



change

magazine

Duurzame mobiliteit:
Nederland al polderend
koploper in Europa?





ERIK-JAN OUWERKERK, HH

Deze uitgave is tot stand gekomen in samenwerking met:



Colofon

Change Magazine wordt thematisch samengesteld en verschijnt drie tot zes keer per jaar.

Hoofredactie

Baud Schoenmaeckers

Chef redactie

Maartje Smeets

Redactieraad

Anna Schouten (Pon Automotive), Janet Kes (Auto Recycling Nederland), Huub Sparnaay (Ecomobiel), Tjeerd Wilem Hobma (Instituut voor Duurzame Mobiliteit), Fieke Livius en Vivienne Tersteeg (Energie Transitie Platform Duurzame Mobiliteit)

Aan dit nummer werkten mee

Daniëlle van Gils, Martijn van Rijnsoever, Lodewijk de Waal

Bladcoördinatie

Antoinette Kleinhaarhus

Vormgeving

Jacqueline Elich, Coen Mulder, Monique Willemse

Lithografie

Nederlof, Heemstede

Druk

Thieme Media Services

Dit nummer is gedrukt op FSC gecertificeerd papier en verpakt in composteerbare biofolie

Oplage

20.000

Uitgever

Gerda ten Den

Redactieadres

Synergos Communicatie

Postbus 5171

2000 CD Haarlem

Tel: 023 5442751

info@changemagazine.nl

www.changemagazine.nl

Comité van aanbeveling

Prof. Dr. Frans Berkhout (Directeur Instituut voor Milieuvraagstukken, VU), Toon Bullens (Voorzitter Federatie van Onderlinge Verzekeringsmaatschappijen), Drs. Daan Dijk (Adjunct-directeur Duurzaamheid, Rabobank Nederland), Prof. Dr. Ing. Jan Willem Erisman (unitmanager Biomassa, Kolen & Milieuonderzoek, ECN), Johan van de Gronden (algemeen directeur Wereld Natuur Fonds), Hayo Haanstra (coördinator Klimaatbeleid, Ministerie LNV), Prof. Dr. Pim Martens (Directeur ICIS-Universiteit Maastricht), Drs. Joop Oude Lohuis (teamleider Klimaat en Mondiale Duurzaamheid, PBL), Prof. Dr. Pavel Kabat (Wetenschappelijk Directeur onderzoekprogramma Klimaat voor Ruimte), Ir. Annemarie van der Rest (Manager Health, Safety and Environmental Affairs, Shell Nederland), Mr. Sandra Korthuis (lid Directieraad, VNG), Prof. Dr. Ir. Pier Vellinga (Voorzitter onderzoekprogramma Kennis voor Klimaat), Prof. Dr. André van der Zande (Secretaris-Generaal, Ministerie LNV), Prof. Dr. Ir. Chris Zevenbergen (Directeur Dura Vermeer Business Development BV).

Coverfoto

Michiel Wijnbergh

Als het aan VVD-voorman Mark Rutte ligt, is er bij verschijning van dit nummer een nieuw kabinet. Niet dat er een direct verband tussen deze twee is, maar qua timing heeft de winnaar van de verkiezingen ruim voor hij zich winnaar mocht noemen, dit aan Nederland beloofd. Ik ga niet in op het vervolg, ik beperk me tot het duurzaamheid gehalte van de winnende partij, gebaseerd op het programma. De VVD loopt niet voorop in duurzaamheid, maar er zijn lichtpuntjes als de liberalen hun eigen partijprogramma overeind houden.

Duurzaamheid, zo meldt het liberalen programma, staat vooral in het kader van energie- en klimaatbeleid. Dit beleid moet verantwoord zijn om de Nederlandse afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. En ook: 'De VVD wil toe naar schone en hernieuwbare vormen van energie. Dit biedt kansen voor het milieu en voor onze economie.' De vergroening van onze mobiliteit kan hierin een centrale rol spelen.

Dan over de taak van de overheid. De VVD vindt dat deze moet zijn het stimuleren van innovatie en niet het voorschrijven van de markt hoe duurzame doelstellingen moeten worden bereikt - klinkt redelijk, al kan een duwtje in de goede richting geen kwaad. De overheid moet volgens de VVD vooral als marktpartij het goede voorbeeld geven en: 'overheidsgeld moet worden gebruikt om ondernemerschap te belonen'. Duurzaam inkopen dus. Als de overheid zich meer als klant gaat opstellen, zoals de VVD voorstelt, is dit een stimulans voor innovatieve (dumo) ondernemingen - en die kunnen dat wel gebruiken.

Een nieuwe zomer, nieuwe kansen. De eerste is dat met een nieuw kabinet de overheid haar naam kan zuiveren. Het

klinkt hard, maar veel ondernemers zien de overheid als onbetrouwbare partner. Die zuivering is niet alleen een kwestie van goed communiceren (want ik weet dat er veel overheidsdienaren knoerthard werken op dit dossier), maar ook de al jaren geleden ingezette lange termijnvisie volgen. Die visie heet energietransitie en die loopt langs verschillende paden. Hiermee ligt voor Nederland een Europese koploperpositie binnen handbereik. De zo vaak geprezen privaat-publieke samenwerking, uitgebreid met maatschappelijke organisaties en onderwijsinstellingen heeft met dumo een troef in handen. Kans nummer twee ligt voor het grijpen. En oplossingen zoeken langs de transitiepaden betekent niet met een schot hagel alles dat wordt geraakt omarmen. Maar het betekent ook niet focussen op één pad en enkele jaren later op het volgende - eerst waren bio-brandstoffen dé oplossing, afgelopen tijd lijkt elektrisch vervoer aanvoerder. We hebben alles nodig: mobiliteitsmanagement, biobrandstoffen, thuiswerken, waterstof, filemijden, ander asfalt, elektrisch vervoer, mobiliteitmix, et cetera. Change Magazine volgt de route van de vele paden.

Kansen grijpen we ook door te leren van het verleden. De eerste elektrische auto is gemeld in 1835. In 1906 reden er enkele tienduizenden rond in Europa en Henri Ford startte rond 1910 een productielijn, de Electric Vehicle Company. Maar EV werd verdrongen door de benzine explosiemotor. De rest is bekend: van statussymbool naar massaproduct. Luchtvervuiling, uitputting grondstoffen, olieramp voor de kust van Amerika. Dus VVD, laat historisch besef mede leidend zijn in beleid op dit dossier. Begin vorige eeuw is ingezet op een productielijn waar we allemaal veel plezier aan hebben beleefd en waaraan veel geld is verdiend - maar waar we nu een heel duurzaam antwoord op moeten vinden. Change Magazine benoemt het scala. VVD, pak de handschoen op. En vergeet de liberale gedachte niet dat er geld mee te verdienen valt; duurzaamheid is de nieuwe economische motor.

