

RONDETAFEL

Op de e-bike naar de zaak, naar een klant in hartje centrum met de trein en die lastig bereikbare afspraak 'gewoon' met de auto.

Ervaringen op tafel: Topbestuurders zo min mogelijk in de auto

FOTO'S: MONA VAN DEN BERG



Door zakelijk vervoer slimmer in te richten is het mogelijk om 15 tot 20

procent lagere mobiliteitskosten te boeken én het milieu minder te belasten. Een kwestie van testen, ingesloten patronen doorbreken, differentiëren en mensen goed faciliteren, blijkt uit een gesprek met topbestuurders van Unilever, EY en Landal GreenParks die deelnamen aan het Low Car Diet.



Vincent Weijers
Vice president Supply Chain Unilever



Erik Kamphuis
COO België en Nederland EY



Geert Kloppenburg
Projectmanager Urgenda



Thomas Heerkens
Algemeen directeur Landal GreenParks

Onder zakelijk vervoer slimmer inrichten verstaan we dat werknemers niet alleen meer met de eigen (lease-)auto of het OV reizen, maar ook kunnen kiezen voor andere manieren, zoals huur- of deelauto's en elektrische fiet-

sen. Met de beschikking over een (vast) mobiliteitsbudget kunnen ze zelf kiezen hoe ze zich het liefste verplaatsen. Dat kan voordeel bieden aan zowel werknemer als werkgever. "Doordat werknemers over een eigen budget beschik-

ken, daag je ze uit hun vervoer zo optimaal mogelijk in te richten. Zo kunnen ze geld overhouden. Kom je iedere dag met de fiets, dan word je daarvoor beloond. Nu is dat niet zo", stelt Geert Kloppenburg projectmanager

duurzame mobiliteit van Urgenda en initiatiefnemer van het Low Car Diet, waarin bedrijven in tien dagen kennismaken met duurzame mobiliteit. De nadruk ligt daarbij op schoner, goedkoper en gezonder. Een misverstand

is volgens Kloppenburg dat de auto taboe is binnen modern mobiliteitsbeleid. Het zit hem in de keuzevrijheid. Vaak is het óf kiezen voor een lease-auto of kilometervergoeding óf voor een treinkaart, terwijl een combina-



Mobiliteitskosten per 1 januari 2015 fors hoger

- Parkeren bij de werkplek zwaarder belast
- Lastenverzwaring voor leaserijders

Door (meer) medewerkers met het Openbaar Vervoer te laten reizen, besparen bedrijven niet alleen op de parkeer- en leasekosten, maar dragen ze ook bij aan vermindering van de CO₂ uitstoot. 9292 berekent reiskosten, het beste abonnement EN de bijdrage aan een schoner milieu! Speciaal voor het bedrijfsleven biedt 9292 hiervoor mobiliteitsadviesdiensten. Meer weten? Bel 0900 - 899 85 85 (€ 0,075 per gesprek plus de gebruikelijke belkosten) of stuur een e-mail naar zakelijk@9292.nl.

9 2
9 2

9292 reist met je mee



tie beter werkt. Dat lease-rijders een drempel kennen voor een minimaal aantal kilometers, is volgens hem dan ook absurd. "Je ziet keer op keer dat mensen net boven die grens uitkomen. Gek he?"

Zetje in de goede richting

Maar waar begin je nu in de praktijk? Landal GreenParks startte vorig jaar met het Low Car Diet door zestig enthousiaste mensen een eigen budget te geven. Zij deelden hun ervaringen op een intern blog, wat anderen enthousiast heeft gemaakt. "Zo schalen we het steeds verder op", stelt algemeen directeur Thomas Heerkens. Een zetje in de goede richting blijkt wel nodig. Zo hebben alle leaserijders een treinkaart gekregen, maar maakten niet iedereen uit zichzelf gebruik daarvan. "Daar moet je het

wel over hebben. Vaak is erop wijzen al voldoende", aldus Heerkens. Aanvullend pakt Landal de lease zelf op twee manieren aan: het inzetten van schonere auto's

"Doordat werknemers over een eigen budget beschikken, daag je ze uit hun vervoer zo optimaal mogelijk in te richten."

en medewerkers de mogelijkheid bieden in een kleinere auto te rijden.

