

MOBILITEIT

Duurzame Mobiliteit in 2020 volgens 10 koplopers





Mobiliteitsmaatregelen: Wie weet nog wat te kiezen?

Introductie

Veel bedrijven kijken op dit moment kritisch naar zakelijke mobiliteit. Het is een grote kostenpost en een grote veroorzaker van CO₂-uitstoot. MVO managers, mobiliteitsmanagers en HR professionals buigen zich over de vraag hoe mobiliteit anders kan. In de beleving van velen gaat duurzame mobiliteit ten koste van keuzevrijheid. Nieuw leasebeleid stelt immers restricties aan autokeuze of kilometrage. Hierdoor ondervinden MVO-, fleet- en HR managers weerstand tegen duurzame mobiliteit. Het resultaat: Ofwel afgedwongen verandering ofwel (vaker) geen verandering.

Er zijn de afgelopen jaren talloze aanbieders opgestaan die u graag helpen om uw mobiliteit duurzamer in te vullen. Een heel goede zaak! Tegelijk is er ook een keerzijde: Bedrijven missen overzicht. Er ontstaat twijfel welke stap het beste is, en welke maatregelen voor dit moment het meest geschikt zijn. Daardoor worden maatregelen uitgesteld of zelfs helemaal niet genomen. Een enorm potentieel aan verduurzaming blijft liggen! En dat kunnen we ons niet langer permitteren.

Daarom heeft Climate Neutral Group dit Trendrapport Duurzame Mobiliteit opgesteld. We gaan in op doelen en ambities, stellen vast hoe het proces naar duurzamere mobiliteit er uit kan zien en verdiepen we ons in de netwerken, die relevant zijn om de doelen te helpen halen. Vanuit dit inzicht kunt u hopelijk met kennis en inspiratie uw eigen doelen stellen én bereiken voor een zo duurzaam mogelijke mobiliteit.



Onderzoek naar duurzame mobiliteit in de praktijk

In de afgelopen maanden spraken wij met 10 grote bedrijven én koplopers op het gebied van duurzame mobiliteit. Zo wilden we achterhalen hoever de mobiliteitsmarkt nu al is en waar die naar toe beweegt. Zijn de bedrijven echt al ver met het implementeren van hun duurzame ambities of lopen ze tegen obstakels aan? En waar staan we in 2020? Zijn er dan nog wel leaseauto's?

Uit ons netwerk kozen wij 10 bedrijven, daar spraken we met de mobiliteits- of fleetmanager of MVO-manager. De bedrijven hebben samen ruim 40.000 FTE in dienst (gemiddeld 4.000 per bedrijf) en een wagenpark van 13.000 auto's (gemiddeld 1.300 per bedrijf). Om een breed beeld te krijgen, was diversiteit in branche belangrijk. De groep bestond uit twee uitzendorganisaties, drie consultancy bedrijven, twee installatiebedrijven, een bank, een producent en één van de grote accountantskantoren.

Geïnterviewde personen hebben allen een grote staat van dienst. We kennen ze als bevlogen managers die zich hard maken voor het beperken van hun impact op het klimaat.

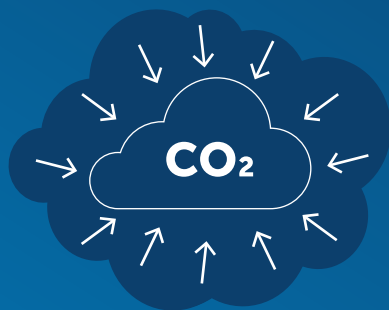
We hebben ze eerst gevraagd welke duurzame maatregelen ze al hebben getroffen en waarom. Waarom werken bedrijven aan duurzaam mobiliteitsbeleid?

De ondervraagden geven daarbij duidelijk deze **top 3** aan van beweegredenen om te werken aan een duurzaam mobiliteitsbeleid:

1. CO₂-reductie
2. Tegemoetkomen aan wensen van medewerkers en externe stakeholders
3. Kostenbesparing

Dit betekent overigens niet dat de directie van deze organisaties dezelfde top drie hanteert. De ondervraagden gaven aan dat deze top 3 meestal in omgekeerde volgorde gehanteerd wordt door de directie.