Baud Schoenmaeckers

Hoofredacteur
redactie@changemagazine.nl



MICHEL WIJNBORG

Goed nieuws voor werkgevers die willen werken aan minder CO₂-uitstoot.

Meer leaseauto's.

Athlon Green Car Solution

Athlon Car Lease introduceert een nieuwe leasevorm waarmee werkgevers en werknemers gezamenlijk een bijdrage leveren aan het verkleinen van de CO₂-footprint. En dat is goed nieuws voor iedereen. Werknemers die nu zakelijke kilometers rijden met hun meer vervuilende privé-auto, kunnen met Athlon Green Car Solution een nieuwe, superschone auto leasen voor € 150 per maand all-in. Het goede nieuws voor



werkgevers is dat deze leasevorm u in één keer een maatschappelijk verantwoorde ondernemer maakt. Athlon Green Car Solution is een uitstekende manier om uw wagenpark op te schonen en reiskosten voor uw werknemers te beheersen. U heeft bovendien een super HRM tool in handen, waarmee u zichzelf favoriet maakt bij uw werknemers. Interessant? Ga naar schoonenvoordeligleasen.nl of bel 036 547 11 00.

schoonenvoordeligleasen.nl

Athlon Car Lease is onderdeel van De Lage Landen International B.V.

ATHLON
CAR LEASE

inhoud



6

6 Duurzame mobiliteit als big business

'Overtuig Nederland dat er geld valt te verdienen met het vergroenen van de mobiliteit'



14

10 Een wiki voor duurzame mobiliteit

Startpagina van en voor consumenten in het doolhof van informatie

13 Opinie

Lodewijk de Waal, voorzitter Taskforce Mobiliteitsmanagement

14 Trends

Groene taxi's in Utrecht, Dual Fuel: rijden op diesel en aardgas, Composiet - lichter maar even sterk als staal

15 En waar laten we de accu's?

ARN: Nederlandse deskundigheid in batterijmanagement



15

ARN

Dave Bebelaar:
"We moeten nu bedenken wat we over acht jaar met de batterijen van de eerste elektrische auto's die op de markt komen doen."

16 Wat wil de consument eigenlijk?

Wat prikkelt de burger een hybride te kopen?

17 "Het gebeurt nu echt"

Essent 'poldert' succesvol voor elektrisch transport

18 Agenda duurzame mobiliteit maand

Duurzame Mobiliteit als 'big business'



54EVENTS-ECOMOBIEL



RICK KEUS



54EVENTS-ECOMOBIEL

Op Ecomobiel 2009 stonden (van boven naar beneden) de Nissan op bio-methanol van BioMCN, elektrisch aangedreven gemeentevoertuigen en de hybride bus van Connexxion. FOTO'S: XXX, R KEUS, XXXX

Bevlogen techneuten, beleidsmakers en managers zetten in op duurzame mobiliteit. Maar groen vervoer is nog niet de standaard. Met Ecomobiel laat organisator Huub Sparnaay zien waar de kansen liggen.

TEKST MAARTJE SMEETS

Hij is van zichzelf een petrolhead. Combineer dat met een bovenmatige interesse in innovaties en klimaatneutraal leven en het lijkt niet meer dan logisch dat Huub Sparnaay de man achter Ecomobiel is, dé beurs voor duurzame mobiliteit in Nederland. Op 22 september vindt de tweede editie van de beurs plaats.

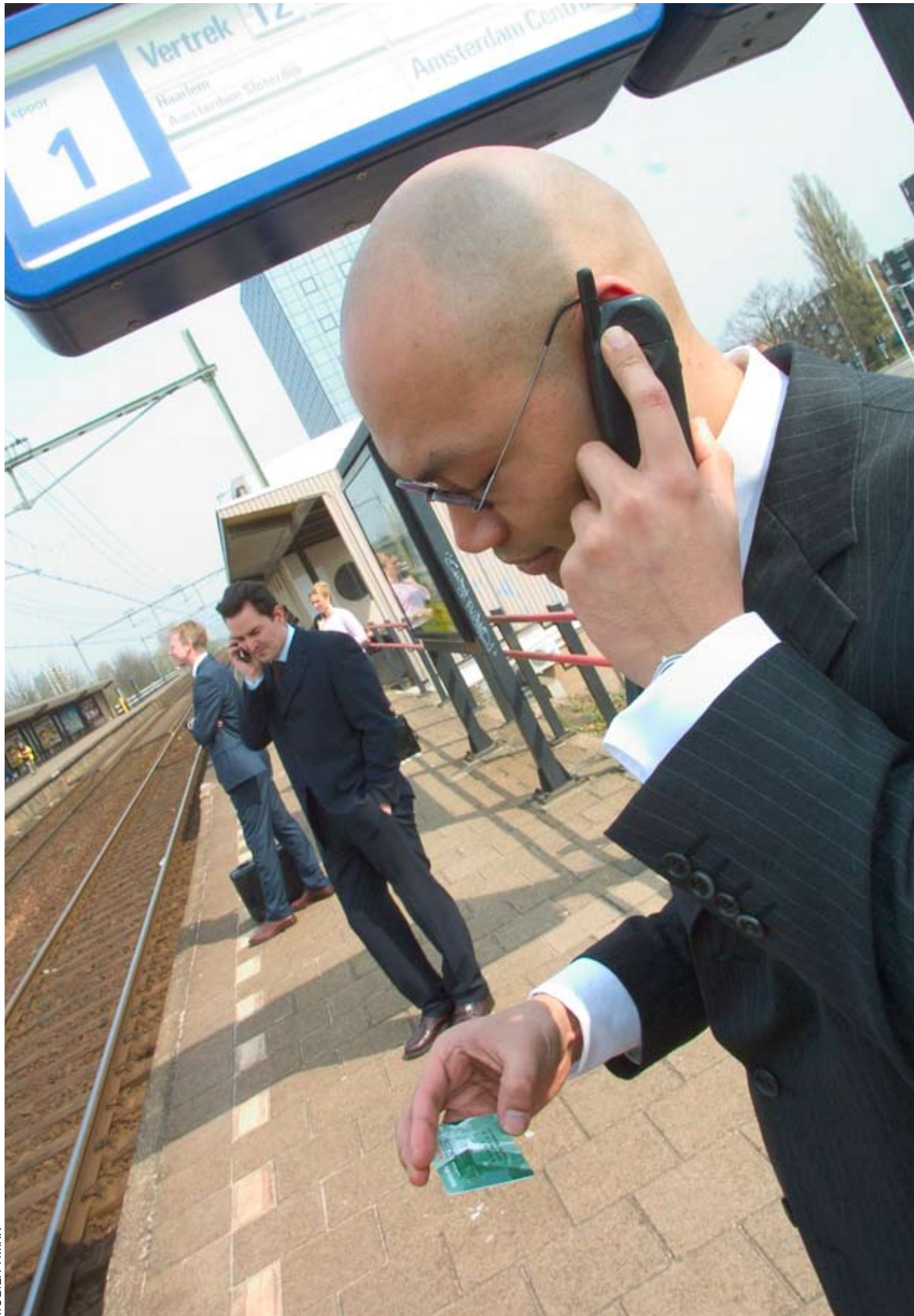
“Als persoon ben ik veel bezig met zo duurzaam mogelijk leven. Als ondernemer wilde ik proberen dat streven ook te vertalen in een nieuw bedrijf. Uit eigen onderzoek bleek dat er in Nederland kansen zijn op het gebied van duurzame mobiliteit. Er zijn proeftuinen, pilotprojecten, nieuwe producten, kortom veel mensen en bedrijfjes zijn ermee bezig, maar het stukt bij de afzet. Naar mijn idee kunnen goeie initiatieven op gebied van duurzame mobiliteit pas landen als je er je concurrenten het nakijken mee kunt geven en er geld mee kunt verdienen.”

