

Werkbespreking Smart Restart

Dinsdag 21 juli 2020

Het [Smart Restart initiatief](#) dat begin april van dit jaar vorm kreeg, heeft zich via diverse gespreksrondes met Connektleden, waaronder I&W, toegespitst op het Mobility Footprint Programma. Daarnaast is Connekt in gesprek met de Mobiliteitsalliantie om te zien of wij elkaar kunnen versterken op het gebied van MaaS.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geïnteresseerd in de Connekt Smart Restart aanbevelingen en is ook waakzaam voor strakke aansluiting met bestaande initiatieven. Met name het Mobility Footprint Programma wekte interesse, ook bij een aantal andere leden. Daarom werken we dit uit, te beginnen in deze werksessie. Het vervolg van de werksessies gaat in de komende maanden plaatsvinden met als doel een afronding in november.

Toelichting Mobility Footprint

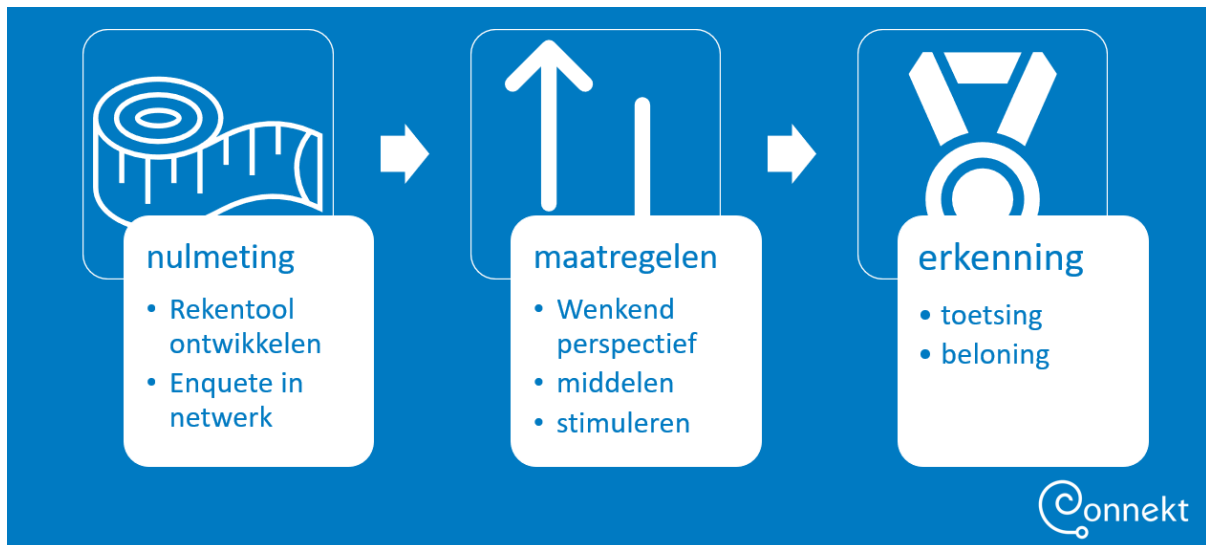
Zoals de naam suggereert, beoogt het Mobility Footprint Programma om effecten van onze mobiliteitskeuzes (individueel & collectief) in kaart te brengen. Het gaat hier met name om aspecten als uitstoot, bijdrage aan congestie, geluidsoverlast en mogelijk andere attributen.

De coronacrisis laat zien dat wegverkeersbelasting flexibeler is dan voorheen werd aangenomen. Het sturen op andere mobiliteitskeuzes is nu dus kansrijker dan voorheen. We zien echter ook dat de neiging groot is om oude gewoontes weer snel op te pakken. De personenauto lukt nu nog sterker dan voor de coronacrisis.

Er bestaan al programma's/producten om mobiliteit in kaart te brengen. Wat ontbreekt is een brede acceptatie en een effectieve, grootschalige inzet van deze middelen om dagelijks gedrag/keuzes te helpen sturen. Terwijl organisaties kunnen helpen sturen, maken personen dagelijks keuzes. We willen de diverse doelgroepen parallel aanspreken om tot resultaat te komen.

Het Mobility Footprint Programma legt in de eerste plaats gebruik vast en maakt het meetbaar. Uiteindelijk beoogt het programma een reductie van 30% van uitstoot & file-veroorzakende mobiliteitsbewegingen in de spits binnen 5 jaar.

Personenvervoer neemt in toenemende mate een dienstkarakter aan (deelfietsen, -scooters, -auto's etc), elektrisch (deelvervoer). Het goed in kaart brengen van vraag en aanbod bevordert deze dienstverlening.



Het Mobility Footprint Programma bestaat uit drie onderdelen, waarbij stimuleren, faciliteren, kennisoverdracht en verbinden centraal staan.

1. Het ontwikkelen van een rekentool, waarmee inzicht verkregen wordt in de huidige footprint van een organisatie (nulmeting). Aan de hand van dit inzicht kunnen reële reductiedoelen vastgesteld worden.
2. Wenkend perspectief, praktische maatregelen om de footprint te kunnen verbeteren ten opzichte van het heden. Sommige maatregelen bestaan al en zijn al beschikbaar. Sommige zullen beschikbaar worden als er inzicht is verkregen. Het Mobility Footprint Programma kan werken als een paraplu om de verschillende initiatieven en maatregelen onder te hangen. Daarnaast wordt er ook een community opgericht, waarin organisaties hun ervaringen met bepaalde maatregelen kunnen delen en van elkaar kunnen leren.
3. Erkenning en beloning voor de behaalde resultaten.

