

Notulen Werkgroep Mobiliteit 3

| | |
|---------------------------|---|
| Locatie: | <i>Landgoed De Horst, Driebergen</i> |
| Datum bijeenkomst: | <i>14 december 2017 10.30-12.30 uur</i> |
| Werkgroep: | <i>Mobiliteit 3</i> |
| Voorzitter: | <i>Sem Kok – Nederland CO2 Neutraal</i> |
| Notulist: | <i>I. van Schijndel & Chantal Hooijmans (Hans Eek Infraverken)</i> |
| Aanwezig: | <i>Kees van Driel (Kone) Paul Tuinhout (Kramer Groep) Koenraad Backers (Natuur & Milieu) Nick Lapidaire (Rail TW) Gertjan Alings (Thales) Ad Zundert (Thales) Marcel Kuipers (Thales) Wim Bernink (Voskuilen Woudenberg) Antoinette Taverne (Voskuilen Woudenberg) Martin van Thulden (Acon) John Zwanepoel (Dimension Data) Iñes van Schijndel (Hans Eek Infraverken) Chantal Hooijmans (Hans Eek Infraverken)</i> |
| Afwezig: | <i>Herman Zeiderveld (Kroeze Infra) Toon Vromans (Kroeze Infra) Wilco Baaij (SPIE Nederland) Gerda Smit (Mercur Bouw) Frank Klukhuhn (Mercur Bouw) Marcel van den Brink (AGEL Adviseurs) Danielle de Bruin (Climate Neutral Group) Henri Nijland (Assa Abloy Nederland) Rob Huissteden (ABB) Vincent van de Kraats (Klaver Giant Groep) Jeroen Ritzer – Van Dinther (COMOL5) Marcel van Gorp (Labrujere Staalbouw)</i> |

Agenda

1. 10.30 uur Gezamenlijke Kick-Off werkgroepen Mobiliteit;
2. Spreker: Natuur en Milieu;
3. Opening Mobiliteit 1, 2 en 3 afzonderlijk;
4. Voorstelronde nieuwe leden;
5. Afspraken vorige vergaderingen;
6. CO2 reducerende maatregelen, uiteen in groepjes;
7. Nabespreken groepsgesprekken;
8. Rondvraag

9. 12.30 uur lunch

Eisen CO₂-Prestatieladder

Volgens de 3.D.1 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 CO₂-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

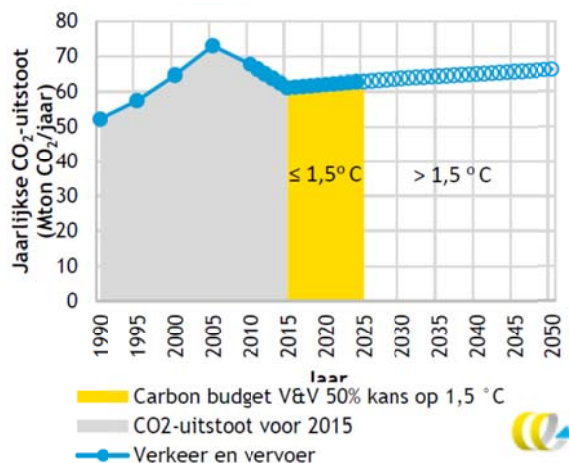
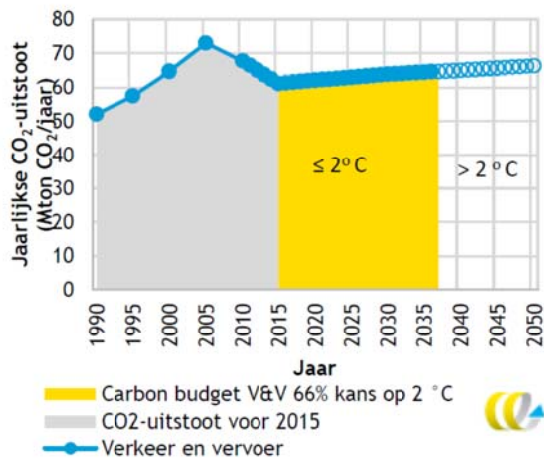
1. Opening Mobiliteit 1, 2 en 3

Eveline Prop opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. We starten met alle werkgroepen mobiliteit samen met een presentatie van Natuur en Milieu.