Want hoewel er genoeg initiatieven zijn is het bijzonder moeilijk de bestaande industrieën en branches in beweging te krijgen, weet Sparnaay. “Neem de autobranche. Producenten als Volkswagen en Mercedes zijn wel vooruitstrevend in

zuinige en schone techniek, maar het is heel moeilijk om de autohandelaar in de zaak te bewegen. De automotive sector is net als de luchtvaart en de maritieme sector traditioneel en zeer moeilijk van koers te veranderen. Tenzij je ze ervan kunt overtuigen dat er geld te verdienen valt met een duurzame bedrijfsvoering. Aan die overtuigingskracht ontbreekt het tot nu toe in Nederland.”

Positie bepalen

Waar de focus dan wel moet liggen is volgens Sparnaay duidelijk. De eerste vraag naar en afzet voor producten en diensten op het gebied van duurzame mobiliteit moeten komen van overheid en bedrijfsleven, eventueel in publiek-private samenwerking. “Voor bedrijven is niet een consument die een elektrische auto koopt interessant, maar wel een gemeente die 500 elektrische bussen afneemt. Dan zien ondernemers reden om te investeren en innoveren en wordt het echt interessant om aan de slag te gaan met schone en zuinige technieken. Met alleen enthousiasme en een mooi proefproject met drie schone vrachtwagens kom je er niet. Bedrijven moeten geld kunnen verdienen.”



Flexibel kunnen kiezen uit de vervoersmix is één van de oplossingen om effectief duurzaam te kunnen reizen. De trein voor lange afstanden of als je geen file wil, huurauto binnen een half uur geregeld, andere modaliteiten indien gewenst. Duurzame mobiliteit regelen met een creditkaart. Ideaal voor met name de zakelijke reiziger. Vooral omdat er mogelijkheden zijn de financiële en fiscale afhandeling soepel te laten verlopen. Zo geeft een bedrijf als MobilityMixx reisadvies en beheert het de mobiliteitsbudgetten.

Verward over alle brandstoffen in het buitenland?

IvDM maakt jou en je klant wegwijs met de gratis Brandstofwijzer. Kijk voor meer informatie op www.duurzaamopweg.nl

Je bent al snel duurzaam op weg.



Ecomobiel rally 2010



Tijdens de Ecomobiel rally op 3 en 4 juni was de aandacht gericht op alle vormen van duurzame mobiliteit. Want, zo stelt de organisatie: groen vervoer moet de standaard worden maar is dat nog lang niet. Van boven naar beneden: De elektrisch aangedreven Cobra van de Good Car Company (ideaal voor stads-transporten). De blauwe carver neemt weinig ruimte in en is zuinig in gebruik (Spark Design & Innovation). De Iveco truck op LNG.

BAUD SCHOENMAEKERS

54EVENTS-ECOMOBIEL

Volgens Sparnaay moet de overheid eerst gaan bepalen wat de positie van Nederland is of moet zijn op het gebied van duurzame mobiliteit. "Waar willen we goed in zijn? Van de productie moeten we het niet hebben, dus zou de focus moeten liggen op R&D, bijvoorbeeld op gebied van accutechniek of batterijmanagement (zie ook het interview met Dave Bebelaar van Auto Recycling Nederland, pag.15). Momenteel doen we met alles mee, springen we in op elke nieuwe techniek, maar zijn we nergens leidend. Met veel enthousiasme worden startups, proefprojecten en pilots opgezet, maar de schaal ontbreekt in ons land om echt opzienbarend resultaat te boeken. Het zijn voortdurend kleine speldeprikjes die weinig vervolg krijgen. Zo wordt Nederland één grote proeftuin. Naar mijn idee moeten we gebruik maken van onze kennis en kunde op gebied van petrools, distributie en logistiek investeren in intelligent onderzoek, bijvoorbeeld op het gebied van de OV-chip. Als Nederland erin slaagt als eerste van de ov-chip een algemene mobiliteitskaart te maken, waarmee je ook je elektrische auto op kunt laden, nemen we een leidende positie in."

Planbaar bedrijfsvervoer

Multinationals maar ook overheden kunnen de push geven om de omslag mogelijk te maken. Regelgeving kan innovatie stimuleren. Zo moet het havenbedrijf van Rotterdam zoeken naar manieren om onder de norm voor uitstoot van fijnstof te blijven. Ook fiscaal voordeel voor schone bedrijven kan doorslaggevend zijn. Waar het overtuigen van de consument vooral een kwestie is van lange adem en een voor een zieltjes winnen, kunnen bedrijven snel schakelen. "Bedrijfsvervoer is planbaar. Voordelen zijn makkelijker door te rekenen. Een vervoerder of een busmaatschappij weet hoeveel kilometer zijn wagens per maand rijden. Bovendien hoeven bedrijfsvoertuigen niet per se mooi te zijn, maar vooral functioneel, niet te duur in de aanschaf, niet te veel onderhoud vergend en liefst niet duur in gebruik. Dat valt allemaal van te voren door te rekenen."

Op Ecomobiel ligt de nadruk op mogelijkheden voor bedrijven. Het is bewust geen consumentenbeurs. "We willen niet alleen laten zien wat de laatste stand van de techniek is, maar juist ook de toepassing ervan, bijvoorbeeld voor bedrijfsterreinen, openbaar vervoer en stadsdistributie. Ook

"De verandering is onafwendbaar. De huidige manier van bewegen is vervuילend, en de kans is groot dat vervuילende bedrijven straks geen opdrachten meer krijgen."

overheden zijn vertegenwoordigd om informatie te geven over hun beleid op gebied van duurzame mobiliteit."