Minder kosten, meer winst en CO₂-reductie



CO₂-reductie

Het doel om CO₂ te reduceren is in een aantal gevallen een [intrinsieke wens](#) van de mobiliteitsmanager, fleetmanager of MVO-manager. In sommige gevallen is er vanuit een [certificering](#), zoals bijvoorbeeld de CO₂-prestatieladder, een belangrijke prikkel om te reduceren. In andere gevallen is er een overkoepelende [CO₂-reductie doelstelling](#) vanuit de directie. Het verduurzamen van de mobiliteit moet daaraan een bijdrage leveren.

Wensen stakeholders

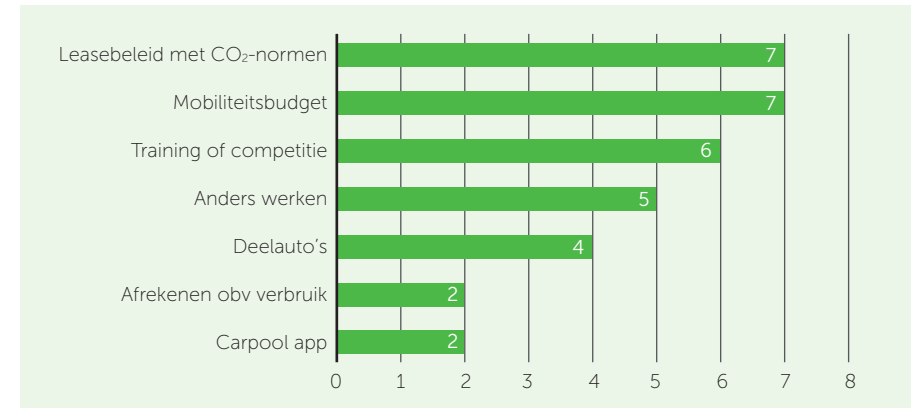
De bedrijven willen ook tegemoetkomen aan de wensen van de medewerkers en ontwikkelingen in de markt. Daarbij speelt de overheid een sterke rol door te sturen op de bijtelling. Medewerkers met een 'auto van de zaak' blijken erg gevoelig voor de [financiële prikkel](#) om voor een zuiniger auto te kiezen. De medewerkers kiezen vaker voor het model dat ze privé minder kost. Echter veel bedrijven zijn op problemen gestuit door het grotere aantal plug-in hybrides in hun wagenpark, waarmee in de praktijk veel minder zuinig wordt gereden dan verwacht. De verwachte CO₂-reductie wordt hierdoor niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd. Daarnaast willen medewerkers graag meer [flexibiliteit](#), omdat hun mobiliteitsbehoefte vaak verandert binnen de leaseperiode van vier jaar. De werkgever deelt die wens voor flexibiliteit van de mobiliteitsbehoefte van het bedrijf als geheel en de snelheid van technologische en prijsontwikkelingen op gebied van elektrisch rijden. Het traditionele leasecontract biedt die flexibiliteit nog niet.

Kosten besparen

De vraag is natuurlijk of er ook kosten zijn bespaard. Het antwoord daarop is: Ja. Maar dat komt niet altijd alleen door de genomen maatregelen. Het gemiddelde wagenpark is [zuiniger](#) geworden (vooral als gevolg van de bijtellingsregels) en er worden wat [minder kilometers](#) gereden door de mogelijkheden van [telewerken](#). Door de stijging van de brandstofkosten van afgelopen jaren is de besparingspotentie niet gehaald of is er zelfs een stijging in absolute zin te zien. Onderhoud en schades vormen nog steeds een flinke kostenpost.

Waar staat de markt?

We vroegen de bedrijven concreet naar wat ze al gedaan hebben uit een lijst van zeven maatregelen. De resultaten zijn te zien in de grafiek hieronder.



