bedrijfsspecifieke sensibiliseringscampagnes
	Opstellen Q&A	Ter beschikking stellen van Q&A met meest voorkomende vragen omtrent mobiliteit	
Operationeel beheer			
	Coördinatie shuttles	Na marktverkenning zorgt het MCC voor de effectieve implementatie van de vervoersdiensten: <ul style="list-style-type: none"> - Onderhandelingen met aanbieders - Opmaak contractvoorstellen - Uittekenen routes - Communicatie wijzigingen - Opvolging gebruik 	
	Coördinatie deelfietsen	Na marktverkenning zorgt het MCC voor de effectieve implementatie van het fietsensysteem: <ul style="list-style-type: none"> - Onderhandelingen met aanbieders - Opmaak contractvoorstellen - Bepalen locatie en aantal fietsen 	De operationele opvolging van bedrijfsspecifieke fietsleasing hoort niet tot het basispakket. Advies hieromtrent wel (zie onder consultancy)
	Coördinatie carpooling	Individuele werknemers kunnen bij het MCC terecht voor mogelijke passagiers of chauffeurs. Alle informatie rond verzekering, vergoedingen,... wordt gegeven door het MCC Ook de werkgevers kunnen bij het MCC terecht voor een carpoolreglement en advies.	
	Organisatie thuiskomstgarantie	Systeem opzetten om duurzaam pendelende werknemers thuiskomst te garanderen.	

Consultancy			
	Mobiliteitsadvies	Advies aan de bedrijven over de meest potentiële bedrijfsinterne maatregelen: fiscale en financiële aspecten van woon-werk- en dienstverplaatsingen, kwaliteit fietsenstallingen,	Analyse en begeleiding voor implementatie van een mobiliteitsbudget bij een werkgever
	Mobiliteitsbehoeften diverse zones in kaart brengen		
	Advies en optimalisatie parkeerbeheer	Advies over parkeerbeleid en -uitvoering	Toewijzing parkeerplaatsen binnen 1 bedrijf aan personeel op basis van interne criteria
	Marktverkenning vervoersaanbieders	Het MCC verkent de markt van vervoeraanbieders i.f.v. een aanbod op maat per zone of groep van bedrijven (vb: fietsleasing)	
Minder hinder			
	Melding wegenwerken aan bedrijven en wn'ers	Bedrijven en wn'ers continu informeren over werken in de zone. Proactief oplossingen aanbieden	
	Aanpassen bereikbaarheidsinfo	Bereikbaarheidsinfo aanpassen in geval van <u>wegenwerken</u>	
	Info op maat van werknemer	Indien werknemer problemen ervaart door wegenwerken kan hij terecht bij het MCC voor een alternatieve route of advies voor alternatief vervoermiddel	
Suggesties en klachten			
	Behandelen klachten	Alle klachten bundelen en doorgeven aan de bevoegde instantie.	
	Behandelen suggesties	De vinger aan de pols houden: alle vragen van werkgevers en werknemers bundelen en doorgeven aan de bevoegde instantie. Feedback garanderen naar bedrijf en/of individuele werknemers	

Monitoring & evaluatie			
	Verslaggeving bedrijven	Globale rapportage, evaluatie, monitoring en bijsturing. Feedback geven aan de bedrijven.	Organisatie mobiliteitsenquête binnen het bedrijf (in kader van de Federale Diagnostiek)
	Verslaggeving overheid	Op regelmatige basis kwantitatieve en kwalitatieve data verzamelen over de mobiliteitsafwikkeling in de zone.	

10.2 Feedback werksessie stakeholders

Datum	7 juli 2017
Aanwezig	<ul style="list-style-type: none"> - Luc Hermans (IZZE) - Johan Bil (UGent) - Katrien Swerts (VIB) - Maarten Dheedene (VOKA) - Vincent Meerschaert (Traject) - Helena De Bruycker (Traject)
Conclusies	<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijven vinden verwachtingen/eisen van stad Gent op vlak van mobiliteit onrealistisch maar vinden het anderzijds goed dat er geanticipeerd wordt op (toekomstige) mobiliteitsuitdagingen - Momenteel geen vraag bij werkgevers voor MCC, de behoefte zal moeten gecreëerd worden: <ul style="list-style-type: none"> o aantonen aan bedrijven dat MCC een toegevoegde waarde heeft met cijfermatige en concrete onderbouwing o trigger (parkeertekort, betalend parkeren (Technologiepark), nieuwe vestiging...) moet aanwezig zijn om nu al in te stappen in MCC o rekening houden met diversiteit van bedrijven in de regio (internationale tech bedrijven, logistieke bedrijven, kleine start-ups,...) → andere noden & mogelijkheden - Start-up aanpak voor opstartfase mobiliteitscoördinatiecentrum <ul style="list-style-type: none"> o Toegevoegde waarde MCC bewijzen met paar bedrijven die concrete behoefte hebben (parkeertekort, nieuwe vestiging,...) tegen beperkte kost o Deze cases gebruiken om andere bedrijven te overtuigen

10.3 Overzicht dekking werknemers ifv tewerkstelling werkingsgebied MCC

	2018	2019	2020	2025	
	Assumptie=20%	Assumptie=25%	Assumptie=30%	Assumptie=50% (maximum grens)	
Aantal werknemers	2018	2019	2020	2025	Totaal WN
Zwijnaarde I	75	100	907	1564	3819
Zwijnaarde II	20	25	30	50	100
Zwijnaarde III	161	202	242	403	806
Zwijnaarde IV	275	343	412	687	1373
Zwijnaarde V	708	886	1063	1771	3542
Gent Zuid I	385	482	578	963	1926
Sint-Denijs-Westrem I	208	519	623	1039	2077
Axxess Business Park Merelbeke	113	282	338	564	1128
Toemaattragel	53	133	159	265	530
UZ	6000	6000	6000	6000	6000
Campus Sterre	679	679	679	679	679
Totaal	8677	9650	11031	13984	21980