

## Notulen Werkgroep Mobiliteit 3

<b>Locatie:</b>	<i>Burgers Zoo Arnhem</i>
<b>Datum bijeenkomst:</b>	<i>14 september 2017</i> <i>10.30-12.30 uur</i>
<b>Werkgroep:</b>	<i>Mobiliteit 3</i>
<b>Voorzitter:</b>	<i>Sem Kok – Nederland CO2 Neutraal</i>
<b>Notulist:</b>	<i>Sem Kok</i>
<b>Aanwezig:</b>	Rick Boeren, RailDT John Zwanenpol, Dimension Data Frank Klukhuhn, Mercuurbouw Gerda Smit, Mercuurbouw Martin van Thulden, Acon B.V. Dick Wielaar, Wielaar Infrawerken Wim Bennink, Van Voskuilen Antoinette Taverne, Van Voskuilen Paul Tuinhout, Kramer Groep Marcel Kuipers, Thales Nederland Marcel van Gorp, Labrujere Staalbouw Eric Vogel, Natuurmonumenten
<b>Afwezig:</b>	Daniëlle de Bruin, Climate Neutral Group Herman Zeiderveld, Kroeze Infra B.V. Toon Vromans, Kroeze Infra B.V. Marcel van den Brink, AGEL Adviseurs Rob Huissteden, ABB B.V. Henri Nijland, Assa Abloy Nederland B.V. Vincent van de Kraats, Klaver Giant Groep B.V. Wilco Baaij, SPIE Nederland B.V.

## Agenda

1. 10.30 uur Gezamenlijke Kick-Off werkgroepen Mobiliteit en Transport
2. Werkgroepindeling Mobiliteit 1, 2 en 3
3. Spreker: *ULU, het alles-in-één-mobiliteitsplatform*
4. Opening Mobiliteit 1, 2 en 3
5. Notulist aanwijzen
6. Voorstelronde
7. Afspraken vorige vergaderingen
8. CO2 reducerende maatregelen
9. Rondvraag
10. 12.30 uur lunch

## Eisen CO<sub>2</sub>-Prestatieladder

Volgens de 3D1 eis dien je in ieder geval aan de volgende eisen te voldoen. Houd hier rekening mee tijdens de bijeenkomst! Zie hieronder waarop je dient te letten:

- ✓ Werkgroep dient erop gericht te zijn om één van de meest materiele CO<sub>2</sub>-emissies binnen scope 1, 2 of 3 te reduceren.
- ✓ Meehelpen aan de ontwikkeling van een ander (of verbeterd) product, dienstverlening of werkproces.
- ✓ Halen en brengen van kennis door het delen van relevante maatregelen welke verband hebben met de grootste energiestromen van projecten en de rangorde van de 10 meest materiele emissies daarbinnen.
- ✓ Het kunnen aantonen van de voortgang van het halen en brengen van informatie middels rapportages, verslagen, bevindingen en besluitvorming hierover.
- ✓ Deelname aan een initiatief waar een financiële bijdrage aan geleverd dient te worden.

## Notulen

1.

### Gezamenlijke Kick-Off werkgroepen Mobiliteit en Transport

Eveline Prop van NCN geeft een toelichting op de splitsing van de groepen Wagenpak 1 t/m 5 naar de werkgroepen Mobiliteit 1 t/m 3 en Transport 1 en 2. Dit wordt gedaan omdat er te veel diversiteit in de wagenpark deelnemers zat. Er is weinig overeenkomst tussen bedrijven met veel vrachtwagens en bedrijven met enkel luxe leasewagens. Daarnaast willen we meer diepgang in de werkgroepen realiseren. De deelnemers worden opgeroepen om vandaag goed te bekijken en ervaren of ze in de juiste werkgroep zitten.

2. Werkgroepindeling Mobiliteit 1, 2 en 3

Op eigen verzoek wordt Richard van Lingen van Voestalpine VBN toegevoegd aan de werkgroep Mobiliteit 1. Monique Holling van Sight Landscaping schuift ook aan, zij was niet ingedeeld en kiest voor onze werkgroep.

3. Spreker Sjoerd Jonkers van ULU, *het alles-in-één-mobiliteitsplatform*

<http://driveulu.com/>

<https://www.linkedin.com/in/sjoerdjonkers/>

ULU zorgt voor continue datametingen van het wagenpark. Gegevens als het toerental, de snelheid en locatie van de wagen worden bijgehouden waarmee handige vergelijkingen gemaakt kunnen worden. Een ritten registratiesysteem was de start van het bedrijf, maar de behoefte in de markt is

veranderd. De berijder moet zuiniger gaan rijden en beïnvloed worden zodat hij weet waar hij mee bezig is én inzicht krijgt in wat hij zelf doet.