Belemmeringen

Je zou bijna denken: waarom hebben al die koplopers niet al lang op alle punten gescoord? Dat komt vooral omdat wij in Nederland heel goed zijn in “Ja, maar” zeggen. Daarom hebben we de belangrijkste 10 Ja, maars op een rijtje gezet:

1. Ja, maar het is vervelend als de werkgever kan zien welke ritten medewerkers maken.

Privacy is een probleem. Dit is vooral perceptie door de medewerker, voor wie het al snel ‘voelt’, dat zijn/haar privacy geschonden wordt. Door het gebruik van onze smartphone (van de baas) zijn we feitelijk allang te volgen, maar de werkgever doet natuurlijk niets met die informatie en dat mag ook niet. Een blackbox in de auto kan ook zo worden ingesteld dat alleen de relevante informatie eruit gelezen wordt, zoals hoeveel privékilometers zijn gereden maar niet waarheen.

2. Ja, maar het is zo lastig te administreren.

Dat klopt. Eén voorbeeld is dat [split billing](#) bij de NS nog niet mogelijk is. Als een medewerker dus de OV-kaart zowel zakelijk als privé gebruikt dan wordt dat niet gescheiden gerapporteerd. Uiteraard is daar omheen te werken, maar het vereist op dit moment nog extra werk. De aanbieders van mobiliteitskaarten gaan echter wel steeds verder, ook in hun rapportages. Laten we zeggen dat 80% al geregeld is.

Toelichting bij grafiek (in volgorde van score):

Leasebeleid met CO₂-normen: is er een keuzebeperking in het type leaseauto gebaseerd op de CO₂-uitstoot conform fabrieksnorm?

Mobiliteitsbudget: kunnen medewerkers kiezen voor een mobiliteitsbudget in plaats van een leaseauto waaruit ze hun mobiliteitsbehoefte kunnen financieren (bijvoorbeeld door het gebruik van een eigen auto of het openbaar vervoer)?

Training of competitie: is er werk gemaakt van een training of instructie op het gebied van zuinig rijden of is er een bijvoorbeeld een zuinig rijden wedstrijd georganiseerd?

Anders werken: biedt het bedrijf de mogelijkheid om meer thuis te werken, files te mijden en reizen zo te plannen dat kilometers worden vermeden?

Deelauto's: is er een auto beschikbaar van het bedrijf of van een externe aanbieder waarmee medewerkers die zelf niet met de auto naar het werk komen toch met de auto een externe afspraak kunnen bezoeken?

Afrekenen op basis van verbruik: worden medewerkers, die veel minder zuinig rijden dan de fabrieksnorm van hun leaseauto, daarop afgerekend of worden medewerkers die zuiniger rijden beloond?

Carpool-app: wordt carpoolen gefaciliteerd binnen het bedrijf of bedrijventerrein door middel van een tool of app?

Ja-maar[®]...

Blijven we ja-maren of gaan
we OMDENKEN?
Tijd voor een andere kijk op
mobiliteit!

Dan hebben we tot 2020 om de resterende 20% te regelen, dat moet toch lukken? Er zijn inmiddels al genoeg bedrijven met een fiscaal en administratief kloppende mobiliteitsregeling die ook door de werknemers begrepen wordt. En om het effect van duurzame maatregelen te meten, beleid bij te sturen en de directie mee te krijgen, is een goede administratie onontbeerlijk. sowieso erg belangrijk.

3. **Ja, maar het is lastig om realtime informatie over rijgedrag boven water te krijgen om zuinig rijden te stimuleren.**

Dat klopt. Op basis van de tankpasadministratie en de ingevulde kilometerstanden duurt het vaak even om die informatie boven water te krijgen. Toch biedt deze vorm van monitoren veel voordelen (zie kader). Daarnaast zijn er steeds meer oplossingen die elke week of twee weken automatisch een update naar de berijder sturen. Ook blackboxen in auto's bieden deze optie of smartphone apps. Op die manier is er een veel directere terugkoppeling op het gedrag van de berijder en daarmee een groter effect.