Doel van de beurs is dan ook duurzame mobiliteit zo reëel mogelijk te maken. Dus inzichtelijk maken wat de kosten en de baten zijn. Van Mercedes Benz tot de provincie Noord Brabant en van een jonge innovatieve ondernemer tot Essent; de beurs is een dwarsdoorsnede van alles en iedereen die mee wil doen op het gebied van dumbo in Nederland. "De insteek is niet dat we 'duurzaam moeten' omdat anders de wereld vergaat. Nee, we willen laten zien dat duurzame mobiliteit een business opportunity is. De verandering is onafwendbaar. Niet alleen is de huidige manier van bewegen vervuילend, de kans is bovendien groot dat vervuילende bedrijven straks geen opdrachten meer krijgen." ■



Huub Sparnaay
Tel: 010-7989505
huub@ecomobiel.nl

54EVENTS-ECOMOBIEL

Kijk op Ecomobiel.nl voor meer informatie over de beurs en het congres. Inschrijven kan ook via de bijgevoegde flyer in dit nummer.

Van energiebron

Wiki voor duurzame

Wat kan ik geloven, wie doet wat en wat kan ik zelf doen? Met die insteek ging het Platform Duurzame Mobiliteit (PDM) van Energie Transitie werken aan een online informatieportaal waar antwoord is te vinden op al deze vragen.

TEKST **BAUD SCHOENMAECKERS**

Geen eenvoudige opgave - en toch ook weer wel. Want waarom zou je mensen niet zelf aan het werk zetten om antwoorden te formuleren en zich gefundeerde meningen te vormen? Het resultaat is wikimobi.nl, een kennisplatform over duurzame mobiliteit.

Herman Wagter van het PDM legt uit: "Feit is dat met name mensen onder de 35 niet meer klakkeloos aannemen wat een expert beweert. Hoe jonger iemand is, hoe groter het wantrouwen ten opzichte van traditionele kennisbronnen als woordvoerders en deskundigen. Mensen hebben de neiging om te zoeken naar transparantie en ontwikkelden met de opkomst van internet alternatieve methoden van informatie vergaren. Men zoekt liever zelf een aantal bronnen om informatie te vergelijken en daar een mening op te funderen."

De hoeveelheid kennis die op het gebied van duurzame mobiliteit de wereld in wordt geslingerd is enorm, weet Wagter, zelf al jaren nauw betrokken bij het thema.

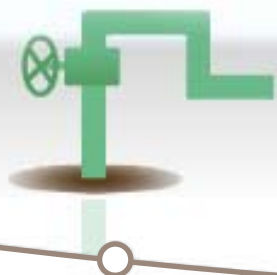
Hummer en Prius

Tegelijkertijd zwerven er veel mythes rond, zoals het verhaal dat een Hummer een betere milieuprestatie heeft dan een Prius. Wagter: "Als je meer wil weten over de voor en nadelen van biobrandstoffen verdwaal je in een woud van meningen, mythes, rapporten, en informatie van organisaties met hun eigen agenda. Mensen zijn heel goed in staat hun eigen mening te vormen, als ze maar zien waar bronnen vandaan komen en dus een inschatting kunnen maken hoe geloofwaardig die bron is. Een wiki biedt de gelegenheid dat te doen en zo verder te komen in de informatievergaring."

WikiMobi is opgezet in opdracht van het PDM dat nauw samenwerkt met overheden en AgentschapNL (voorheen SenterNovem). Dat wil niet zeggen dat de site vol staat met informatie en initiatieven vanuit de overheid. Wagter: "Juist niet. We hebben de basis gevuld en nu kunnen kenners uit het veld ermee aan de slag. De ervaring leert dat het heel snel opgepikt wordt als een partij een wiki 'kaapt'. Als het goed is gaan ontzettend veel mensen met ontzettend veel knowhow zich ermee bezig houden. Gekleurde informatie die als onafhankelijk wordt gepresenteerd, filteren de gebruikers er over het algemeen snel uit."

Op de site wordt geen energiebron en geen enkele vorm van mobiliteit uitgesloten. Ook omstreden zaken als kernenergie hebben hun plek op WikiMobi. De site geeft geen advies over wat bijvoorbeeld de beste autokeuze is, of welke energiebron de voorkeur heeft. "Absolute zekerheid is er nu eenmaal niet. Het mooist zou zijn als kenners vanuit allerlei deelgebieden zelf bronnen gaan aandragen."

Om meer inzicht te geven in wie er allemaal bezig is op het gebied van duurzame mobiliteit werkt het PDM aan nog een andere site met de naam 'minds in motion'. Dit moet een 'wie doet wat' site worden waar makkelijk te vinden is welke initiatieven er allemaal zijn, en waar links te leggen zijn tussen experts uit allerlei deelgebieden. Een soort startpagina voor duurzame mobiliteit.



Aardgas



Reformen
CCS

mobiliteit

Tot mobiliteit



Herman Wagter

PDM

Het is alsof je een boekenkast leeggooit als je zoekt naar informatie over duurzame mobiliteit

Ondanks de hoeveelheid kennis en mensen die zich bezig houden met het thema, lijkt voor de leek de vooruitgang op gebied van duurzame mobiliteit soms toch langzaam te gaan. Wagter: "Het is inderdaad geen raket die wordt afgeschoten, maar er gebeurt zeker niet niks. Er worden een heleboel stapjes parallel aan elkaar gezet op allerlei gebieden, van personenauto's tot ontwikkelingen op logistiek gebied. Al die stapjes samen vormen grote vooruitgang. Neem de hoeveelheid nieuw verkochte auto's met een A en B-label. Die steeg in vier jaar van 10 naar 60 procent. Maar ook

simpele ingrepen als bedrijven die een vrachtwagen delen zijn een teken aan de wand. Er is een zeer sterke bewustwording, zowel bij bedrijven als bij consumenten."

Geen Jip en Janneketaal

Wat Wagter betreft zou het mooi zijn als WikiMobi bereikt dat kritische consumenten dankzij de site hun mening kunnen scherpen, of als media op de aangeboden informatie gaan leunen voor niet-gekleurde berichtgeving. "De klassieke fout is als experts eens even gaan bedenken wat er goed is voor de wereld. Dat kan de informatieconsument van nu best zelf bepalen. Het PDM wil zo effectief mogelijk alle kennis en energie die er is op gebied van duurzame mobiliteit beschikbaar stellen voor die consument. Je wordt er horendol van als je ziet wat er allemaal aan rapporten, al dan niet onafhankelijk, rondzwervt. Op WikiMobi is geen hapklare informatie in Jip en Janneketaal te vinden. Er zit geen redactie die de informatie filtert en vertaalt. Het enige wat bekeken wordt, is of de bronvermelding correct is. De rest is aan de consument zelf." ■

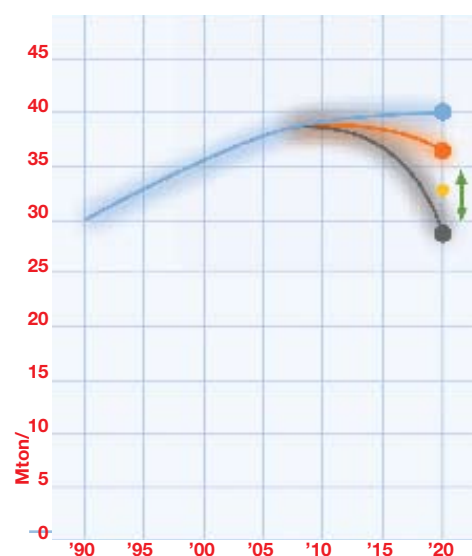
Kijk op www.wikimobi.nl.