2. Spreker: *Natuur & Milieu – Koenraad Backers*

Koenraad begint zijn verhaal met een quiz. Hij ligt toe dat elk land een mobiliteitsbudget heeft om te voorkomen dat de temperatuur op aarde meer dan 2 jaar stijgt. Binnen 8 jaar is het Nederlandse CO₂ budget voor mobiliteit op als we niks veranderen. Qua personen mobiliteit gaan we in Nederland al de goede kant op m.n. door toename elektrisch vervoer. Vrachtwagens, Zeevaart en Luchtvaarttechnologie gaat nog niet zo hard terwijl het gebruik juist weer stijgt door aantrekkende economie. De normen voor auto's zijn mondiaal vastgelegd om de uitstoot te verminderen. Dit is 95 gram voor personenauto's in 2021. Volgend jaar komt er pas een norm voor vrachtwagens.

Het Nederlandse klimaatakkoord is minder ambitieus dan Parijs. Versnelling is nodig, voor zowel 1,5 als voor 2 graden Celsius opwarming. De doelen op de verschillende mobiliteit onderdelen (personenauto's, vracht, km beprijzing, lucht & scheepvaart) zijn minder ambitieus dan noodzakelijk is. Nederland is heel erg gericht op de economie ipv op duurzaamheid. In Nederland willen we wel in 2030 100% elektrische autoverkoop (nieuwe auto's).



Het kan wel ambitieuzer. Zo is er een grote groei in E-bikes en Cargo bikes. Markt voor elektrische auto's groeit snel. Elektrische bussen van VDL gaan als een trein. Biobrandstoffen voor vliegverkeer en zwaar vervoer is in opkomst. Autodelen wordt ook steeds gewoner.

Mobiliteitsbeleid van bedrijven is een grote kans om gedrag bij mensen te veranderen. En na te laten denken over andere opties van vervoer.

Vraag: wat kan voor andere onderdelen mobiliteit? Vrachtverkeer zou naar elektrisch kunnen. Vliegverkeer is lastig, daar moet je vooral het verbruik verminderen (skype, trein, CO₂ belasting). Het alternatief voor vliegen moet dan wel heel aantrekkelijk worden. En een deel biobrandstoffen kan daar ingezet worden.

Een auto stoot nu bijna 50% meer CO₂ uit dan de fabrikant zegt. Er is dus een groot gat tussen het norm verbruik en het werkelijke gebruik. Voor een werkgever is de trein goedkoper dan een auto. Trein is 11 cent per kilometer en de auto is 18,5 cent per kilometer. Dit zijn alleen de Euro's, hierbij is niet gekeken naar de tijd die het reizen kost.

Welke brandstof is de beste keuze voor het milieu? Elektrisch op groene stroom natuurlijk. In tegenstelling tot wat veel mensen denken is Benzine minder belastend dan LPG, CNG en Diesel. Dit omdat deze drie ook veel meer fijnstof uitstoten naast CO₂. Zie ook: <https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2017/02/NM-Brandstofranking-personenautos.pdf>

Natuur & Milieu werkt met 50 mensen vanuit Utrecht. Het is een Stichting die vooral samen met bedrijven en overheid wil werken. Thema's Energie, Mobiliteit en Voedsel.

Mobiliteitsbeleid van Natuur & Milieu > Zoveel mogelijk elektrisch en waar dat niet kan duurzame biobrandstof. En natuurlijk verminderen en energie besparen. Ze werken veel samen met bedrijven om de behoefte aan mobiliteit te verlagen:

- Focus op minder kilometers
- Investeren in fiets en OV

Dit is een lastig onderwerp omdat er veel obstakels/weerstand zijn (CAO/OR bijvoorbeeld).

Anders Reizen is een platform met grote bedrijven die hun mobiliteitsbeleid willen verduurzamen. Het is nog niet heel erg concreet. Vertegenwoordigen 340.000 werknemers. Combinatie van CEO en managementniveau (HR/Financieel en Facilitair). Kennisdeling en beïnvloeding.