ULU's nieuwe berijdersapp wordt over twee weken gelanceerd. Alle functionaliteiten in één. Navigatie, parkeren (nieuwe app die automatisch meters registreert en de meter weer uitzet), flitsers en rijgedrag. Elke rit van een berijder krijgt een rijscore tussen de 0 en 100. De berijder krijgt vervolgens ook tips om zijn score te berekenen. Er wordt dan minder gestuurd op het verbruik van een berijder, maar meer op zijn of haar rijgedrag.

ULU adviseert om een berijderscompetitie te starten. Maar dan om in plaats van op het individu in teams tegen elkaar strijden. Je krijgt een positieve groepsdruk als men samen iets wil winnen.

In de CO<sub>2</sub>-reductie is een hele belangrijke: een integratie met de brandstofgegevens. Tanktransacties worden vergeleken met gebruikte locatie tankpas (om fraude tegen te gaan, dat gebeurt best veel volgens Jeroen). Ook de kilometerstand uit de auto wordt hiermee gematcht. Je weet precies hoeveel brandstof een rit gekost heeft. En kunt dus ook berekenen: wat betekent het in euro's per jaar als je zuinig rijdt of juist niet. Dit wordt in een latere fase gekoppeld aan een CO<sub>2</sub>-uitstoot per rit. >>Noot Anne: Een tip van Connexion uit de middagsessie: geef je medewerkers een deel van de besparing in euro's terug om hen extra te motiveren hun rijstijl aan te passen. Connexion geeft 25% van de besparing in euro's terug aan de medewerkers via een verdeelsleutel. Vorig jaar € 800.000 op 4500 chauffeurs = €178 per chauffeur.

Er is een dashboard voor de wagenpark beheerder, daarin zit ook de toegevoegde waarde van het systeem. Je kunt daarin ook de locatie van alle auto's zien. Je kunt een hele rapportage draaien van het rijgedrag van iemand en ook de privé kilometers inzien. Locatiegegevens uitzetten zou kunnen, dan meet je alleen het rijgedrag. Er is ook een dashboard voor de berijder en zelfs voor de garagehouder die gegevens over de auto kan ophalen.

Privacywetgeving: de app is gecertificeerd voor de huidige wetgeving. Veranderde wetgeving mei 2018 wordt geborgd, daar zijn ze nu mee bezig. De bestuurder van de auto moet weten waar hij aan toe is en heeft recht op vergetelheid als hij of zij dat wenst. De OR moet instemming geven als je wilt starten met ULU. Er zit een privé /zakelijk/woonwerk schakelaar in de app waarmee je als je privé rijdt de locatiegegevens uit kunt zetten.

Er zijn ook meerdere initiatieven als ULU, ook van de diverse merkleveranciers. Voordeel van ULU is dat het universeel is en een wagenparkbeheerder de gegevens van verschillende merken kan combineren en samenvatten in één rapportage. Het doel van ULU is om al die data van die auto's te gaan koppelen met elkaar en samen te werken met de verschillende merken hierin. Vanwege de beperkte markt in NL hebben de grote merken vaak minder belang om een eigen Nederlandse toepassing te bouwen.

ULU ontwikkelt de hardware en software allemaal zelf. Er zit 10 man aan ontwikkelaars binnen het

bedrijf en worden in samenwerking met klanten heel veel geïnnoveerd. Er wordt heel veel data verzameld, daar mooie en bruikbare informatie van maken is de kunst.

De gegevens uit de app voldoen overigens aan alle eisen van de belastingdienst.

Vraag: weegt het inzetten van deze app en alles wat er achter zit op tegen de besparing? Antwoord Jeroen: bewustwording creëren bij medewerkers is belangrijker dan de daadwerkelijke besparing. Gemiddelde besparing bij klanten is lastig aan te geven, omdat er nog veel met demo's gewerkt wordt. >>Noot Anne: vanuit Mobiliteit 3 is het plan opgevat om ULU te vragen om een gezamenlijke test te gaan doen met alle bedrijven uit de mobiliteitswerkgroepen.

Door te analyseren kun je soms niet alleen op brandstof, maar ook op auto's besparen. Een analyse bij een bedrijf met 40 auto's die vooral stil stonden bij kantoor toonde aan dat ze ook met 4 auto's toe zouden kunnen om alle afspraken overdag te doen. De besparing van 36 auto's werd vervolgens omgezet in een mobiliteitsbudget voor medewerkers dat zij kunnen gebruiken voor woon-werk en privé mobiliteit.

