

Notulen Werkgroep Mobiliteit 3 & 4

Locatie:	<i>Landgoed De Horst, Driebergen</i>
Datum bijeenkomst:	<i>20 september 2018 11:00 – 13:30 (inloop vanaf 10:30)</i>
Werkgroep:	<i>Mobiliteit 3 & 4</i>
Voorzitter:	<i>Sem Kok – Nederland CO2 Neutraal, Noël Verberg – Nederland CO2 Neutraal</i>
Notulist:	Sem Kok
Aanwezig:	Mobiliteit 3 Acon BV (M. v Thulden) Dimension Data (D. Barbier) Hans Eek Infra (I. v Schijndel, C. Hooijmans) KONE BV (K. v Driel, S. Groen) Kramer Groep (P. Tuimhout) Kroeze Infra (M. Duijzers) Thales Transportation Systems (G.J. Alings) Mobiliteit 4 CRUX Engineering BV (C. Roos) DAGnl (M. Radstake) Schagen Groep BV (G. Molenaar) Van Elshout & De Bont Waalwijk BV (R. Beckers) IRIS Anticorrosion (D. van Lierde)
Afwezig:	Mobiliteit 3 ABB B.V. Agel Adviseurs Assa Abloy Nederland BV CityTec K.C.C. Klaver Giant Groep BV Labrujere Staalbouw Mercur Bouw BV Protec Netherlands RailTD REPCON Spie Nederland Van Hoek Bouw BV Van Voskuilen Woudenberg BV Mobiliteit 4 Agidens Infra Automation ASSET Rail

Agenda

1. 10:30 Inloop werkgroep Mobiliteit 3;
2. 11:00 Start werkgroep;
3. 11:05 Presentatie Dick Barbier over resultaten na aanpassen leaseregeling;
4. 11:30 Presentatie Groep 2 over resultaten aankarten leaseregeling (AGEL, ABB en Van Hoek Bouw);
5. 12:00 Presentatie Groep 1 over themamaand rijgedrag (V. Voskuilen, KONE BV, CityTec en Labujere Staalbouw);
6. 12:20 Rondvraag;
7. 12:30 Lunch in de werkgroep;
8. 13:30 Einde bijeenkomst, start middagprogramma;

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

We beginnen de bijeenkomst met algemene mededelingen. Vanuit praktisch oogpunt sluit de nieuwe werkgroep Mobiliteit 4 aan bij Mobiliteit 3. De planning is dat er twee presentaties plaats zullen vinden. Dick Barbier zal vertellen over de eerste resultaten en opvallende zaken na het aanpassen van de leaseregeling. Daarna zullen Kees van Driel en Sam Groen een presentatie geven over gedragsverandering en het implementeren van ULU.

Leaseregeling

Dick Barbier begint zijn presentatie met een korte introductie van de werkzaamheden van Dimension Data. In Nederland heeft het bedrijf zo'n 300 medewerkers. Van deze medewerkers hebben er 230 een leaseauto. In de oude situatie kregen alle medewerkers automatisch een dieselauto. Door het maatschappelijk debat over diesel en de algemene tendens is nu besloten om de regeling aan te passen. Hierbij is de afweging gemaakt tussen de emissiefactoren van diesel en benzine. Op basis hiervan heeft men besloten om medewerkers:

- Geen diesel meer te laten rijden;
- Geen plug-in hybrides meer te laten rijden;
- Bij elektrisch rijden de 12^e leasemaand te vergoeden;
- En het verschil in brandstof uit te betalen aan medewerkers wanneer zij een zuinigere auto kiezen dan gemiddeld. Dit wordt een 'groenbonus' genoemd.

De keuze om plug-in hybrides niet beschikbaar te stellen komt voort uit de ervaring dat er te weinig gebruik gemaakt wordt van de hybride mogelijkheden van de auto. Dit levert een ongewenst effect op. Dit is de eerste fase van het nieuwe plan dat is ingegaan in april 2017. Er staat een tweede fase gepland waarbij er ook gekeken wordt naar de implementatie van een mobiliteitsbudget en een leasefiets regeling.

Wat op valt na het eerste jaar met de nieuwe regeling is een toename van het aantal privékilometers. Medewerkers kiezen er dus bewust voor om vaker hun eigen auto te pakken dan de leasewagen. Een knelpunt is het verschil meten tussen lease en privé. Een van de redenen hiervoor is het deel van de leasevergoeding die zijn bruto terugkrijgen als zij geen leaseauto hebben. Dit is een mogelijk discussiepunt voor het aanscherpen van de leaseregeling.

Ook neemt de relatieve CO₂-uitstoot toe. Dit is deels te verklaren door elektrische auto's die grijs geladen worden. Daarnaast blijkt dan benzine per liter/kilometer meer uitstoot dan diesel.

De vraag naar elektrische auto's neemt langzaam toe door de verbetering van het bereik en de prijs.

De uitbetaling van de groenbonus blijft eigenlijk liggen. Blijkbaar is deze tegemoetkoming niet interessant genoeg voor de medewerkers.

Op dit moment zijn er maatregelen die getroffen worden om de reductie op gebied van het wagenpark te vergroten. Zo kan het bedrijf gaan sturen op laden met groene stroom wanneer er niet op de zaak wordt geladen.

Het dilemma tussen benzine en diesel wil Dimension Data aankaarten bij de SKAO of andere partijen die te maken hebben met de Prestatieladder. Hoe moet dit geïnterpreteerd worden en welke keuzes moet je als bedrijf maken?