Road to Zero is een platform waar bedrijven elkaar ontmoeten om aan elektrisch wagenpark te bevorderen. Ze hebben een Leasewijzer en een Fietswijzer gemaakt. De Leasewijzer geeft inzicht in welke maatregelen kun je nemen? En ook een organisatieveranderingsmodel. <https://www.natuurenmilieu.nl/road-to-zero/leasewijzer/>

Volgend jaar wordt er weer een mobiliteitsbenchmark gemaakt onder bedrijven op verschillende mobiliteitsonderdelen. Koenraad roept op om hieraan mee te gaan doen om inzicht te krijgen hoe je presteert ten opzichte van andere bedrijven.

Bij N&M kun je nu Private Lease als consument afnemen (E-golf). Volgend jaar willen ze dit ook aanbieden aan werkgevers. Een aanbod voor werknemers die geen recht hebben op een leaseauto om het voor hen aantrekkelijk te maken om een elektrische auto te leasen. Ze willen dit versnellen en een aantrekkelijk aanbod neerleggen. Omdat ze nu weinig aangeboden worden in de lease of heel erg duur zijn. N&M wil de aantrekkelijke auto's qua prijs een actieradius naar Nederland krijgen, gaan nu veel naar Noorwegen, China.

Vraag: Hoe is de ontwikkeling met bedrijfsbussen? Er zijn wel bestelwagens beschikbaar elektrisch. Grotere bedrijfsbussen niet. Eigenlijk is er nu alleen ombouw mogelijk. Wordt dan wel een dure bus. En hij moet onder de 3500 kg blijven i.v.m. criteria voor groot rijbewijs. Elektrische bussen ontwikkeling gaat heel erg langzaam.

Hoe zit het met trekvermogen e-personenauto's? Met een caravan zakt actieradius dan gigantisch in, dus dat is niet te doen. In je leasecontract kun je een andere auto krijgen voor vakanties.

Hoe zit het met waterstof? Dat is voor kleine auto's nog niet duurzamer omdat het heel veel energie kost om te maken. Alleen een oplossing voor groot verkeer, zeevaart etc.

3. Vragen en discussie

Vraag: de locatie van een bedrijf maakt ook heel veel uit. Doen jullie daar ook iets mee? Dat kan ook heel erg beïnvloeden hoe mensen naar hun werk komen. Natuur & Milieu speelt hier geen rol in. Anders Reizen kijkt hier wel naar, dat medewerkers van deze bedrijven in elkaars kantoren kunnen werken of vergaderen. Zodat je meer toegang tot locaties hebt en zodoende minder kilometers hoeft te reizen naar een kantoor.

Vraag: de bezorging van goederen, er komen vaak 5-10 bezorgers per dag lang, kan dat niet meer geconcentreerd? Ontwikkeling van een verzamel hub bijvoorbeeld? Koenraad is het hier mee eens, de grote steden werken hier ook aan in een Green Deal. Pakketdiensten werken wel efficiënt en die rijden heel weinig leeg. Vrachtwagens rijden veel meer leeg. Markt zou

wel heel goed te elektrificeren kunnen zijn. In de bouw zijn er ook initiatieven, bijvoorbeeld in Utrecht, waar vrachtwagens buiten de stad wachten totdat ze de bouwplaats op kunnen. N&M speelt hier geen grote rol in.

4. Werkgroep Mobiliteit 3

Nieuwe leden:

Kees van Driel (KONE) – afdeling Kwaliteit & Milieu hoofdkantoor. Kone is een bedrijf dat automatische deuren en geveeliftens levert. Ongeveer 600 à 700 auto's in het wagenpark, met name voor servicemonteurs.

Sem geeft aan dat niet iedereen de lijst die toegestuurd was heeft ingevuld. Doel van vandaag is om een gezamenlijke reductiedoelstelling op te stellen, specifiek voor deze werkgroep mobiliteit, zodat we met elkaar kunnen overleggen en van elkaar kunnen leren. Hierbij acties bepalen om doelstelling te kunnen behalen. Er is in kleine groepjes 5 minuten gebrainstormd over de te formuleren doelstelling en de acties.

Kees en Paul: Veel auto's. Eerst hadden ze een absolute doelstelling geformuleerd. Dit hebben ze gewijzigd naar relatief getankte liters tezamen met het theoretisch gebruik van de wagens. Dit i.v.m. met de onbetrouwbaarheid van de gegevens m.b.t. de gereden kilometers.

