

Mobiliteit: van kostenpost naar concurrentievoordeel

Slim mobiliteitsbeleid biedt werkgevers veel kansen en voordelen

Slim mobiliteitsbeleid kan bedrijven naast CO₂-reductie ook kostenbesparingen en winst van reistijd opleveren. Een organisatie die daarbij werkgevers resultaatgericht en kosteloos ondersteunt is Breikers. 'Na een grondige analyse wordt bijvoorbeeld duidelijk wat het oplevert als meer werknemers vaker de fiets pakken, denk dan aan een daling in ziekte-dagen', vertelt directeur Rein Aarts. Daarnaast biedt volgens hem een bredere inzet van motorfietsen en scooters een enorm potentieel. 'De gemiddelde werknemer heeft geen idee van wat er binnen het segment motoren en scooters allemaal wordt aangeboden.'

Breikers ondersteunt werkgevers kosteloos, op basis van één-op-één advies, bij de transitie naar slimme en duurzame mobiliteit. Dat kan volgens Aarts omdat Breikers door de overheid wordt gefinancierd om publieke doelstellingen te realiseren. 'Wij bieden werkgevers mobiliteitsadvies op maat. Daarbij luisteren we heel goed naar de motieven die werkgevers hebben om ons in te schakelen. Dat kan het vermijden van files zijn, maar tegenwoordig is het vaker vanwege verduurzaming, (reis)kostenbesparingen, parkeerplekken reduceren of het

verbeteren van de vitaliteit van werknemers.

Van analyse tot actie

'Het begint met het maken van een gedegen analyse van het bestaande mobiliteitsbeleid. De mogelijkheden en alternatieven die dan in beeld komen, zetten we om in een concreet plan van aanpak. Dat hebben we al voor meer dan 400 organisaties in Noord-Holland en Flevoland mogen doen.'

Breikers hanteert voor het leveren van een maatwerkadvies een geavanceerde mobiliteitsscan in



Rein Aarts en Martijn van Eikenhorst: 'Als pakweg 7 procent van de verkeersdeelnemers bereid zou zijn op een andere manier naar het werk te gaan, dan zouden we al heel veel mobiliteitsproblemen oplossen.'

combinatie met een werkgeversvragenlijst. Aarts: 'Deze analyse-tool geeft tevens een raming van de CO₂-reductie bij de inzet van verschillende vervoersmodaliteiten en de daarbij behorende kosteneffectiviteit. Aanpassing van het bestaande mobiliteitsbeleid kan bedrijven soms veel geld opleveren. Zeker als je

bedenkt dat mobiliteit voor veel werkgevers vaak de op twee na grootste kostenpost is.' Aarts benadrukt dat het niet de bedoeling is om de werkgever te vertellen wat die moet gaan doen, maar juist het aanreiken van ingrediënten. 'We zien vaak dat het autogebruik 90 procent is, terwijl 40 procent van de mede-



werkers in een straal van 7 tot 10 kilometer van het werk woont. Daar liggen echt kansen.'

In het kader van de Europese Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) zijn bedrijven verplicht om een duurzaamheidsrapportage uit te brengen. Ondernemingen moeten

op basis van deze richtlijn bijhouden hoe groot de uitstoot van hun wagenpark is. De richtlijn geldt verder voor het woon-werkverkeer van alle personeelsleden, dus ook voor mensen die geen auto van de zaak hebben. Welke gevolgen heeft dit in de dagelijkse praktijk voor bedrijven?

Eigenlijk zijn er twee richtlijnen.

De Europese CSRD-wetgeving gaat dit jaar gelden voor bedrijven met meer dan 250 medewerkers en een omzet van meer dan 50 miljoen euro. Dit verplicht werkgevers om inzichtelijk te maken hoe groot hun totale duurzaamheidsimpact is op hun omgeving. Dan gaat het om de totale bedrijfsvoering, zoals de verwar-

ming van kantoorgebouwen, het eten in de kantine en het reizen van werknemers. Allemaal zaken waar de werkgever direct invloed op heeft. Daarnaast is er voor 100+ werkgevers de nationale rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit (WPM). De CSRD-richtlijn reikt echter verder dan WPM, aan-

.....

gezien daar ook ambities en een verbeterplan aan zijn verbonden.