Een andere maatregel is het verbeteren van het inzicht in de gegevens. Dimension Data vindt dat zij zelf samen met de medewerkers meer zorg moeten dragen voor dataverzameling zoals kilometers. Ook willen zij kijken naar een nieuwe berekening van relatieve uitstoot aan de hand van FTE's. Er zijn namelijk veel open vacatures maar wel meer omzet. Dit zorgt voor een vertekend beeld.

Belangrijkste tips die Dick heeft voor bedrijven die aan de slag willen met het aanpassen van de leaseregeling zijn:

- Analyseer vooraf wat het effect is van de maatregelen die je wil treffen;
- Stimuleren van elektrisch rijden kost tijd, neem die ook;
- Wil je op de korte termijn CO₂ besparen? Doe de diesels dan niet meteen weg;
- Hoe meet je de uitstoot per kilometer? Leg dit van tevoren vast.

Discussie

Na de presentatie is er de mogelijkheid voor discussie. Hierin wordt door Maarten van Kroeze Infra geeft aan dat het installeren van een Blackbox mogelijkheden biedt voor het accurater verzamelen van gegevens. Ook privé kilometers en verbruiken worden zo goed geregistreerd.

Kees van KONE BV geeft aan dat het ook mogelijk is om de kilometers te berekenen door middel van de getankte liters. Sam van KONE vraagt zich af of het betalen van de 12^e maand ervoor zorgt dat mensen een duurder auto kiezen. Dit is volgens Dick niet mogelijk. Daarnaast komt de vraag van Sam of er nu in de leaseregeling een maximale uitstoot per voertuig is? Deze is er nu niet.

Gedagsverandering en implementatie van ULU

Na een korte pauze vertellen Kees en Sam van KONE over de implementatie van ULU en de uitdagingen met betrekking tot verandering van het rijgedrag.

Ook zij beginnen met een korte introductie van de activiteiten die het bedrijf uitvoert. Het bedrijf heeft 750 voertuigen rondrijden en in Nederland 900 mensen in dienst. Vooral bedrijfswagens met monteurs. In de bedrijfswagens zit nu Ctrack geïnstalleerd. Dit is gedaan vanwege de mogelijkheid om monteurs efficiënt naar een volgende klus te sturen. Dit product heeft echter een aantal nadelen:

- De omgeving is gedateerd;
- Hoge kosten;
- Nog geen gedrag inzichtelijk;

Daarnaast loopt het bedrijf tegen problemen aan met inzicht van twee leasemaatschappijen. Daarom is de zoektocht gestart naar een vervangend systeem waarbij er nu een test gedaan wordt met ULU. De redenen om hiermee aan de slag te gaan zijn:

- Lagere kosten;
- Functionaliteiten;
- Directe feedback aan bestuurder;

Nu is er gestart met een beperkte pilot met vier medewerkers. Vanaf 1 oktober zal er een test plaatsvinden met de moeilijkste groep van 12 servicemonteurs. Bij deze groep moet er snel geschakeld kunnen worden tussen klussen en is vaak op pad. Het plan is om de eerste maand nog niet aan te geven dat het systeem geïnstalleerd is, om vervolgens na een maand dit te openbaren. Hierna kan er een vergelijking gemaakt worden tussen de periode met en zonder dongel. De belangrijkste horde ligt hier bij het overtuigen van de ondernemingsraad. Een argument dat veel aangehaald wordt is dat men zich erg gecontroleerd wordt. Privacy is een hot topic.

Een van de manieren om dat tegen te gaan is het leuk maken van de rijscore door wedstrijdjes in groepen. Zo komt de groepsdynamiek in het spel waarbij teamleden elkaar aanspreken om te winnen.

Het doel is nu 10% reductie door middel van ULU. Van andere bedrijven is krijgt KONE te horen dat het coachen op gedrag leidt tot 20% minder ongevallen, 30% minder schaderitten en 60% minder bekeuringen. Als dit allemaal klopt is het systeem binnen minder dan een jaar terugverdiend.

Discussie

Noël vraagt zich af of het mogelijk is om standaardtijden in te stellen voor werkdagen waarop ULU na 17:00 automatisch op privé springt. Sam geeft aan dat dit zeker mogelijk is. Het is ook mogelijk om een rit van achteraf om te zetten naar privé. Zo ziet de werkgever niet waar je precies hebt gereden.

Focus volgende bijeenkomsten

Na de lunch bespreken de werkgroepen Mobiliteit 3 en 4 in wat de thema's zijn die zij volgend jaar willen bespreken tijdens de bijeenkomsten.

Mobiliteit 3

- Gedrag;
- Voertuig registratie (ULU, Greenstar, Sycada ect);
- Mobiliteitsplan;
- AVG en het stimuleren van betrokkenheid bij medewerkers.

Mogelijk kan KONE na het testen van ULU met 12 bussen nog een presentatie geven over de resultaten. Daarnaast zou het interessant zijn als er tijdens een van de bijeenkomsten een kringgesprek of een tweetal presentaties plaats vindt van een partij die een rit registratie systeem aanbiedt en een expert/ juridisch medewerker over de impact van de AVG en privacywetgeving op rit registratie.

Mobiliteit 4

- Registratie CO2 bij projecten;
- Administratie en meting van CO2.

Bij Mobiliteit 4 ligt de focus op het beter in kaart brengen van gegevens en het zo accuraat mogelijk meten van de uitstoot. Aan de hand van deze onderwerpen besluit Martin van Thulden over te stappen van Mobiliteit 3 naar Mobiliteit 4.