Op de website van Change Magazine kunt u het rapport 'Met beleid naar duurzame mobiliteit' van het Platform Duurzame Mobiliteit downloaden

Vivienne Tersteeg, secretaris PDM
Vivienne.tersteeg@agentschapnl.nl

CO₂ emissie verkeer en vervoer, prognoses en doelstelling

Visualisatie o.b.v. de nieuwe referentierscenario 2020 door ECN/IPBL d.d. april 2010



CO₂ emissie verkeer en vervoer, Schoon & Zuinig
40 Mton/jaar



Kabinetsdoelstelling 30-34 Mton/jaar



Hoge prognose Schoon & Zuinig 36,5 Mton/jaar



Lage prognose Schoon & Zuinig 29,5 Mton/jaar



Middenraming 33,3 Mton/jaar



H2

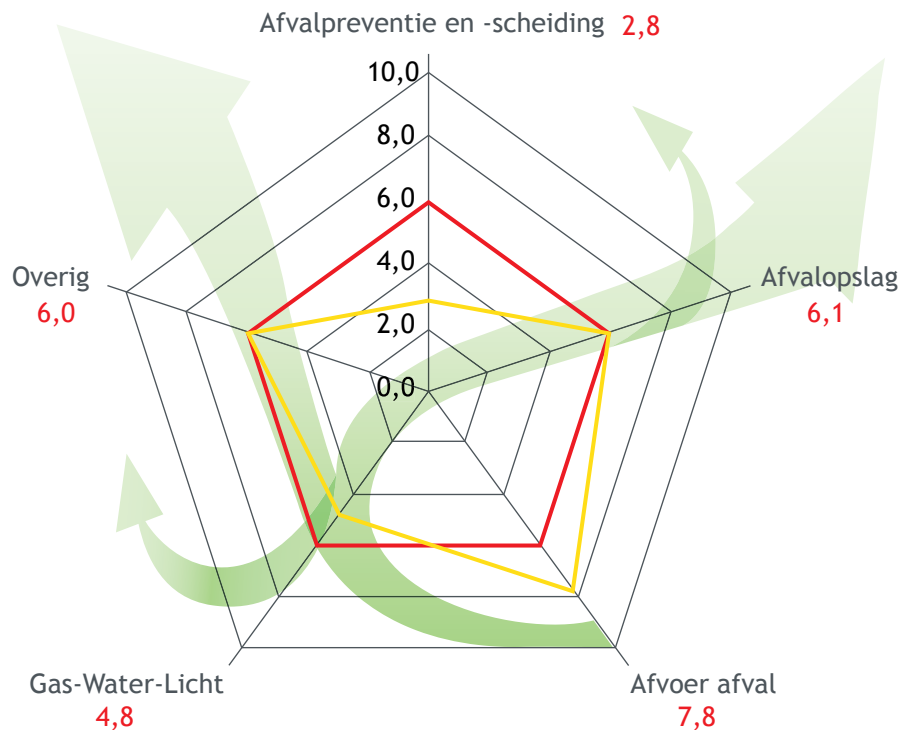


Waterstof hybride motor

De ARN-Milieuscan voor autobedrijven

Haal eruit wat erin zit

De ARN-Milieuscan is een instrument dat in beeld brengt waar duurzame verbeteringen van een autobedrijf mogelijk zijn ofwel: hoe de milieudruk in de keten kan worden verminderd en de milieubewustwording kan worden vergroot. Specialisten van ARN Recycling Services geven aan de hand van de scan direct aan hoe de verbeteringen praktisch te realiseren zijn en welke kosten en besparingen verwacht kunnen worden. Dat maakt de ARN-Milieuscan tot een effectief instrument dat snel een tastbaar resultaat oplevert: goed voor het milieu én financieel aantrekkelijk.



- Kwalitatieve beoordeling op 5 punten weergegeven in overzichtelijk spindialgram
- ARN-Milieucertificaat bij goede beoordeling
- Concreet, direct toepasbaar advies op maat hoe verbeteringspotentieel te benutten is, gebaseerd op uitgebreide expertise en ervaring van ARN
- Vergelijken met andere autobedrijven aan de hand van kentallen
- Geringe eigen tijdsinvestering

Kijk op www.arn.nl voor meer informatie of bel 020 661 31 81.

ARN Recycling Services – groen ontdoen van reststromen

ARN is het Nederlandse expertisecentrum voor recycling in de mobiliteitsbranche. Namens de automobielenindustrie en binnen de wettelijke doelstellingen voert ARN in Nederland de regie over een milieuverantwoorde en efficiënte recycling van auto's en afvalstoffen.



Werkgevers aan zet

De Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) stimuleert bedrijven en organisaties slim te werken en te reizen door slim om te gaan met flexibilisering van werk, onafhankelijk van tijd en plaats. Niet alleen de vraag hoe te reizen, maar ook wanneer, waarheen en: überhaupt reizen. Daar waar tot nu toe de nadruk lag op de overstap van auto naar openbaar vervoer en fiets, staat bij het moderne mobiliteitsmanagement het doorbreken van de 9-tot-5-cultuur centraal evenals meer waardering voor geleverde arbeid, in plaats van zijn aanwezigheid van de werknemer op kantoor.

De aanpak van de TFMM is vernieuwend doordat zij doelen als minder autoverkeer in de spits en minder milieu-uitstoot niet *als uitgangspunt neemt*, maar als resultante en zij de intrinsieke motivatie van werkgevers en werknemers centraal stelt. Mobiliteitsmanagement is voor werkgevers belangrijk vanwege bereikbaarheid, kostenbesparing en milieu-uitstoot, maar ook voor het aantrekken en vasthouden van werknemers. Mobiliteitsmanagement kan voor de werknemer bijdragen aan een betere privé/werkbalans en meer flexibiliteit en keuzevrijheid. Zo min mogelijk tijd verliezen op de weg door niet altijd *naar* het werk te gaan, maar *aan* het werk te zijn.

