

Mobiliteitspakket stimuleert werknemer tot afwisselende reiskeuzes

Mobiliteit

Reizen voor je werk stond zo ongeveer synoniem aan een leaseauto voor de deur. Die tijden zijn veranderd. Werkgevers zitten nu meer op het spoor van een gevarieerd **mobiliteitspakket** die werknemers steeds vaker naar eigen voorkeur invullen.

Tekst: Hugo Schrameyer
Foto: Persfoto & Pexels

Afgelopen drie jaar hebben zich aan het mobiliteitsfront twee revoluties afgetekend. In de coronaperiode zijn werknemers massaal gaan thuiswerken. Gevolg was dat leaseauto's lange tijd ongebruikt voor het huis bleven staan. "Een leasecontract heeft veelal een doorlooptijd van twee tot drie jaar. Niks aan de hand in traditionele tijden, maar gedurende de coronamaanden bleek dat stilstaande autokapitaal veel te weinig flexibel", constateert directeur Klaas Pieter Roemeling van Shuttel, aanbieder van zakelijke mobiliteitsoplossingen.

We reizen méér, leggen grotere afstanden af en de elektrische auto en (elektrische) fiets rukken nog meer op.

Corona was dus één van die twee revoluties, de stijgende energieprijzen is de andere. Het opmerkelijke feit doet zich voor dat om de energierekening thuis laag te houden, we vaker naar kantoor ko-

men. "We reizen méér, leggen grotere afstanden af en de elektrische auto en (elektrische) fiets rukken nog meer op", aldus Roemeling.

Wat we hieruit kunnen leren, benadrukt Roemeling, is dat werkgevers meer behoefte hebben aan flexibele oplossingen. "Corona en de energiecrisis hebben duidelijk gemaakt dat statische vervoersafspraken niet werken in een wereld die volop in beweging is", aldus Roemeling.

Het is niet alleen de werkgever zelf die een ander bewustzijn aan de dag legt. Ook de werknemer toont veranderend gedrag. Het bedrijf dat voorheen nieuw talent aan zich wilde binden, moest min of meer vanzelfsprekend een leaseauto in het vooruitzicht stellen. Vraag je nu aan tien talenten waar hun voorkeur ligt, dan zullen drie een andere optie benoemen. Die gaan voor een flexibele afspraak, waar vervoer per auto onderdeel van uitmaakt, maar tevens een keuze gemaakt wordt voor vervoer per trein of zelfs vervoer per leasefiets.

Wat Roemeling in ieder geval ziet, is dat bedrijven door corona en de energiecrisis nu versneld een omslag maken naar flexibel vervoersdenken. In de context om de eigen CO₂-uitstoot verder te reduceren, wordt dat vertaald in praktisch handelen. Zo kent Shuttel relaties in het eigen klantenpakket die een autovergoeding geven tot een woon-werkafstand van dertig kilometer, terwijl ze reizen per openbaar vervoer ook boven die afstand volledig vergoeden. Ook een differentiatie per vervoermiddel is aan de orde. Zo wil het gebeuren



Klaas Pieter Roemeling,
Directeur van Shuttel

dat de fietsende werknemer een vergoeding krijgt van 25 cent/km, de werknemer die per hybride auto komt krijgt een vergoeding van 19 cent/km en wie per brandstofauto komt, krijgt 15 cent/km.

Corona en de energiecrisis hebben duidelijk gemaakt dat statische vervoersafspraken niet werken in een wereld die volop in beweging is.

Deze differentiatie reikt een beetje naar discriminatie: de werknemer die op een afstand van dertig kilometer van zijn

werk woont, heeft vaak geen alternatief dan vervoer per auto. "Toch blijkt dat absoluut te werken. Als je de leaserijder de mogelijkheid biedt voor alternatieve reisvormen, dan groeit die onherroepelijk in het gebruik daarvan. Dat zien we ook terug in eigen onderzoek. Na twee jaar is er in vijftien procent van de vervoersbewegingen gekozen voor een alternatief. Dat kan het openbaar vervoer zijn bijvoorbeeld, maar ook een leasefiets."

In 2030, dus over bijna zeven jaar, moet de uitstoot van werknemers met zestig procent zijn verlaagd. Nobel streven misschien, maar is dat eigenlijk reëel? De uitdaging zit volgens Roemeling vooral bij de groep mensen die dagelijks een ritje naar hun werk maken. Denk aan de

werknemers in de bouw bijvoorbeeld of een gastvrouw bij een bedrijf. "Werknemers die flexibel hun werkweek indelen, kunnen met één dag thuiswerken direct tot twintig procent reductie-uitstoot komen. Werknemers die perse op hun werkplek zijn verlangd, ontbeert het aan die mogelijkheid."

Op dit moment is niet duidelijk hoe de bewuste zestig procent reductie geregistreerd moet worden. De CO₂-rapportageplicht voor bedrijven met meer dan 100 medewerkers zou eerst op 1 januari 2023 ingaan, nu wordt dat 1 juli volgend jaar. "Duidelijk is dat de overheid deze regeling pragmatisch wil invullen. Veel organisaties zijn echter nog niet voorbereid op de administratieve taken die de aan-

Als je de leaserijder de mogelijkheid biedt voor alternatieve reisvormen, dan groeit die onherroepelijk in het gebruik daarvan.

gekondigde CO₂-maatregelen met zich meebrengen. Mobiliteitsoplossingen als Shuttel helpen organisaties, maar het is voornamelijk wachten op de 'spelregels' van de overheid hoe bedrijven daadwerkelijk moeten rapporteren."



De fietsende werknemer een vergoeding krijgt van 25 cent/km, de werknemer die per hybride auto komt krijgt een vergoeding van 19 cent/km en wie per brandstofauto komt, krijgt 15 cent/km.