Eye opener

Bij EY is mobiliteit sterk gekoppeld aan het kantorenbeleid, vertelt Erik Kamphuis, COO voor België en Nederland. Techniek zorgt ervoor dat we minder kilometers hoeven te maken. "We

hebben onze infrastructuur zo ingericht dat mensen eenvoudig kunnen flexwerken." De gemaakte kilometers die overblijven - en dat zijn er in de audit- en consultancy-praktijk nogal wat, erkent Kamphuis - worden gedifferentieerd op basis van CO2-uitstoot. Zo zal het 'Green Line'-leasepakket, waarin alleen zuinige auto's zitten, aantrekkelijker geprijsd zijn dan andere meer vervuilende opties en wegen het OV of de fiets nog minder zwaar. Kamphuis: "Je wilt keuzevrijheid, maar mensen ook sturen richting schone oplossingen." Het blijkt een gouden regel, die ook bij Unilever ter harte wordt genomen. Vincent Weijers, Vice president Supply Chain bij Unilever spreekt van een ware eyeopener sinds het bedrijf zich heeft verdiept in de mogelijkheden. "Je gaat genuanceerder kijken naar wat groen is. Een nieuwe diesel kan ook heel zuinig en schoon zijn. Er leven veel mythes." Het is dan ook het ontbreken van deze mythes dat volgens Kloppenburg cruciaal is voor een goede praktijk. "Je moet precies laten zien waar het voordeel zit." Idealiter zijn werknemers zelf betrokken bij het 'lokaliseren' van deze voordelen. Weijers: "Als medewerkers zelf achterhalen waar het anders kan en ervaar welke voordelen dat voor hen heeft, dan hebben ze ook meer de drive om ermee bezig te gaan."

Privé lease

Bij verduurzaming van zakelijke reizen gaat de aandacht al gauw uit naar zakelijke kilometers via leaseauto's en het OV. Daarmee wordt echter het woon-werkverkeer echter vaak over het hoofd gezien, weet Kloppenburg. Van de acht miljoen auto's die er in Nederland rijden, worden er zo'n zeven miljoen voor woon-werkverkeer gebruikt. Het zijn kilometers die vaak met vervuilende

privéauto's worden gemaakt en die ongebreideld vergoed worden door de overheid. Heerkens herkent dit. Tweederde van het aantal autokilometers zit bij Landal in het woon-werkverkeer. Met een gemiddelde afstand van 12 kilometer van woning naar werkplek kijkt Heerkens naar alternatieven als e-bikes, elektrische scooters en privé-lease van minder vervuilende auto's. "Via private lease willen we auto's die zo'n acht a tien jaar oud zijn eruit krijgen." Werkgevers hebben een goede positie om werknemers te helpen, benadrukt Kloppenburg. "Niet iedereen kan zich een zuinige auto veroorloven. Vaak kan men niet zonder auto, in verband met kinderen en vakantie bijvoorbeeld. Zonder hulp van de werkgever kiezen zij dan voor een goedkoop, vervuilend type auto."

"Thuis je auto instappen en op kantoor er weer uit is zo gebruikelijk voor mensen, dat het lastig is om andere opties te zien."