STOMP-principe

Rob Soeters, die als mobiliteitsadviseur voor Breikers bij het gesprek aanwezig is, legt uit dat Breikers bij het geven van mobiliteitsadviezen uitgaat van het zogeheten STOMP-principe - (S)tappen, (T)rappen, (O)penbaar vervoer, (M)obility as a Service en (P)ersonenauto - waarmee prioriteit wordt gegeven aan meer duurzame vormen van mobiliteit. 'Met STOMP beschikken we over een afwegingskader om gemaakte keuzes telkens opnieuw te toetsen aan de lijn die is uitgestippeld in de mobiliteitsvisie. Eigenlijk zit daar nog een element voor, namelijk hybride werken (thuiswerken). De meest duurzame kilometers zijn immers de kilometers die niet worden afgelegd.' Rein Aarts voegt hieraan toe dat op basis van de mobiliteitsscans wordt bekeken waar een bedrijf het best op kan inzetten. 'Dat gebeurt conform een 'proven concept'. Dat wil zeggen: zaken eerst uitproberen. Mensen willen tenslotte niet zomaar hun reis kostenvergoeding voor de auto inleveren en gebruik maken van de fiets of het OV om vervolgens maar te zien waar het schip strandt. De praktijk laat zien dat al gauw 10 tot 20 procent van de werknemers - afhankelijk van de mate waarin de werkgever alternatieve vervoersmodaliteiten stimuleert - bereid is om anders te gaan reizen.'



Martijn van Eikenhorst: 'Benut alle mobiliteitsvormen die er zijn en beperk je niet tot fiets, auto en OV binnen het STOMP principe, maar kijk meer naar de 'Mobiliteitsladder' van RAI Vereniging.'

Onvoldoende deelconcepten

Martijn van Eikenhorst, manager sectie Motoren en scooters van RAI Vereniging, brengt de 'mobiliteitsladder' ter sprake, waaruit blijkt dat de motorfiets en scooter voor praktisch iedere afstand een geschikt vervoersalternatief is. Op zijn vraag in hoeverre de gemoto-

riseerde tweewielers binnen het STOMP-principe een rol speelt, laat Soeters weten dat dit nog niet het geval is. 'Er wordt wel naar gekeken om bijvoorbeeld elektrische scooters in deelconcepten uit te proberen, maar de slagingskans hangt sterk af van marktpartijen die dit aanbieden. Daar is nog wel wat zendingswerk

te verrichten.' Een positieve uitzondering noemt hij de succesvolle pilot met elektrische, hybride en conventionele motorfietsen voor de politie-eenheid Amsterdam die Breikers samen met sectie Motoren van RAI Vereniging heeft opgezet. Aarts merkt in dit verband op dat in de regio Groot-Amsterdam de problematiek die met automobiliteit samenhangt vooral te maken heeft met ruimtebeslag en luchtkwaliteit. 'Overstappen op de motorfiets betekent dat op beide gebieden veel winst valt te behalen. Een tweede aandachtspunt betreft de voorzieningen, of beter gezegd het ontbreken daarvan, die bij werkgevers nodig zijn om het gebruik van fietsen of motorfietsen te stimuleren. Met name parkeervoorzieningen zijn onder de maat. Die zijn letterlijk in beton gegoten en je kunt dus niet zomaar even in een kantoorgebouw de standaard fietsenstalling ombouwen voor meer fietsen en motoren. Bovendien zijn fietsenstallingen vaak veel te klein. Dit houdt de

transitie enorm tegen. Bij de ontwikkeling van nieuw vastgoed zouden daar veel ruimere eisen aan moeten worden gesteld. Dat geldt overigens ook voor de overstap naar elektrisch rijden aangezien in veel gebouwen de laadinfra ontbreekt.'

Welke kansen en voordelen biedt slim mobiliteitsbeleid werkgevers?