4. **Ja, maar leasemaatschappijen willen vooral zoveel mogelijk auto's kwijt.**

Dat zou je denken, maar de meeste leasemaatschappijen zitten niet stil in deze veranderende wereld en innoveren om in te spelen op andere klantbehoeftes. Ze werken al aan andere diensten waarbij bijvoorbeeld wordt betaald per kilometer en waar een flexibele pool van auto's kan worden ingezet voor de medewerkers, die niet altijd een auto nodig hebben. Veel leasemaatschappijen bieden inmiddels ook vakantieauto's en mobiliteitskaarten aan. De ondervraagden vinden niet altijd steun bij de directie wanneer zij de mobiliteitsbehoefte op tafel leggen en een heel andere aanpak voorstellen. En er is nog altijd een drempel om te veranderen van leverancier of te denken aan een geheel andere aanpak.

5. **Ja, maar de medewerkers moeten nu eenmaal de weg op.**

Dat klopt. Monteurs bijvoorbeeld moeten zoveel mogelijk klanten bedienen. Toch valt hier vaak enorm op kilometers én tijd te besparen met een intelligent planningssysteem. Een mooi voorbeeld is ook dat monteurs niet altijd direct op een storing afrijden, maar eerst controleren hoe urgent het is en dan bij voorkeur de lopende klus eerst afmaken. Consultants, accountmanagers en vertegenwoordigers hebben een 'target' die gehaald moet worden. Zowel bij deze medewerkers als hun management blijkt het target halen en 'goed bezig' zijn, sterk geassocieerd te worden met het direct contact met klanten en opdrachtgevers. Terwijl juist ook daar winst te behalen valt. Efficiënter plannen van afspraken en tele- en videoconferencing werkt goed, blijkt bij enkele koplopers. Meekrijgen van medewerkers en management is daar wel een uitdaging.

Wist u dat.... reductie onder de voet van de bestuurder zit

Alleen al door het goed monitoren van het brandstofverbruik, kan gemakkelijk 2,8% brandstof bespaard worden. Doorgerekend naar wat dit zou betekenen als alle personenauto's in Nederland zuiniger zouden rijden: op het totaal 19 miljoen ton CO₂ per jaar, die alle personenauto's in Nederland uitstoten, zou dit een **reductie van 535.500 ton CO₂** per jaar betekenen. Dit komt overeen met de totale CO₂, die alle huishoudens in een stad als Nijmegen, gezamenlijk uitstoten. Als heel Nederland zuiniger zou rijden zou er minimaal **168 miljoen liter benzine en diesel niet verbrand** worden. Goed voor een nationale besparing van **252 miljoen Euro**. Met een intensieve 'zuinig rijden'-training kan de besparing al gauw oplopen tot zo'n 8%. En dat is maar één van mogelijkheden om CO₂ en kosten te reduceren!

6. Ja, maar afrekenen op verbruik komt nooit door de OR.

Afrekenen op verbruik lijkt een gevoelig punt, maar de organisaties, die het hebben ingevoerd stuiten op maar weinig problemen. Het levert namelijk een grote groep mensen (meer dan 60% van de berijders) financieel voordeel op. De mensen, die er financieel slechter van worden, hebben een kans om daar wat aan te doen of het kan ze toch niets schelen. Afrekenen op te veel verbruik bij plug in hybrides is inmiddels redelijk geaccepteerd, dus waarom zouden we dat niet doortrekken. Bovendien blijkt in de praktijk dat de totale kosten er behoorlijk door kunnen zakken.

7. Ja, maar mensen weten elkaar niet te vinden om te carpoolen.

Ook al gaat er een financiële prikkel uit van carpoolen, voor mensen met een mobiliteitsvergoeding althans, toch lijkt het er maar niet van te komen, ook niet met allerlei tools. De grootste kans lijkt te liggen in een pro-actieve carpoolapp bij grote bedrijven op bedrijventerreinen met soortgelijke bedrijven zoals op de Zuidas. Daar is inmiddels een app in de maak die de agenda's van mensen uitleest en op basis daarvan suggesties doet. Voeg daarbij een groot parkeerprobleem en een vruchtbare bodem is geboren.