Ruim twee jaar is de TFMM bezig om werkgevers, overheden, sociale partners en andere betrokkenen gezamenlijk in beweging te krijgen. Een beweging die moet leiden tot vrijwillige, maar niet vrijblijvende afspraken om het aantal autokilometers in de spits en de bijbehorende milieu-uitstoot terug te dringen. In deze jaren zijn mooie resultaten geboekt - zoals een pilot om werken op afstand mogelijk te maken en het verruimen van de fiscale mogelijkheden voor duurzame mobiliteit. 700 bedrijven in 14 regio's met meer dan *een half miljoen* werknemers tekenden zich in op deze ontwikkelingen die een omslag in het gedrag *kunnen* betekenen.

Dit is echter *nog* onvoldoende voor een doorbraak bij werkgevers *en* werknemers. Niet verwonderlijk omdat cultuuromslag en gedragsverandering veel tijd kosten, omdat in crisistijd veranderingen in de arbeidsvoorwaarden niet de hoogste prioriteit hebben en omdat de vele regels en procedures bij de overheid vertragend werken.

Toch is de aanpak van de TFMM de juiste. Want publiekprivate samenwerking heeft veruit de voorkeur boven eenzijdige regelgeving. Waarbij ik denk dat de bal ligt bij de werkgevers. Zij moeten nu het initiatief naar zich toe te trekken, bijvoorbeeld met mobiliteitsbudgetten. Nu krijgen veel werknemers een vergoeding voor woon-werk- en/of zakelijk verkeer die duurzamere vormen zoals OV, fiets, onderweg of thuiswerken niet stimuleren. Sterker: je bent toch een dief van je eigen portemonnee door met het OV te reizen als je een leaseauto met tankpasje krijgt! Met een mobiliteitsbudget kan een werknemer zelf kiezen en stimuleert de werkgever hem/haar duurzamere keuzes te maken. Geheel in de filosofie van de TFMM: niet door dit af te dwingen maar door werknemers te verleiden tot slimmere keuzes. Aan het mobiliteitsbudget is eenvoudig een koppeling te leggen met *emissie* en met beprijzing van het wegverkeer. Daar heb je dan wel een platform zoals de TFMM nodig die in haar verbindende en aanjagende rol mobiliteit en duurzaamheid 'aan elkaar knoopt'. Nu het mandaat van de TFMM in september van dit jaar afloopt doet zich de vraag voor: wie stimuleert die ontwikkelingen verder, in het belang van onze economie en onze leefomgeving? Wordt er met de overheid in de regierol op regelgeving aangestuurd, of geloven we meer in zelfregulering?

De Taskforce gelooft dat de werkgevers aan zet zijn om, samen met overheden en aanbieders, mobiliteitsmanagement en het nieuwe werken een krachtige impuls te geven. ■



HUMANITAS

Lodewijk de Waal –
Voorzitter Taskforce
Mobiliteitsmanagement

Met een mobiliteitsbudget verleidt de werkgever de werknemer duurzamere keuzes te maken.

trends



Opvallende groene taxi's in Utrecht

Prestige GreenCab (onderdeel van Prestige Taxicentrale) is een van de negen projecten uit de proeftuinen hybride en elektrisch rijden. Prestige GreenCab heeft al taxi's op biogas rijden en wil met het project zowel zakelijk als particulier elektrisch taxivervoer in Utrecht realiseren. De elektrische voertuigen voor GreenCab worden af fabriek geleverd door partners Mitsubishi, Renault en Peugeot, en met partners Essent, Stedin (netbeheerder gas en elektriciteit) en

de gemeente Utrecht kijkt GreenCab naar de plaatsing van oplaadpunten. Ook kijkt GreenCab in samenwerking met TNO automotive naar elektrisch (taxi)vervoer op grote schaal. De onderzoeken richten zich onder andere op operationeel onderhoud en gebruiksgemak van elektrische auto's, levensduur van batterij en het opzetten van een laadpalen-infrastructuur. De elektrische taxi's gaan als gewone taxi's tegen het normale tarief rijden. FOTO: PRESTIGE TAXICENTRALE

Dual Fuel: rijden op aardgas en diesel

Levert gecombineerd rijden op aardgas en diesel de verwachte voordelen op? Een consortium van publieke en private partijen gaat dit onderzoeken in het eerste Dual Fuel project. "Voor de transporteur is een aanzienlijke verlaging van de kostprijs per kilometer mogelijk", aldus Rob Winkel, projectmanager van consortium-leider Ecofys. "Bovendien zijn er belangrijke milieuvoordelen zoals een reductie van de CO₂ uitstoot met 35% bij het gebruik van biogas of groen gas." Eind 2010 worden de resultaten verwacht: bij positieve uitkomst wordt de weg vrijgemaakt voor grootschalige toepassing van gecombineerd rijden op aardgas en diesel.

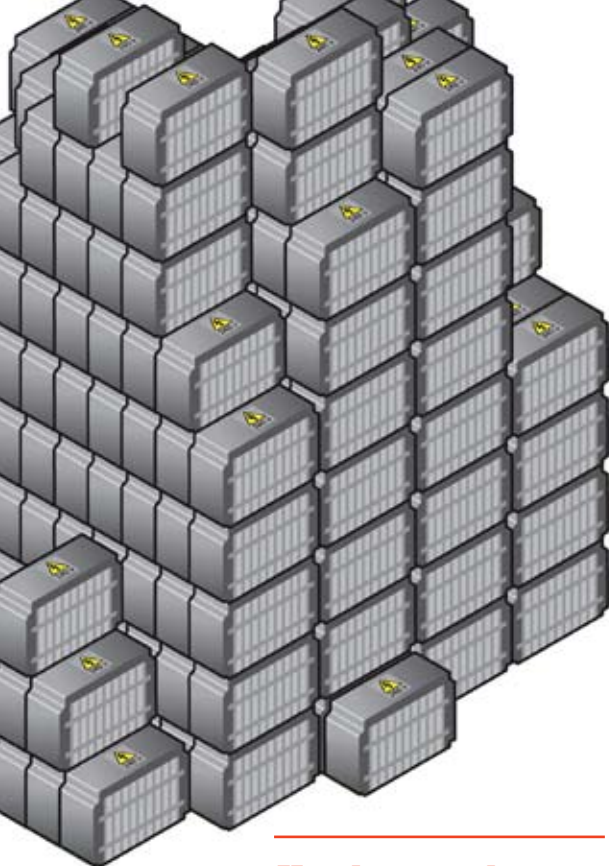
030 662 33 00
info@ecofys.nl



COMPOSITET: LICHTER DAN STAAL WEL EVEN STERK!

