

Zakelijke mobiliteit

Ambitie verduurzaming richting 2030

Onderdeel van de opgave *Arbeidsvoorwaarden*

Auteur:

Versie: 0.6

Datum: 01 november 2022

1 Inleiding

Het wordt vaak aangehaald voor een veelvoud aan onderwerpen: de wereld verandert. Dit geldt zeker ook voor de manier waarop we naar en voor het werk reizen. Zo zijn we vaker thuis gaan werken, of zoeken we elkaar ook op buiten het provinciehuis. Daarnaast werken we vaker samen met andere organisaties aan de maatschappelijke opgaven van vandaag. Dit doen we digitaal, of door elkaar op te zoeken, van op het provinciehuis tot in alle uithoeken van Zuid-Holland. Ook maatschappelijke ontwikkelingen spelen een belangrijke rol bij de manier waarop we reizen en de keuzes die we hierin maken. Al dan niet gedwongen door de omstandigheden, hecht de jongste generatie medewerkers steeds minder aan bezit en richten zij zich veel meer op gebruik op basis van behoefte. Ook de behoefte aan duurzame keuzes speelt hierbij een rol. De opkomst van de deeleconomie speelt hier op in. De deeleconomie richt zich hierbij zowel op het delen van privébezit, als op het delen van (semi) publiekbezit, zoals deelscooters en deelauto's. Maar niet alleen aan de kant van de medewerker vinden veranderingen plaats. Ook aan de kant van de provincie als overheid en als werkgever zijn er veranderingen. De arbeidsmarkt wordt op veel plekken steeds knapper. Jezelf onderscheiden op het gebied van duurzaamheid en vervoersmogelijkheden maakt de provincie aantrekkelijker, zeker voor jongere generaties. Voor de provincie als overheid speelt niet alleen duurzaamheid een belangrijke rol, maar ook de bereikbaarheid van Zuid-Holland in het algemeen, en Den Haag in het bijzonder, en de vitaliteit van alle inwoners en medewerkers van de provincie Zuid-Holland spelen een rol. Zeker niet in de laatste plaats worden we ook gedwongen om anders met onze eigen zakelijke mobiliteit om te gaan. Er is een [normerende regeling](#) in de maak die grotere werkgevers dwingt om de CO₂-uitstoot van de zakelijke mobiliteit van hun medewerkers terug te dringen.

Als werkgever stimuleren we al jaren het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. Binnen de provincie zijn het openbaar vervoer en de fiets de norm en is de auto de uitzondering. Daarmee hebben we lang voorop gelopen. De laatste jaren wordt dit bij meer grote werkgevers de norm en moeten we een volgende stap zetten om onderscheidend te blijven. Door een ambitie te stellen en deze na te streven kan de provincie weer koploper worden en een voorbeeldfunctie hebben richting de maatschappij.

2 De droom: Duurzaam reizen voor je werk in 2030

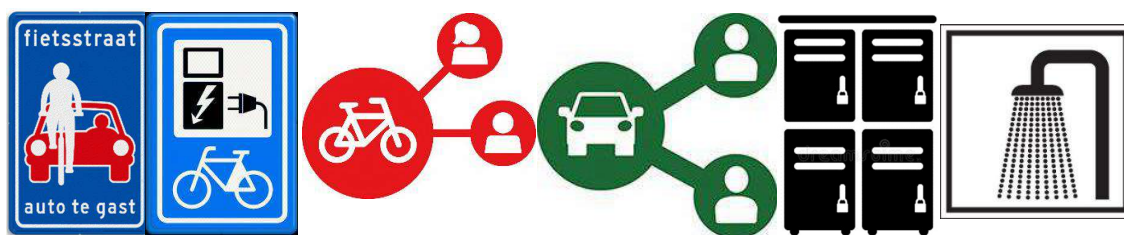
In 2030 werken alle provinciale medewerkers daar waar ze op dat moment de meeste toegevoegde waarde kunnen bereiken. Dat kan zijn thuis, op locatie ergens in de provincie (of daarbuiten) of op een locatie van de provincie. Overleggen doen we digitaal waar dit kan en fysiek waar dat beter werkt. Als we moeten reizen voor het werk dan hebben we de vrijheid om te kiezen welk

vervoersmiddel past bij de reis, het reisdoel en de (weers-)omstandigheden. Maar bijvoorbeeld ook bij de vraag: 'Hoe ziet de rest van mijn dag eruit?'. Wellicht kun je namelijk je reis prima per fiets maken. Maar als je na je afspraak direct door wil naar de verjaardag van je neefje, dan is het OV misschien toch handiger.