8. Ja, maar er is geen draagvlak voor deelauto's.

Een deelauto werkt slechts voor beperkte doelgroepen en het liefst ook op bedrijventerrein in grote steden want daar is vaak een parkeerprobleem en veel mensen hebben daar geen auto of gebruiken hem niet voor woon-werk verkeer. Ze wonen dichtbij genoeg om op de fiets te komen. De eerdergenoemde monteurs vallen buiten deze doelgroep. Bij consultants en accountmanagers zijn deelauto's bij uitzondering een optie. Een deelauto werkt immers niet in combinatie met een beleid waarin deze medewerkers standaard een leaseauto krijgen. En denk aan een standaard leaseauto boven een bepaald functieniveau ook al is dit voor het uitoefenen van de functie niet nodig. Voor het aanpakken van het leasebeleid en de introductie van meer deelauto's moeten heilige huisjes geslecht worden. Het wordt interessanter bij kantoren, die dicht bij stations gevestigd zijn en wanneer het gebruik van een deelauto laagdrempelig en makkelijk wordt gemaakt, bijvoorbeeld op basis van de toegangspas. Het blijkt trouwens ook goed te werken om mensen kennis te laten maken met elektrisch rijden.

9. Ja, maar die CO₂-normen kloppen niet.

Gelukkig lijken de overheden en autofabrikanten elkaar hierin te vinden en worden andere normen ingevoerd. Tot die tijd is er echter prima te werken met databases zoals www.werkelijkverbruik.nl waarin per type auto in Nederland is vastgesteld wat het werkelijk verbruik gemiddeld in Nederland van dat type is. Trainingsinstituten



Naar een CO₂-budget i.p.v. mobiliteitsbudget?

De stap van een mobiliteitsbudget naar een CO₂-budget is in principe snel te maken. Van elke modaliteit is de CO₂-uitstoot per kilometer bekend. Dan wordt het mogelijk om te sturen op de gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer en dus op duurzaam reisgedrag.

Dat klinkt geweldig, maar de kans is best groot dat dan de gemiddelde kosten per kilometer omhooggaan. Een treinreis is per kilometer al snel duurder dan de leaseauto. Willen bedrijven dat? Van de 10 bedrijven geeft slechts 1 bedrijf aan het haalbaar te vinden om hier toch op te gaan sturen met welbevinden van de Raad van Bestuur.

kunnen bovendien feedback te geven over de prestaties van de bestuurders t.o.v. een realistische verbruiksnorm.

10. Ja, maar het mobiliteitsbudget is helemaal niet duurzaam.

Dat is een vaak gehoorde klacht. En het zou natuurlijk kunnen dat een werknemer op basis van een lump sum mobiliteitsbudget kiest voor een grote, vervuilende, oude auto. Dat zal echter niet zo vaak voorkomen. Wel zullen de auto's die dan worden ingezet gemiddeld wat ouder zijn. Daar staat tegenover dat dezelfde werknemer waarschijnlijk zo slim is om kosten te besparen (uit eigen portemonnee) door slimmer te plannen, minder te reizen en ook de trein te pakken naar steden waar het duur parkeren is. Wij durven te zeggen dat deze werknemer in totaal minder CO₂ zal uitstoten. Kaders scheppen, informeren op basis van feiten kan werknemers helpen duurzame en kostenbewuste keuzes te maken.

Woon-werkverkeer, het ondergeschoven kindje

Maar weinig partijen hebben ook gericht aandacht voor het woon-werkverkeer. Vaak is er behalve de afstand en de kosten van de vergoeding geen inzicht in hoe de medewerker naar het werk reist en wordt daar slechts op gestuurd middels parkeerbeleid. Enkele bedrijven hebben het vergoedingsbeleid aangepast ten faveure van OV of vergoeden een maximale afstand van bijvoorbeeld 30 km om te promoten dat mensen uit de regio komen werken. Of een eis tot verhuizen binnen die straal van 30 km te stimuleren door vergoedingen af te bouwen of verhuizen te belonen.

De tendens is dat woon-werkverkeer gescheiden wordt gezien van de mobiliteitsbehoefte van de leaserijders. Tegelijkertijd rijdt die ook veel afstanden van huis naar het werk en vice versa en bovendien veel privé kilometers. Er is dus meer overlap in deze doelgroepen dan je zou denken, zeker wanneer de medewerker met alleen woon-werkvergoeding ook regelmatig naar een zakelijke afspraak moet. Om die reden denken enkele bedrijven in de toekomst de mobiliteitsregeling breder te trekken door bijvoorbeeld ook privé lease aan te bieden.