In opdracht van Nedtrain ontwikkelde NPSP sluitplaten voor 'Koplopers', de volledig gemoderniseerde intercity's van de NS. De nieuwe neuzen zijn gemaakt van composiet en zijn goedkoper en lichter dan de stalen neuzen – maar ze voldoen wel aan hoge eisen op het gebied van sterkte, stijfheid, brandveiligheid en milieu. De gewichtsbesparing van de composieten neuzen zorgt voor een verminderde CO₂-uitstoot per kilometer. De neus is sterk en stijf, maar is ook bestand tegen alle weersinvloeden: regen, kou, zon, wind en hagel. Het ontwerp en de productietechniek zorgen verder voor besparingen in installatiekosten, energieverbruik, onderhoud en CO₂-uitstoot.

NPSP Composieten, Haarlem
info@npsp.nl



ARN

Kostbare zaak

Een accu kost tussen de 8.000 en 10.000 euro. Een accu smelten om waardevolle stoffen als lithium, Rare Earth Elements (REE), koper, nikkel, aluminium en kobalt terug te winnen kost 2 a 3 euro per kilo. Autodemontage- en garagebedrijven moeten worden opgeleid om de accu's veilig te verwijderen. Hergebruik van accu's als opslagcapaciteit in het elektriciteitsnet is een andere mogelijkheid. Met NGO's vinden gesprekken plaats over toepassingen van tweedehandsaccu's in derdewereldlanden.

“Nederland zet op tal van projecten in, maar er wordt niet gekozen voor speerpunten zodat we daar in kunnen uitblinken.”

En waar laten we de accu's?

Autofabrikanten presenteren ruim veertig elektrische modellen tussen 2009 en 2012. Wat gebeurt er met de accu's na gebruik? Dave Bebelaar, CEO van Auto Recycling Nederland (ARN) doet er onderzoek naar.

TEKST MAARTJE SMEETS

“Wie verantwoordelijk is voor de accu's is een belangrijke vraag gezien de introductie van elektrisch vervoer. Volgens Europese wetgeving is het nu zo dat autoproducenten de zorg dragen voor het opruimen van het materiaal als een auto niet meer bruikbaar is, dus ook voor de accu's. Voor accu's die los verkocht worden is degene die ze produceerde verantwoordelijk. Mogelijk dat dit voor de accu's uit elektrische voertuigen ook zo gaat werken”, stelt Dave Bebelaar.

Wie draait op voor de verwerking?

“De hamvraag is wie eigenaar wordt van de accu, de consument of de fabrikant die de accu bijvoorbeeld aan de klant leest? De kosten van het recylen van accu's kunnen behoorlijk oplopen (zie box). ARN werkt momenteel aan een inzamelingsstructuur. De batterijen worden getest en op basis van de restcapaciteit wordt een hergebruikdoel bepaald. De batterijen kunnen vervolgens

in andere toepassingen worden verwerkt. Is er geen andere toepassing mogelijk dan wordt de accu gerecycled om de herbruikbare materialen terug te winnen.

Kan Nederland een voortrekkersrol spelen?

“Nederland kan, met zijn expertise op gebied van recycling, internationaal de toon zetten als het gaat om ‘battery-management’. We hebben door onze strenge regelgeving veel expertise op het gebied van hergebruik van materialen. Maar wil Nederland in elektrisch vervoer een voor-aanstaande rol spelen, dan is focus nodig. Recycling kan zo'n focal point zijn. De politiek tot nu toe is op dit vlak ontoereikend. Ik heb goede hoop dat het besef van noodzaak voor focus breder begint door te dringen. Dat merk je bij de industrie, bij lobbyclubs, bij expertisebureau's maar ook bij universitaire opleidingen- overal ziet men in dat het tijd is om keuzes te maken. Voor het Formule E-team is recycling een van de speerpunten. Ook de oprichting van de stichting Durab (Duurzame recycling van accu's en batterijen) is een belangrijke stap. Hierin doen partijen als ARN, KEMA, TU-Eindhoven en Verwerkingsbedrijf Van Peperzeel gezamenlijk onderzoek. Zo kan Nederland het voortouw nemen en bouwen we de kennis op die we over acht jaar, als de eerste accu's aan recycling toe zijn, nodig hebben.” ■

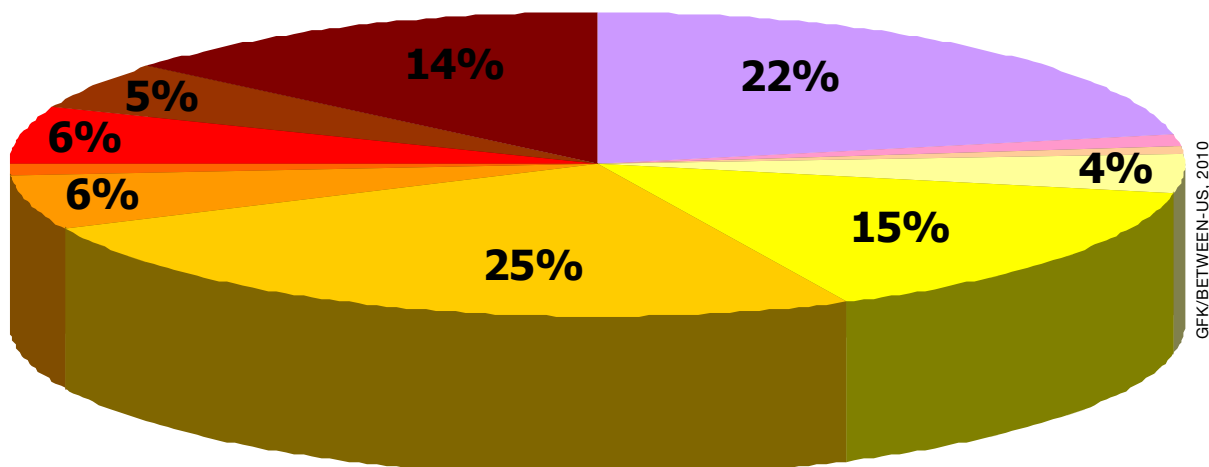
In het septembernummer van Change Magazine meer over het onderzoek en de visie van ARN, technieken en manieren om accu's te hergebruiken, het thermisch recycleren en de stichting Durab.



ARN

Wat wil de consument eigenlijk?

■ Beperkte actieradius ■ Veiligheid inzittenden ■ Veiligheid overige weggebruikers ■ Keuze aan merken/modellen
■ Beschikbaarheid oplaadpunten ■ Aanschaffkosten ■ Tijdsduur opladen accu ■ Onzekerheid van in ruilprijs
■ Betrouwbaarheid auto ■ Levensduur accu ■ Andere factor



TEKST MAARTJE SMEETS

Hoe ver ben je bereid te lopen naar een oplaadpunt? Hoe groot is de kans dat je een hybride auto zult kopen? Tot nu toe is onbekend wat grote groepen consumenten in Nederland op deze basale vragen antwoorden. Between-us en GfK doen er onderzoek naar.