Nick gaf aan ook eerst absoluut berekend te hebben maar zijn ook overgestapt op relatief, gereden kilometers per FTE. Steeds meer de focus op minder gebruik van de auto, meer gebruik van het openbaar vervoer. Dit wordt beloond. Uitzondering hierop zijn de nachtdiensten dan is het openbaar vervoer niet optimaal.

Marcel geeft aan niet alleen naar de getankte liters te kijken maar met name ook te kijken naar het realistisch formuleren van de doelstelling. M.a.w. niet te ver vooruitkijken, maar per jaar.

Wim geeft aan dat we moeten inzetten op maximaal 2% reductie.

Martin geeft aan dat binnen Acon wordt gekeken naar CO₂-uitstoot per FTE per Euro omzet. Binnen Acon wel de interesse voor energiezuinige voertuigen voor zwaarder vervoer, maar weinig/geen aanbod hiervoor.

Chantal geeft aan dat binnen Hans Eek Infrawerken het moeilijk is om de keuze voor de auto's te beïnvloeden aangezien zij met name met ZZP-ers werken. Reductiedoelstelling met audit afgelopen jaar vastgelegd op -1% per jaar tot 2020.

Sem vat kort samen dat we uitkomen op de doelstelling:
CO₂ gereduceerd over 1 jaar met 2% met als basis 2017. Doelstelling voor 2018.

Koenraad vraagt zich af of het mogelijk is om een splitsing te maken in type vervoer (zwaarder vervoer en personenwagens).

John geeft aan dat dat een logische vraag is maar lastig te beantwoorden is doordat de werkgroep bestaat uit een grote diversiteit aan bedrijven. (qua grootte en type werknemers).

Nick geeft ook aan dat we ervoor moeten waken dat de doelstelling niet te ambitieus wordt geformuleerd. Naast deze doelstelling heb je ook nog je eigen ladder-doelstelling die gerealiseerd moet worden voor de audit.

Koenraad geeft aan dat de doelstelling niet exact maar relatief gemeten moet worden.

Sem geeft aan dat deze doelstelling een extra motivatie kan zijn op de geformuleerde doelen op de ladder. We kunnen elkaar hierin motiveren en stimuleren. Het kan gezien worden als een extra steuntje in de rug.

Wim geeft aan dat 2% voor hen moeilijk haalbaar is, waarop Iñes en Chantal ook inhaken dat zij ook met hetzelfde probleem kampen.

Koenraad geeft aan dat we het percentage dat we willen realiseren een gemiddelde moet zijn van de totale werkgroep en gebaseerd is op FTE en niet op omzet.

Sem:

Als basisjaar wordt 2017 genomen. Deze gegevens dienen door iedereen nog aangeleverd te worden in een excel bestand waarin scope 1 brandstofuitstoot en aantal FTE wordt aangegeven.

Sem verwerkt dit tot een totaaloverzicht.

In maart 2019 is de deadline/evaluatiemoment.

Daarbij geeft Martin aan dat de nieuwe leden ook hun gegevens over 2017 aan dienen te leveren om het juiste beeld te houden.

Sem geeft aan dat er een proef wordt uitgevoerd met de rijstijlmeter gedurende 2-3 maanden en wil graag weten wie daarin interesse hebben.

Daarin geven Kees en Martin aan dat ze iets dergelijks al gebruiken.

Vanuit Thales en Dimension Data en Hans Eek Infrawerken is hiervoor interesse maar wordt intern eerst even besproken en volgt terugkoppeling naar Sem.

Wim geeft aan dat dit helaas geen optie is omdat ze aan een automerk vastzitten en niet mogen inbouwen. Maar wel interesse voor materieel en machine. Ze hebben hierover al contact gehad met Bijlsma uit Groningen. Martin geeft aan dat dit Grip is en dat die al eens een presentatie hebben gegeven tijdens een middagsessie.

Marcel geeft aan dat ze eerder een programma hebben gedaan, o.a. een training van 1,5 uur nieuwe rijden. De deelnemers waren erg enthousiast. Vandaar hun interesse nu ook in de rijstijlmeter proef.