

MKB-bedrijven laten jaarlijks 300 miljoen euro liggen !

Samenvatting

Het MKB is erg kostenbewust. Wanneer het echter op de kosten voor het zakelijke en het woon-werkverkeer aankomt, laten bedrijven in Nederland nog erg veel geld liggen. Alleen al met het mobiliteitsbudget is op jaarbasis 300 miljoen euro te besparen. Dit is één van de opmerkelijke bevindingen na ruim 100 analyses en adviezen bij middelgrote organisaties.

We hebben deze organisaties bewust kunnen maken van mogelijke kostenbesparingen en andere voordelen door een subsidieregeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het kader van deze regeling hebben wij de manier van reizen en werken van de werknemers van deze MKB-bedrijven kosteloos geanalyseerd. Ook hebben we bedrijven ondersteuning gegeven bij de implementatie van maatregelen op dit gebied. Deze subsidieregeling loopt nog tot 1 december 2011.

Conclusies

- Subsidie krijgt bedrijven van diverse sectoren in beweging
- Het Nieuwe Werken is bekend maar nog verre van standaard
- De auto is nog steeds een heilige koe
- Fiets als vervoermiddel onderbelicht
- Mogelijke kostenbesparingen erg groot

Slimmer Reizen is het zo efficiënt mogelijk organiseren van alle verplaatsingen van werknemers. De voordelen zijn o.a. een verbeterde duurzaamheid en bereikbaarheid, het besparen van kosten en goed werkgeverschap.

Het Nieuwe Werken (HNW) is flexibel werken waarbij eigen verantwoordelijkheid, vertrouwen en sturen op output de sleutelwoorden zijn. Voordelen daarvan zijn o.a. een besparing van kosten en tijd, efficiënter en effectiever werken, aantrekkelijk zijn voor de arbeidsmarkt en hogere binding van personeel.

“Nooit goed over nagedacht ...

De bedrijven die we hebben geanalyseerd vertegenwoordigen meer dan 9.000 werknemers en bevinden zich voornamelijk in de Randstad. Bedrijven verkeren veelal in de veronderstelling dat ze alle zaken rond het vervoer van hun werknemers goed hebben geregeld. In de praktijk blijkt echter dat het onderwerp verspreid is over personeelszaken, facilitaire zaken en financiële administratie zodat een reëel overzicht ontbreekt. En bij ieder van deze afdelingen is het bovendien meer bijzaak dan hoofdzaak omdat de dagelijkse gang van zaken (vanzelfsprekend) prioriteit heeft. Dit alles maakt dat regelingen voor werknemers vaak achterhaald zijn door de vele ontwikkelingen op dit gebied.



Bron: Google Maps

... maar wel interessant!"



We merken dat het juist de subsidie is die veel bedrijven over de streep trekt om een deskundige te laten onderzoeken welke maatregelen voor het bedrijf interessant zijn en hoe ze die vervolgens moeten implementeren in de organisatie. Opvallend is ook dat de analyse niet alleen interessant is voor een bepaald type bedrijf maar dat bedrijven uit diverse sectoren zich aanmelden, zoals adviesbureaus, verhuisbedrijven, brancheorganisaties, productiebedrijven en stichtingen. Dit komt omdat orga-

nisaties verschillende redenen kunnen hebben om een analyse te laten uitvoeren. Voorbeelden van vragen die we zijn tegengekomen zijn:

- Wat zijn mijn mobiliteitskosten, hoe doe ik het ten opzichte van andere werkgevers en waar liggen mogelijke besparingen?
- Wat betekent Het Nieuwe Werken (HNW) voor mij? Wat kan ik ermee?
- Hoe los ik mijn parkeerproblemen op?
- Duurzaamheid, milieu, MVO. Hoe kan ik hier met mijn mobiliteitsbeleid invulling aan geven?
- Vitaliteit, hoe krijg ik mijn medewerkers op de fiets?

Het Nieuwe Werken bekend maar geen gemeengoed

De term Het Nieuwe Werken is bij alle organisaties die we spraken bekend. Er is ook geregeld discussie over binnen het bedrijf. De meeste organisaties bieden hun medewerkers de mogelijkheid om vanaf een andere locatie op het netwerk te kunnen en/of om de mail te lezen. Zo hier en daar wordt al telefonisch vergaderd. De organisaties die Het Nieuwe Werken in zijn volle omvang hebben ingevoerd zijn echter op één hand te tellen. Wel zien we regelmatig nog het 'Oude Werken'. Zo



komt het nog steeds voor dat teammeetings op maandagochtend 9 uur worden gepland zodat iedereen in de drukste ochtendspits moet reizen. En videoconferencing is toch vooral iets om met het buitenland te doen en niet met klanten of collega's elders in het land.

De auto is nog steeds een heilige koe ...