Lean & Green Europe

Voor het Mobility Footprint Programma zien we parallellen met Lean & Green Europe. Daarom zullen we dit programma kort toelichten.

In 2008 is Connekt gestart met het initiatief Lean & Green. Bedrijven in de logistieke sector konden op vrijwillige basis deelnemen om hun CO₂-uitstoot te verminderen.

Aanleiding voor bedrijven om mee te doen was het feit dat er aan de ene kant het Parijs-akkoord (2015) was, waarin staat dat de uitstoot van CO₂ gereduceerd moet worden, maar dat aan de andere kant de vraag naar transport toeneemt. We noemen dat Factor 6: 2,5 keer meer vervoeren tegen 2,5 keer minder uitstoot of vrij vertaald: een factor 6 productiviteitsverbetering.

Organisaties kunnen in het Lean & Green programma instromen. Met behulp van een 0-meting wordt hun positie binnen het programma bepaald (benchmark). Zo hoeven bedrijven die willen instromen en die in het verleden misschien al

stappen hebben genomen om CO₂ te reduceren, niet per se bij ster 1 te beginnen.

De benchmark kan door de organisaties ook gebruikt worden om zichzelf met vergelijkbare organisaties (concurrenten) te vergelijken.

Het Lean & Green Programma streeft ernaar om de negatieve effecten van logistieke vervoersbewegingen en ook het aantal vervoersbewegingen te reduceren.

Rekentool

Door bij een aantal organisaties de Mobility Footprint te gaan meten en verbeteren, kan van daaruit een beweging op gang gebracht worden, die geïnitieerd wordt van onderuit en niet van bovenaf (met beleid en regels). Het verbeteren van de Mobility Footprint kan een stimulerende werking hebben, het is goed voor je positie in de markt. Buck Consultants International heeft ervaring met de manufacturing footprint, waarbij bedrijven bijvoorbeeld kijken naar de locatie van hun fabrieken. Ook hier zien we parallellen die gebruikt kunnen worden bij de ontwikkeling van een Mobility Footprint Programma. Zo moet er een framework gebouwd worden (hoe breng je de 0-meting goed in beeld). Vanuit de 0-meting kan dan gekeken worden hoe de footprint verbeterd kan worden, met behulp van verschillende scenario's. Bijvoorbeeld het verplaatsen van locaties naar een plek dicht bij het OV-station of bij het aannemen van nieuw personeel letten op de woonplaats.

Daarnaast zijn er verschillende drijfveren voor organisaties om hun footprint te verbeteren. Bijvoorbeeld vanwege overheidsmaatregelen. Hier moeten analyses van gemaakt worden.

Alles staat bij de deelname van organisaties. Hoe meer partijen er mee doen, hoe interessanter het wordt. Met meer organisaties gaat het meer werken in de praktijk.

De eerste stap is om de footprint goed in kaart te brengen, zonder daar een waarde-oordeel aan te hangen. Daarna kun je proberen de footprint te verbeteren (en daar zijn verschillende opties (scenario's) voor).

Deelsessie groep A

Als we het hebben over de ontwikkeling van een rekentool is het belangrijk om goed te kijken wat er al ontwikkeld is. Er zijn al analytische producten op de markt. Een overzicht van bestaande initiatieven is wenselijk.

Daarnaast is het belangrijk om aandacht te hebben voor de privacy. De data die je nodig hebt voor je mobiliteitsmanagement raken de individuele levenssfeer van mensen en zijn dus privacygevoelig. Welke data is nodig om welk specifiek doel te bereiken? Hier zijn analyses voor nodig. Ook speelt de werkgever/werknemer-relatie hier een belangrijke rol. Je mag niet uitgaan van impliciete toestemming door de werknemer.

In het verleden toonden vakbonden weerstand tegen het verzamelen van data

voor mobiliteitsmanagement. Vakbonden moeten ook betrokken worden bij de ontwikkeling om weerstand te voorkomen.

Deelsessie groep B

In deze groep waren kritische geluiden te horen, omdat een logistieke keten toch echt iets anders is dan de mobiliteit van medewerkers en er bovendien al eerdere initiatieven zijn. De groep was het er over eens dat nu wel het momentum is, en dat er een noodzaak is om de kloof tussen gewenste en huidige situatie te overbruggen.

Het gaat om een bewustwordingselement, maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid. Het instrument is niet het belangrijkste, het gaat erom om mobiliteitsproblematiek op de maatschappelijke agenda te krijgen en actief te gaan rapporteren. Hiervoor is data cruciaal.

Ook in deze groep kwam naar voren dat het goed is om te kijken naar de bestaande initiatieven en tools. En dat deze wellicht onder een gemeenschappelijk label gehangen kunnen worden.

Vervolgstappen

Met de deelgroepen wordt op 21 augustus een tweede werksessie gepland om de bestaande initiatieven en tools in kaart te brengen. In de voorbereiding wordt een set van criteria opgesteld waaraan een initiatief en tool moet voldoen en wordt iedere deelnemer gevraagd informatie over bestaande tools en initiatieven te delen en gaan we de meest kansrijke tools presenteren.