Rustgevend

Inherent aan nieuwe manieren van werken, leidt de transitie naar duurzame mobiliteit tot vragen. Zo kwam bij EY de vraag op waar de besparing op bedrijfsniveau terecht zou komen, bij de baas of bij het personeel? "Het geld dat we besparen steken we in opleiding van onze mensen, zodat zij er zelf voordeel aan hebben", verklaart Kamphuis. Kloppenburg: "Ik merk dat ondernemersraden vaak denken dat het een ordinaire besparingsmaatregel is. Dat is niet goed voor het draagvlak." Weijers ziet een belangrijk voordeel: "Het idee is voor veel mensen even wennen maar een mobiliteitspakket geeft uiteindelijk voordelen voor iedereen. Dit vraagt in sommige gevallen na-

tuurlijk wel een gedragsverandering, maar dat hoeft helemaal niet negatief te zijn. Mensen kunnen zelf kiezen." Als bedrijf moet je dan wel concreet zijn in wat er mogelijk is, vult hij aan. Bijvoorbeeld door scenario's te schetsen van wat welke keuze oplevert. "Je moet het zo versimpelen dat mensen er ja tegen kunnen zeggen."

Ingebakken patronen

De drie bedrijven boeken langzaam resultaat, maar waarom is de transitie niet eerder opgepakt, vraagt Kloppenburg zich af. Weijers: "We hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan en dan komen er veel zaken los. De grootste winst qua milieupactreductie ligt in ons geval bij het gebruik van onze producten die in huis. Mobiliteit blijft daardoor iets wat je erbij doet. Maar ik zie er onder mijn collega's steeds meer draagvlak voor ontstaan. In plaats van een auto bezitten is mobiliteit in z'n algemeenheid een arbeidsvoorwaarde aan het worden." Ook de ingebakken patronen blijven een belangrijke drempel te zijn. Kamphuis: "Thuis je auto instappen en op kantoor er weer uit is zo gebruikelijk voor mensen, dat het lastig is om andere opties te zien. Maar het kan als een lopend vuurtje gaan. De twee laadpalen voor elektrische auto's die we vorig jaar hebben neergezet, zijn al lang niet meer voldoende. We gaan de tweede fase in. Het is een continu veranderproces."



WWW.OVERMOBILITEIT.NL/
MOBILITEITSBELEID

NIELS ACHTEREERKTE
redactie@mediaplanet.com

Mobiliteit voor de toekomst (Durable Mobility)

De afgelopen jaren heeft de elektromobiliteit veel vooruitgang geboekt, zoals blijkt uit talrijke succesverhalen met hoogstaande technische oplossingen voor auto's, bedrijfsvoertuigen en de infrastructuur. Voor veel van deze oplossingen worden componenten en systemen gebruikt van Phoenix Contact E-Mobility GmbH - een dochteronderneming van de wereldwijd opererende Phoenix Contact-groep.

Een elektrische auto kan tegenwoordig comfortabel 's nachts thuis worden opgeladen, maar ook tijdens een koffiepauze langs de snelweg. Het Combined Charging System (CCS) maakt beide zeer eenvoudig; het is mogelijk om zowel langzaam (AC)- als snel (DC) te laden. Het voertuig moet hiervoor over een gecombineerde laadaansluiting beschikken, een CCS-inlet. Dit systeem is door Phoenix Contact ontwikkeld in samenwerking met Duitse automobiefabrikanten - de VW eUp heeft bijvoorbeeld al zo'n aansluiting.

Bedrijfsvoertuigen kunnen nu ook rijden op elektriciteit. Hierbij worden bijvoorbeeld lege accu's vervangen door volle d.m.v. "battery swapping". In de Oost-Chinese havenstad Qingdao wordt deze methode al gebruikt voor hun elektrische stadsbussen. Een uniek connectorsysteem verbindt hier de accu's met de bus of het laadstation.

Door de slinkende en duurzame wordende oliereserves en klimaatverandering enerzijds, milieuproblemen in de mega-



metropolen en een stijgende mobiliteit anderzijds is er op dit gebied haast geboden; in 2020

moeten er al 5 miljoen elektrische voertuigen op de weg zijn in China.



Duurzaam op weg naar een betere toekomst
Ing. Thijs van den Akker,
Product Manager DC
Phoenix Contact B.V. - Zevenaar