Afrekenen van privé kilometers?

Privé kilometers maken een behoorlijk deel uit van de kosten van de leaseauto. Naar schatting zo'n 30%. Vaak heeft men in de leaseregeling een bepaling opgenomen, dat er maximaal 12.000 kilometer privé gereden mag worden met de leaseauto, maar wie meet dat? Alleen door blackboxes of slimme apps te gebruiken, is het mogelijk om onderscheid te maken tussen privé en zakelijk. Daarbij rijst al heel snel het bezwaar van privacy. De medewerker vindt bovendien dat hij of zij door de bijtelling recht heeft om privé te rijden. Een lastige discussie die echter ook om te draaien is: als de medewerker weinig privé rijdt dan is de bijtelling 'onrechtvaardig' hoog. Andersom gedacht: als er wat minder privé gereden wordt dan is er binnen hetzelfde leasebudget een mooiere auto te leasen. Enkele organisaties hebben hier recent werk van gemaakt waarbij budgetneutraal wordt bijbetaald door de heavy users en die vergoeding gaat naar de mensen die minder kilometers rijden.

Green Deal Autodelen

Er zijn veel belemmeringen genoemd bij het onderwerp autodelen. Iedereen begrijpt de voordelen, en toch is het nog geen gemeengoed. Daarom is in juni 2015 de **Green Deal Autodelen** gesloten. Gebruikers, aanbieders, overheden en andere belanghebbenden zetten zich in om van autodelen de normaalste zaak van de wereld te maken.

Meer weten of meedoen? Neem contact op met Climate Neutral Group via 030 - 232 61 75



Mobiliteit in 2020 volgens de koplopers

Alle bedrijven signaleren dat de jongste generatie medewerkers **minder hecht aan een vaste leaseauto** en meer gewend is om te **flexwerken** en met **openbaar vervoer** te reizen. Betekent dit dat we snel naar minder leaseauto's gaan? Ja, maar veel minder snel dan verwacht. Zodra de jonge generatie kinderen krijgt en buiten de grote stad gaat wonen, verandert de behoefte en wordt vaak toch gekozen voor een gezinsauto. En als het even kan 'van de zaak'. Wel blijft de bereidheid om plaats onafhankelijk te werken groot en staat deze generatie meer open voor **elektrisch rijden** of het gebruiken van **ICT-tools om reizen te plannen**.

Mogelijk biedt dat de **juiste voedingsbodem** om toch een **verschuiving te krijgen van bezit naar gebruik**. Twee trends zouden dat kunnen versterken: steeds meer ICT-tools maken het delen van vervoersmiddelen makkelijker en zelfrijdende auto's zouden in staat kunnen zijn om 's ochtends om bijvoorbeeld precies 8:10u bij de berijder voor de deur te staan.

Dezelfde tools zouden dan ook privé gebruikt kunnen worden. Administratief en fiscaal wordt dat automatisch netjes gescheiden. Slimme agenda's zouden al zover kunnen gaan dat automatisch het vervoer wordt geboekt dat het beste past.

Het **aantal gereden kilometers zal af gaan nemen**, doordat men meer gewend is om te werken met videoconferencing en de kwaliteit daarvan steeds beter wordt. Toch blijft een grote groep toch nog veel onderweg, zoals vertegenwoordigers, accountmanagers, monteurs etc. Dit is ook typisch de groep die veel kilometers maakt en daardoor nog lastig te verleiden is om in elektrische auto's te gaan rijden. Autodelen is voor deze groep ook minder geschikt. Wel zien we een **trend naar steeds kleinere en dus zuinigere auto's** zowel door fiscale maatregelen als uit kostenoverwegingen. Monteurs en installateurs hoeven steeds minder mee te nemen en laten onderdelen vooraf bezorgen. De vraag is wel of dat netto een vermindering van CO₂ oplevert als ondertussen de pakketdiensten meer kilometers gaan maken. **Tools om ritten effectiever te plannen** worden steeds beter en gemeengoed.