Ook een andere oude gewoonte slijt niet snel. Bedrijven zijn over het algemeen terughoudend in het moderniseren van hun autobeleid. Uit de verdeling van de vervoerwijzen blijkt dat de auto nog steeds het populairste vervoermiddel is met 63 procent. Nog steeds krijgen veel mensen een auto als secundaire arbeidsvoorwaarde terwijl ze die voor de uitvoering van hun functie niet nodig hebben. Toch begint daar langzaam wel verandering in te komen. Een van de oorzaken daarvan is de ontwikkeling van het flexibele mobiliteitsbudget en de mogelijkheid van automatische ritregistratie. Hiermee kunnen werknemers wel hun zakenauto houden maar kosten besparen voor zichzelf en hun bedrijf door minder te rijden. Bedrijven die een budget op vrijwillige basis aanbieden, hebben gemiddeld 18 procent leaserijders terwijl van de bedrijven zonder mobiliteitsbudget 31 procent een leaseauto heeft. MKB-bedrijven in Nederland kunnen alleen al met deze maatregel 300 miljoen euro per jaar besparen.

... en de combinatie fiets en ov is onderbelicht

Slechts 12 procent van de werknemers gaat met het openbaar vervoer naar het werk. Als reden voor het lage ov-gebruik noemen bedrijven de matige bereikbaarheid van hun locatie (de bedrijven uit onze benchmark liggen gemiddeld bijna 4 kilometer van het station). Maatregelen die het mogelijk maken de fiets te gebruiken van en naar het station zijn nauwelijks bekend bij bedrijven, maar worden zeer positief ontvangen. Voorbeelden van dit soort maatregelen zijn het verstrekken van ov-fiets-abonnementen en het vergoeden van de stalling op het NS-station. De kosten hiervan zijn laag terwijl ze de medewerker meer flexibiliteit en vaak een snellere en comfortabeler reis bieden.



Het potentieel van de fiets

Bijna ieder bedrijf is verbaasd over het percentage werknemers dat met de fiets of scooter zou kunnen reizen. Een kwart van de werknemers komt met de scooter, brommer, fiets of te voet naar het werk terwijl meer dan de helft binnen een straal van 15 kilometer van het werk woont. Vernieuwende concepten als de elektrische fiets maken die afstand makkelijk overbrugbaar. We proberen iedere werkgever duidelijk te maken dat de fiets en de scooter volwaardige vervoermiddelen kunnen zijn, ook op het gebied van arbeidsvoorwaarden. Dit doen we o.a. door werkgevers te wijzen op de fiscale mogelijkheid om fietsers een vergoeding van 19 cent per kilometer te geven, ook indien de afstand kleiner is dan 10 kilometer. Overigens geeft vrijwel ieder bedrijf aan dat de fietspaden in de omgeving van goede tot zeer goede kwaliteit zijn.

Enorme variaties in kosten

Opvallend zijn de grote verschillen in de bedragen die werkgevers per medewerker uitgeven aan mobiliteit. De bedragen schommelen tussen de 550 en 13.000 euro per medewerker per jaar. Dit is voor een deel te verklaren door het aantal en type zakenauto's per bedrijf. Een medewerker met leaseauto kost een bedrijf gemiddeld zo'n 10.000 euro per jaar aan mobiliteitskosten. Voor een gemiddelde medewerker zonder leaseauto daalt dit bedrag naar 2.400 euro. De besparingsmogelijkheden zitten met name aan de 'autokant'.



Met andere maatregelen zoals Het Nieuwe Werken zijn ook flinke kostenbesparingen te realiseren en er wordt gesproken over productiviteitsstijgingen tot 10 procent.

Over de auteurs



Drs. Tobias van den Briel (srhnw.nl) is senior adviseur bij Decisio en adviseert en ondersteunt organisaties bij Slimmer Reizen en Het Nieuwe Werken.



Drs. Roel Lenoir (roellenoir.nl) is zelfstandig adviseur en helpt organisaties met het realiseren van veranderingen op het gebied van mobiliteit.



Drs. Robert Mares RC (mobilitesscan.com) is zelfstandig adviseur op het gebied van inkoop in control en mobiliteitsvraagstukken en onderscheidt zich door een breed blikveld op het gebied van HRM, Facility Management en Control.

Sinds eind 2010 hebben de auteurs van dit artikel gezamenlijk meer dan 100 bedrijven en stichtingen op het gebied van Slimmer Reizen en Het Nieuwe Werken geadviseerd. De adviseurs zijn erkend als adviseur voor het subsidieprogramma Mobiliteitsvouchers. Met een mobiliteitsvoucher krijgen organisaties met minimaal 25 en maximaal 250 werknemers advies op maat ter waarde van 1.500 euro en een bijdrage tot 4.500 euro voor ondersteuning bij de implementatie van maatregelen. De einddatum van de regeling staat voorlopig op 1 december 2011. Meer informatie is te vinden op hun websites www.srhnw.nl, www.roellenoir.nl en www.mobilitesscan.com.