Vraag: Hoe vergelijk je auto's met elkaar? De ene medewerker heeft een zuinigere auto dan de auto. Antwoord: Dit maakt iet zo veel uit, want er wordt echt naar het rijgedrag gekeken, dus hoe snel trek je op en dergelijke. Dit is een oplossing voor de worsteling die nu vaak plaatsvindt al je gaat vergelijken op het verbruik van een medewerker.

Vraag: Is de app zelflerend? Antwoord: Nee, je kunt wel nuttige plaatsen invoeren zodat de app automatisch woon-werkverkeer of vaak bezochte klanten kan herkennen. Je kunt ook dit achteraf corrigeren.

Vraag: is de app ook geschikt voor desktopgebruik? Antwoord: de app is beschikbaar op een telefoon/tablet en desktop. Apple en Android ondersteund, geen Windows.

Vraag: wat zijn de kosten van het gebruik van het platform? Antwoord: Prijzen staat op de website. De dongel is een plug-in systeem dat je makkelijk kunt monteren en weer loskoppelen. Maar professioneel inbouwen voorkomt fraude, een handige jongen haalt 'm er zo uit. Alhoewel het wel direct inzichtelijk is in het dashboard dat het apparaat eruit is geweest.

Prijzen hardware rond 145 euro en de maandprijs rond de 8/9 euro tot 50 auto's. De dongel die gebruikt wordt zit linksonder bij het stuur en is in elke auto in te bouwen. Benzineauto's vanaf 2001 en Diesel vanaf 2004 is het te gebruiken. Hybride auto's worden door het systeem ondersteund. Volledig elektrische auto's nog niet omdat zij niet de juiste data verplicht zijn aan te leveren vanuit de auto.

Vraag: Hoe ga je om in een competitie met verschillende wegen en de pech van files en dergelijke? Antwoord: Er is nu nog geen link tussen de verkeersinformatie zodat de app aangeeft dat je beter een andere route kunt nemen. In een volgend stadium wordt wel gekeken of ingebouwd kan worden

of een routesuggestie is opgevolgd en indien niet wat de consequentie daarvan is. Als iemand de pech heeft in de file te staan, kan hij er nog steeds voor kiezen om een gunstige rijstijl met langzaam en gelijkmatig rijden te kiezen óf elke keer hard op te trekken en te remmen en dat bepaalt de rijscore.

Jeroen wordt vriendelijk bedankt voor zijn presentatie en schuift aan om mee te praten bij werkgroep Mobiliteit 1.

### **Rondgang**

We beginnen met een rondgang langs de aanwezige leden waarbij een top of flop wordt gedeeld met betrekking tot CO<sub>2</sub>-reductie in de afgelopen periode. Bij Dimension Data worden vanaf nu alleen nog elektrische auto's beschikbaar gesteld voor de leaseregeling. Een mooie stap die voor het wagenpark een flinke reductie op moet leveren. Bij Mercuur wordt er vooral gekeken naar het beïnvloeden van het rijgedrag. Hierbij zijn er dinerbonnen uitgereikt aan de best presterende bestuurders. De resultaten zijn helaas nog niet zoals gewenst.

Jan Arie de Gier van Gebroeders Schep geeft aan dat zij net begonnen zijn met het CO<sub>2</sub> Bewust niveau 3 certificaat en nu voor de registratie het tanksysteem hebben aangepast voor beter inzicht. Bij ACON B.V. richt de bedrijfscultuur zich steeds meer op CO<sub>2</sub>. Er zijn grote stappen gemaakt, maar het reduceren van de diesel blijft een groot uitdaging. Het beïnvloeden van het gedrag wordt weer genoemd als uitdaging.

Wielaar Infrawerken loopt er tegenaan dat zij vooral met ZZP'ers werken die hun eigen bus hebben. Lastig om hen weer verplichtingen op te leggen. Zelf hebben zij maar twee of drie bedrijfswagens.

Van Voskuilen is bezig om door te stomen naar niveau 5 op de CO<sub>2</sub> Prestatieladder. Zij hebben een rijstijl kastje van SKODA in de bedrijfswagens en richten zich vooral op rijstijl score. Het verbruik bepalen blijft lastig vanwege de zware belading van de wagens. Proberen CO<sub>2</sub>-reductie te koppelen aan geld. Dit creëert bewustzijn bij de chauffeurs.

Kramer B.V. is net op niveau 3 en is net begonnen met het implementeren van maatregelen. Op dit moment weinig resultaten om te delen.