De autofabrikanten zullen werk maken van steeds **betalbaardere elektrische auto's met grote actieradius**, die ook het vermogen hebben om op de snelweg meer kilometers te maken. Dat maakt dat de gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer nog flink omlaag kan.

Uw mobiliteitsbutler



Dromen van een mobiliteitsbutler

Een gedeelde droom van de bedrijven is dat er een partij opstaat die ze volledig kan ontzorgen. Van beleid, het meekrijgen van de directie én de werknemers tot en met implementatie. Een partij dus die de mobiliteitsbehoefte helemaal vervult en het bedrijf proactief voorziet van de nieuwste tools en een sluitende administratie. En monitort op kosten en CO₂!

Deze droom over het compleet ontzorgen geven we de werknaam '**Mobiliteitsbutler**': een aanbieder die alle werknemers van de vragende partij voorziet van passend vervoer voor elk moment. Gebruik makend van alle mogelijkheden in de markt: leaseparken, openbaar vervoer, deelauto's, fietsen etc.

Grote bedrijven zouden de butler vooraf moeten 'tenderen' om voor een bepaald bedrag per medewerker of per kilometer alles te regelen en het risico op zich te nemen. De aanbieder die dit het beste kan regelen en die vraag en aanbod optimaal bij elkaar kan brengen, wint.

Hoe komen we nu naar deze droom? Wie durft een mobiliteitsbutler op te zetten? De gemeenschappelijke gedachte is dat daarvoor meerdere klanten nodig zijn, zodat de butler kan leunen op een grote vraag en daardoor schaalvoordeel kan bieden. Alleen dan is het goedkoper te maken dan de huidige situatie met veel leasewagens die veel stilstaan.

De mobiliteitsbutler is er nog niet, maar er zijn wel deeloplossingen die bewezen gewerkt hebben bij de koplopers. Hierna zetten wij de belangrijkste op een rij.

"Coming together is a beginning; keeping together is progress; working together is success."

- Henry Ford

"Create possibilities – do not limit options."

- Martin Luther King



Succesfactoren voor duurzaam mobiliteitsbeleid

De meest succesvolle maatregelen zijn:

1. Beperk de keuze voor leaseauto's o.b.v. een CO₂-norm.
2. Bepaal het leasetarief inclusief brandstofkosten o.b.v. werkelijk verbruik.
3. Beloon zuinige rijders en laat vervuilers betalen.
4. Maak het aantal gereden kilometers inzichtelijk en stuur op vermindering.
5. Maak ook privé kilometers inzichtelijk en reken af middels een bonus/malus systeem.
6. Zoek de samenwerking met de burens voor een proactieve carpoolapp of deelauto's.
7. Stimuleer zuinig rijgedrag door training én een beloning.
8. Stel een mobiliteitsbudget op waarin OV-gebruik en deelauto's bruto worden verrekend.
9. Maak afspraken met leasemaatschappijen over flexibilisering van de contracten
10. Werk aan een goede inbedding, "preparing the ground". En het netwerk in kaart brengen.

Dit zijn niet-te missen stappen om maatregelen tot een succes te maken.

Daarom hieronder nog enkele tips van de koplopers:

Stel een Plan van Aanpak van 100 dagen op:

1. Maak een nulmeting van het huidige wagenpark en het mobiliteitsbeleid.
2. Inventariseer de verbetermogelijkheden en vooral de potentiële besparing.
3. Stel met de directie een CO₂-reductiedoelstelling en budget vast.
4. Inventariseer het draagvlak in de organisatie bij zowel medewerkers als staf.
5. Verzamel een groep van ambassadeurs en betrek die bij het ontwikkelen en uitrollen van nieuwe beleid.
6. Stel een kader op voor een nieuwe mobiliteitsreglement.
7. Neem die op in de aanbesteding van nieuwe leasecontracten en andere aanbieders van mobiliteitsdiensten.
8. Inventariseer aanbieders van mobiliteitsdiensten.
9. Informeer over het nieuwe beleid en stimuleer de medewerkers keuzes te maken uit het nieuwe pakket, bijvoorbeeld middels een beslisboom voor mobiliteit.