Vanuit zowel duurzaamheids- als vitaliteitsprincipe kiezen we bij onze afweging voor korte reizen tot ongeveer 10 kilometer, zoveel mogelijk voor lopen en fietsen en gebruiken we voor langere reizen het OV¹. Waar dit niet praktisch is, maken we gebruik van elektrisch vervoer: auto's en scooters, maar dan bij voorkeur voor de eerste en laatste kilometer(s) van en naar het OV.

De provincie heeft geen eigen wagenpark² meer. We maken gebruik van deelmobiliteit. Door de hele provincie heen zijn voldoende elektrische deelauto's en -scooters beschikbaar. We maken voor zakelijke reizen dan ook geen gebruik meer van gemotoriseerd privévervoer.

De voorzieningen en vergoedingen die de provincie haar medewerkers biedt sluiten aan op de bereikbaarheids-, duurzaamheids- en vitaliteitsambities die de provincie voor Zuid-Holland heeft.



Als je op het provinciehuis of één van de buitenlocaties komt, zie je meteen de provinciale visie op het gebied van duurzaamheid en vitaliteit. De parkeergarage en directe omgeving zijn vooral gericht op vitale keuzes als fietsen en lopen. Zo zijn ruime douche- en kleedgelegenheden beschikbaar en kun je je fiets kwijt in goed beveiligde doelgroepenstallingen. Een doelgroepenstalling is een stalling waarin voor verschillende soorten fietsen aparte stallingen beschikbaar zijn (standaard fiets, e-bike en racefiets). Zo beschikt de stalling voor e-bikes bijvoorbeeld over oplaadpunten.

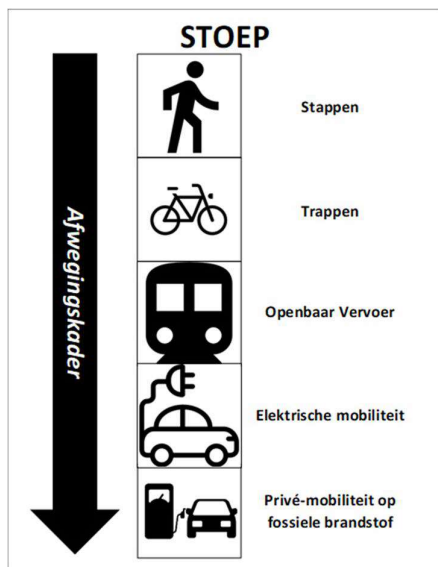
Omdat we geen gebruik maken van privéauto's, biedt de parkeergarage ruimte als hub aan verschillende aanbieders van deelmobiliteit op het gebied van fietsen, scooters en auto's. Zo kunnen zowel onze medewerkers als onze gasten na hun afspraak weer makkelijk verder reizen en helpen we onze buurt door de parkeerdruk te verlichten en meer ruimte te bieden voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen.

3 Eerste stap

Voor we gaan kijken naar de plannen voor de komende anderhalf jaar, is het goed nogmaals te benadrukken dat we niet op nul beginnen. Duurzaam reizen is en was altijd al de norm. Niet voor niets is voor alle reizen die we maken het OV of de fiets de basis en de auto de uitzondering. Als we een volgende stap willen maken, vraagt dit dat we vooral anders gaan denken. Er wordt al snel gedacht: we pakken de auto, want dat is efficiënt. Maar efficiëntie gaat ons niet helpen om duurzamer te worden. We kunnen alleen duurzamer worden, als we duurzaamheid centraal zetten. Bij de afweging van een reis en het meest passende vervoersmiddel is duurzaamheid het eerste afwegingscriterium.

¹ Waarbij voor het voor- en natraject weer opnieuw de afweging wordt gemaakt voor het best passende vervoersmiddel.

² Geldt voor poolauto's, niet voor de dienstauto's die DBI gebruikt voor de uitvoering van hun taken.