De mobiliteitsscan geeft een realistische raming van de CO₂-reductie én kostenbesparing die een onderneming kan behalen bij het kiezen van aanpassingen in vervoerswijzen. Wij kunnen duidelijk aangeven waar kansen liggen

segment motoren en scooters wordt aangeboden. Er bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de fiscale regeling om een fiets van de zaak aan te schaffen, geen aantrekkelijk instrument om het gebruik van motorfietsen een duwtje in de rug te geven. Dat zou veel werknemers over de streep kunnen trekken om met de gemo-

‘Wij bieden werkgevers mobiliteitsadvies op maat aan’

en wat de kosteneffectiviteit is van een aangepast mobiliteitsbeleid. De tool kan zelfs berekenen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij het gekozen mobiliteitsmodel. Gebleken is dat werknemers het enorm waarderen als hun werkgever meedenkt over het woon-werkverkeer en daarvoor alternatieven aanreikt. Dit past ook goed bij modern ondernemerschap en dat is bij de huidige krapte op de arbeidsmarkt niet onbelangrijk. Soms is het mobiliteitsbeleid van bedrijven gewoon gedateerd en is een upgrade wenselijk. Of men weet überhaupt niet wat er (fiscaal) allemaal mogelijk is. Daar helpen wij ze graag bij.

Uit een recent mobiliteitsonderzoek dat RAI Vereniging heeft uitgevoerd blijkt dat ruim driekwart (71%) van de werkgevers de voordelen en kansen die de motorfiets biedt voor zakelijk gebruik niet op het netvlies heeft staan. Welke kansen op duurzaamheidsgebied laten werkgevers daardoor liggen?

De gemiddelde werknemer heeft geen idee van wat er binnen het

toriseerde tweewieler naar het werk te komen. Wat wel heeft geholpen is de pilot die wij samen met sectie Motoren voor de politie-eenheid Amsterdam hebben opgezet. Uit de evaluatie van de politie blijkt dat dit op het gebied van mobiliteit een van de meest succesvolle acties is geweest. Zij gaan de uitkomsten van de pilot gebruiken om het landelijke beleid van de politie te beïnvloeden. De grootste winst is nu een lagere CO₂-uitstoot van 30 procent ten opzichte van de auto en een besparing op parkeerplaatskosten die in veel grote steden erg zijn opgelopen.

Ligt er niet eveneens een taak voor de overheid om het gebruik van motoren meer te promoten in plaats van ze uitsluitend te gedogen?

‘Het huidige kabinet is vooral bezig om het eigen huishoudboekje op orde te krijgen’, stelt Van Eikenhorst vast. ‘Over de hele linie worden subsidies stopgezet of teruggedraaid. Dat maakt de transitie naar emissieloze motoren behoorlijk lastig. De industrie



Rein Aarts: ‘Gebleken is dat werknemers het enorm waarderen als hun werkgever meedenkt over het woon-werkverkeer en daarvoor alternatieven aanreikt.’

heeft immers massa nodig om de investeringen te verantwoorden. In Europa zien we steeds meer stimuleringsmaatregelen voor de motor komen en dat helpt enorm om steden verder te verduurzamen. Er is wel recent een uitgave verschenen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: ‘Met je motor naar het werk’, die veel praktische informatie biedt. Dat is een eerste stap. We hopen dat de moderne werkgever breder naar mobiliteit gaat kijken.

Duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt vaak niet alleen om een andere mindset bij werkgevers, maar ook om een gedragsverandering bij werknemers. Wat zijn jullie ervaringen op dit gebied?

De grootste fout die een werkge-

ver kan maken is te denken dat je mensen een bepaald reisgedrag kan opleggen. Breikers beschikt over gedragsexperts die precies weten hoe ze werknemers moeten verleiden om van bepaalde vervoersmodaliteiten gebruik te gaan maken. Uiteraard kunnen ook campagnes effectief zijn om het reisgedrag te beïnvloeden. Een andere veel gemaakte denkfout is dat iedereen van reisgedrag zou moeten veranderen. Als pakweg 7 procent van de verkeersdeelnemers bereid zou zijn om op een andere manier naar het werk te gaan, dan zouden we al heel veel mobiliteitsproblemen oplossen. En dat is precies de groep aan wie Breikers een leuk, interessant en handig mobiliteitsalternatief wil aanbieden. ●