Leren van elkaar

Met name de grote bedrijven laten zich adviseren door partijen die fleetmanagement tools aanbieden of mobiliteitskaarten. De kleinere bedrijven leunen wat meer op de leasemaatschappijen, die met ze meedenken.

Er lijkt behoefte te zijn aan een neutrale, onafhankelijke partij die met proven concepts bedrijven kan ondersteunen met hapklare toepassingen zoals een slimme mobiliteits-budgetregeling, die administratief klopt, of een flexibele mobiliteitskaart, die onafhankelijk is van aanbieders.

De bedrijven die wij gesproken hebben, kennen allemaal meerdere collega wagenparkbeheerders en er wordt regelmatig kennis gedeeld, bijvoorbeeld binnen de bedrijvennetwerken gericht op duurzaamheid. Van concurrentie op dit vlak lijkt geen sprake. Jaarlijks wordt de fleetmanager van het jaar gekozen. Juist de fleetmanager, die zich inspant op gebied van duurzaamheid en verder kijkt dan de leaseauto alleen, blijkt de laatste jaren winnaar. Het netwerk, de verbreding en de wil om van elkaar te leren lijkt er een mooie en duurzame basis te zijn om samen te werken. Zou het dan toch mogelijk zijn: een gezamenlijke tender voor een mobiliteitsbutler in 2020?

Over dit trendrapport

Climate Neutral Group (CNG) is een social-venture, een bedrijf waar financieel resultaat en maatschappelijke impact hand in hand gaan. In 2001 zijn we opgericht door onder andere Stichting Doen en de Triodos Bank om het klimaatprobleem tegen te gaan. CNG heeft jarenlange ervaring met het in kaart brengen van de CO₂-uitstoot van organisaties en advisering omtrent reductiemaatregelen.

Mobiliteit is een belangrijk speerpunt in onze dienstverlening. Climate Neutral Group heeft een stevige positie in de mobiliteitsmarkt verkregen door met leasemaatschappijen samen te werken in compensatie- en reductieoplossingen voor zakelijke mobiliteit. Daarnaast geeft CNG bedrijven direct advies over het verduurzamen van mobiliteitsbeleid. De afgelopen jaren zien wij dat veel werkgevers behoefte hebben aan onafhankelijk advies op het gebied van duurzaamheid. Met dit trendrapport geven wij fleet- en MVO managers op een speelse manier inzicht in de succes- en faalfactoren en trends in zakelijke mobiliteit. We hopen dat deze uitgave u inspireert om de mobiliteit in uw bedrijf op een succesvolle manier te verduurzamen.

“Beter goed nu, dan perfect nooit.” - Daniëlle de Bruin

Climate Neutral Group 
for better business

Auteurs: Frank van der Tang en Danielle de Bruin, Climate Neutral Group
Contact: Danielle.debruin@climateneutralgroup.com



Wanneer **start** u?

☒ Nu ☐ Later

Over Climate Neutral Group

Climate Neutral Group is een social-venture met een maatschappelijk doel: het komen tot een 100% klimaatneutrale wereld. Onze missie is om zoveel mogelijk organisaties te helpen de transitie te maken naar klimaatneutraal ondernemen en om klimaatneutrale Climate Neutral Group is een social-venture met een maatschappelijk doel: het komen tot een 100% klimaatneutrale wereld. Onze missie is om zoveel mogelijk organisaties te helpen de transitie te maken naar klimaatneutraal ondernemen en om klimaatneutrale diensten en producten te ontwikkelen voor hun klanten. Elke organisatie veroorzaakt namelijk in meer of mindere mate CO₂-uitstoot. En daarmee heeft elke organisatie, onbedoeld, een negatief effect op het klimaat.

Met Climate Neutral Group realiseert u uw duurzame ambities waarbij een positieve business-case het resultaat is. Een win voor het klimaat en uw organisatie!

Climate Neutral Group 

for better business

Bezoekadres

Climate Neutral Group
Arthur van Schendelstraat 650-748
3511 MJ Utrecht

Postadres

Climate Neutral Group
Postbus 19110
3501 DC Utrecht
info@climateneutralgroup.com

www.climateneutralgroup.com