Bij Thales is niveau 5 op de prestatieladder net behaald. Er is nieuw beleid waarbij er gekeken wordt naar de CO<sub>2</sub>-score van nieuwe auto's wanneer er spraken is van vervanging. Ook worden medewerkers aangespoord om zelf te kijken naar wat zij kunnen doen om CO<sub>2</sub> te reduceren. Er is een fiets-naar-je-werkdag georganiseerd.

Bij Labrujere Staalbouw zijn zonnepanelen op de loodsen geplaatst waardoor er 50% minder stroom wordt verbruikt. Het wagenpark van 12 auto's bestaat voor 70% uit bestelwagens met car-trackers. Dit is een ouder systeem en na de presentatie van ULU wordt er wel nagedacht over vervanging.

Natuurmonumenten zoekt naar slimme oplossingen voor de vloot van dienstauto's en andere voertuigen. Personenauto's rijden al verplicht op gas en moeten elektrisch zijn als het niet anders kan. Een driver challenge blijkt erg leuk te zijn en er komt een experiment met een mobiliteits-app.

### **Afspraken vorige vergaderingen**

De leden zien graag dat het mailcontact wat meer geconcentreerd wordt ten opzichte van de vorige werkgroep. Ook is er de wens om meer een teamgevoel te creëren door ervoor te zorgen dat de aanwezigheid minder wisselend is. Er wordt vanuit de organisatie een suggestie gedaan voor een gezamenlijk doel voor de werkgroep. Dit kan een reductie op brandstof zijn of gereden kilometers.

Ook zouden de leden het zinvol vinden om de eerste 10 minuten van de bijeenkomst te besteden aan het delen van algemene reductiemaatregelen.

### **Reductie van CO<sub>2</sub> op gebied van mobiliteit**

Verschillende manieren van besparen op gebied van mobiliteit worden besproken. Bij Acon en Wielaar wordt personeel ingehuurd in de provincie waar de klus is gesitueerd. Hier gaan wel altijd eigen mensen mee als waarborg dat het werk voldoet aan de standaarden van het bedrijf.

Al snel raakt de groep in gesprek over de verschillende methoden om inzicht te krijgen in de rijstijl en rij-data. Zes van de aanwezigen geven aan te werken met een systeem dat die functionaliteit heeft. Cijfers die bestuurders krijgen via een applicatie als ULU kan weer gebruikt worden om het gesprek aan te zwengelen in een toolbox meeting. Door resultaten ook voor anderen inzichtelijk te maken kan er een competitie ontstaan. Het is dan wel belangrijk dat het steeds moeilijker wordt om op de eerste plaats te blijven staan om het ook voor de beste bestuurder uitdagend te houden. Ook wordt er gesproken over het indelen van auto's in verschillende categorieën.

Een succesverhaal werd gedeeld door Labrujere Staalbouw, waar de focus op rijgedrag een brandstofbesparing van 17% opleverde. Om dit te berekenen zijn de gereden kilometers en de verbruikte brandstof van twee opeenvolgende jaren tegen elkaar afgezet.

Bij Natuurmonumenten is, onder anderen vanwege de werkzaamheden, gekozen om biodiesel in te kopen voor het materieel. Dit levert een besparing op van 75-80% op wat CO<sub>2</sub> betreft. De kosten liggen zo'n 30% hoger dan normale diesel. Dit wordt gebruikt als extra stimulans om het rijgedrag te verbeteren.

De presentatie van ULU wordt nog even kort doorgenomen. De leden die al een systeem hebben geven aan dat zij niet zomaar gaan overstappen naar een ander systeem, tenzij de voordelen overweldigend zijn. De directie moet in veel gevallen overtuigd worden. Er is vooral behoefte aan een systeem waarbij er terugkoppeling plaats kan vinden op de rijstijl.

Electrische auto's worden nog kort besproken. Probleem blijft toch actieradius. Veel leden moeten voor hun werkzaamheden veel extra gewicht toevoegen waardoor de actieradius nog verder omlaag gaat. Volgend jaar worden de laadpunten van FastNed 30% sneller dan de supercharger van Tesla door het verdubbelen van de capaciteit.

### **Afspraken volgende bijeenkomst**

- Eric Vogel geeft een presentatie over de resultaten van een test met een mobiliteits-app.
- Martin van Thulden zal de bijeenkomst daarna een presentatie geven over de reductiemaatregelen die Acon B.V. tot nu toe heeft genomen.
- Sem Kok gaat onderzoeken of het mogelijk is om een testperiode te regelen met het materiaal van ULU. Mogelijk alle werkgroepen mobiliteit.
- Eerste 10 minuten worden gebruikt om reductiemaatregelen uit te wisselen en elkaar hierin te inspireren.
- Leden hebben formulier ingevuld met inzicht.
- Formuleren van een gezamenlijke reductiedoelstelling.