Om medewerkers te helpen en stimuleren bij het maken van duurzame keuzes is het afwegingskader STOEP ontwikkeld. STOEP staat voor Stappen, Trappen, OV, Elektrisch en Privémobiliteit op fossiele brandstof. Dit afwegingskader kent enige bekendheid (onder andere in Amsterdam en Vlaanderen) onder de term STOP. Wij voegen hier expliciet Elektrisch aan toe, omdat we willen dat medewerkers eerst voor elektrische opties gaan en dat privé-voertuigen (met name op fossiele brandstof) alleen nog het allerlaatste vangnet mogen zijn. Bij het afwegingskader gaat het erom dat een medewerker voor iedere reis van boven naar beneden kijkt naar wat de beste optie is. Hierbij wordt voor het OV (met name de trein) de reis opgeknipt in drie delen: het voortraject, de OV-reis zelf en het natraject. Voor ieder deel van de reis wordt apart bepaald wat de beste optie is.

Om het afwegingskader kracht bij te zetten en duurzaam reisgedrag te stimuleren zal zullen als eerste stap de huidige Verplaatsingskostenregeling en de regeling dienstreizen worden herzien en samengevoegd tot één regeling zakelijke mobiliteit. In deze regeling zullen met name de voorzieningen en vergoedingen voor de categorieën Stappen, Trappen en OV ertoe moeten leiden dat duurzaam gedrag verder wordt gestimuleerd.

4 Bijlage Verdieping

Verduurzaming is altijd goed, maar waar hebben we het precies over? Waar liggen voor de provincie nog mogelijkheden?

Dat de medewerkers van de provincie voornamelijk met de fiets en het OV reizen is terug te zien in de uitstootcijfers. Op basis van het landelijk gemiddelde gebruikte vervoersmiddelen voor woon-werkverkeer zou de provincie zonder de huidige maatregelen in 2019 (laatste jaar voor corona) ruim 1500 ton CO₂ uitstoten. Dankzij ons huidige beleid was dit 'slechts' 715 ton (zie kader).

1 ton CO₂

Als graadmeter voor verduurzaming gebruiken we de reductie in CO₂-uitstoot die we kunnen realiseren. CO₂-uitstoot wordt gemeten in tonnen. Maar waar staat één ton CO₂ eigenlijk gelijk aan?

Om **1 ton CO₂** uit te stoten moet een auto op benzine 5800 km rijden, of kan een gemiddeld **huishouden 8 maanden energie** gebruiken. Door de uitstoot van 1 ton CO₂ **smelt 3 m³ poolijs** en om deze uitstoot te compenseren moeten **50 bomen één jaar** groeien.

De **huidige CO₂-uitstoot** van de provincie staat met **715 ton** gelijk **103 rondjes om de aarde** met de auto of aan het jaarlijks **energieverbruik** van **475 huishoudens**. Door onze uitstoot **smelt 2150 m³ poolijs**. Om dit te compenseren moeten **35.750 bomen 1 jaar** groeien.

Het autogebruik is de voornaamste veroorzaker van deze uitstoot. In 2019 werd maar liefst 75% van onze totale CO₂-uitstoot door autogebruik veroorzaakt, terwijl dit autogebruik slechts 25% van onze totale zakelijke mobiliteit uitmaakt.

Als wij het gebruik van fossiele brandstoffen kunnen terugdringen, zorgt dat voor grote winsten op het gebied van duurzaamheid. Als werkgever hebben we de ambitie om in 2030 de uitstoot van CO₂ te hebben gehalveerd ten opzichte van 2019.

Maar niet alleen de CO₂-uitstoot heeft de aandacht, ook het aantal reiskilometers en het moment van reizen heeft de aandacht. Voor corona stond bij voor de deur van het provinciehuis standaard een file en ook de treinen die aankwamen op Den Haag Centraal waren in de spits overvol. Nu na corona is de trein nog redelijk goed te doen, maar de file(s) zijn weer volledig terug. Omdat werkgevers hun medewerkers meer laten thuiswerken is het vermoeden dat veel medewerkers de slag terug hebben gemaakt uit het OV en terug de auto in. Dit wordt onderbouwd door onze eigen cijfers, waar we zien dat wij met elkaar in 2021 veel meer hebben autogereden. De verhouding OV en auto is volledig omgedraaid: in 2021 werd 65% van de kilometers met de auto afgelegd (t.o.v. 25% in 2019) en 28% met het OV (t.o.v. 60 % in 2019). Dit is vooral te wijten aan het gevoel van onveiligheid in de trein door Corona, maar vraagt wel aandacht zodat niet een nieuw patroon ontstaat.