Eigenlijk vreemd dat er nog weinig bekend is over de houding van de consument ten opzichte van duurzame mobiliteit, vindt Jan van der Kaaij, managing partner van Between-us (adviesbureau voor maatschappelijk verantwoord ondernemen). Hoog tijd dus voor een groot onderzoek dat daar op insteekt. Between-us ontwikkelde met GfK Panel Services, gespecialiseerd in consumentenpanels, een monitor over duurzame mobiliteit. Een bestaand panel van 10.000 personen krijgt specifieke vragen over dit onderwerp voorgelegd.

Van der Kaaij: "Wat we nastreven is een monitor die de markt inzichtelijk maakt op een objectieve manier. GfK werkt al jaren met continuepanels en heeft veel expertise in het opstellen van monitors die een betrouwbaar beeld geven."

De resultaten van de monitor zijn bedoeld voor bedrijven, overheden en organisaties die zich bezig houden met duurzame mobiliteit. Van der Kaaij: "Het panel is een

doorsnede van Nederland op alle factoren. Je kunt bekijken welke doelgroepen interesse hebben in duurzame mobiliteit en differentiëren naar bijvoorbeeld plaats, leeftijd, opleiding. Met de resultaten van de monitor in de hand kunnen energie-maatschappijen bijvoorbeeld bepalen wat goede plekken zijn voor oplaadpalen."

Van der Kaaij verbaast zich erover dat er relatief veel geld omgaat in duurzame mobiliteit als het gaat om nieuwe technieken en proefprojecten, terwijl nauwelijks wordt onderzocht wat de eindklant wil. "Er zit een explosieve trend aan te komen. Van alle kanten wordt ingestoken op duurzame mobiliteit. Je ziet nu zo langzamerhand een verschuiving optreden van het puur technische verhaal naar meer kennisconsolidatie. Er ontstaan bijvoorbeeld groepen op internet die zich specifiek hiermee bezig houden. De eindconsument komt eigenlijk nu pas meer in zicht."

De uitkomsten van de volledige monitor worden dit najaar bekend, in het septembernummer van Change Magazine wordt aandacht besteed aan de voorlopige resultaten. ■

Jan van der Kaaij
jan@between-us.nl

"Wat we nastreven is een monitor die de markt inzichtelijk maakt op een objectieve manier."

Klimaatmonitor

Naast de consumentenmonitor is er de monitor voor gemeenten. Op de site klimaatmonitor.databank.nl stelt AgentschapNL gegevens beschikbaar om gemeentelijk klimaatbeleid te monitoren. Er is informatie over de hoeveelheid aardgas- en deelauto's per gemeente, het aantal vulpunten voor biobrandstoffen, het aantal verkochte personenauto's met een groen label, de CO₂-uitstoot door verkeer op hun grondgebied.

Nederland heeft geen Renault of Volkswagen die fors investeert in elektrische auto's. Toch heeft ook ons land innovatiekracht op het gebied van elektrisch transport. Het buitenland kijkt met begerige ogen naar het 'polder-marktmodel'.

'Het gebeurt nu echt'

Het afgelopen half jaar zijn belangrijke stappen gezet, vindt Kjell Biezen, manager Electric Transport van Essent.

"De markt was lange tijd in onzekerheid over de richting die de overheid zou inslaan. Maar de afgelopen maanden is het Formule E-team opgericht en kregen negen proefprojecten op gebied van elektrische vervoer een stimuleringsbijdrage. Op Europees niveau hebben energiebedrijven 1 type stekker ontwikkeld voor het opladen van de batterijen. De autoproducenten komen binnenkort met de modellen op de markt. Dus het gebeurt nu echt."

Essent of Google

Essent zette haar afdeling Electric Transport op in 2008. Samenwerking is volgens de energiemaatschappij de motor achter de benodigde veranderingen om elektrisch vervoer niet alleen technisch, maar ook praktisch mogelijk te maken. Eind mei is een set spelregels gepresenteerd waar 44 betrokken partijen voor hebben samengewerkt. Deze spelregels

vormen het marktmodel - een akkoord over 'wie doet wat' - bij de introductie van elektrisch vervoer. Zo is afgesproken dat overheden én commerciële partijen gaan zorgen voor de verspreiding en exploitatie van laadpalen. Biezen: "De exploitatie van de oplaadpalen gaat niet gereguleerd worden, niet ingekaderd door wet- en regelgeving. Alle mogelijke marktpartijen, of dat nu Essent is, Google, of een bank kunnen een voorstel doen. Zo bewerkstellig je de benodigde innovatie."

Snellaadpunt

Nu Essent is overgenomen door RWE zit Biezen regelmatig met zijn Duitse evenknieën op de tafel. "Ze kijken met grote ogen naar ons marktmodel. In Europa is er bij mijn weten nog nergens op zo'n grote schaal een dergelijk model ontwikkeld. In Duitsland bijvoorbeeld zijn autoproducenten en energiebedrijven meer gefocussed op de techniek van elektrisch vervoer." Essent doet momenteel ervaring op met een snellaadpunt in Leeuwarden en de eigen medewerkers in Den Bosch proberen in hun elektrische auto's nieuwe, intelligente technieken uit.

Deze proeven zijn ontzettend belangrijk, vindt Biezen. "Met alle nieuwe techniek, regelgeving en dienstverlening die nodig is om elektrisch rijden massaal te introduceren, mag nooit vergeten worden dat de klant centraal staat. Daarom zijn praktijkprojecten van groot belang. In de praktijk zullen de grootste hobbels de komende jaren genomen moeten worden, als er tientallen elektrische modellen op de markt komen. Maar als we het systeem voor tienduizend mensen naar tevredenheid kunnen laten werken, kunnen we dat ook voor honderdduizend." ■

Het rapport is te downloaden op www.energiebranche.eu of www.essent.nl/elektrischrijden

In de volgende Change Magazine Duurzame Mobiliteit meer over de proeftuin van Essent en Greenwheels, waarbij gebruikers elektrische auto's gaan delen. Ook gaat Change Magazine dieper in op de samenwerking tussen RWE en Essent op gebied van elektrische mobiliteit.

Ir. Kjell Biezen
elektrischrijden@essent.nl



September 2010: De duurzame mobiliteitsmaand

September 2010 – de maand waarin alles in het teken staat van duurzame mobiliteit. Scholen, overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven organiseren tal van activiteiten om onze mobiliteit te vergroenen: lopen, fietsen, openbaar vervoer, alternatieve brandstoffen, telewerken, autodelen, elektrisch rijden, etc. Om alvast in uw agenda te noteren!

Agenda Duurzame Mobiliteit september 2010

Wanneer Evenement/activiteit *Meer info*

- | | |
|-------|--|
| 12-22 | Het Nieuwe Rijden - hetnieuwerijden.nl |
| 12-22 | Europese Mobiliteitsweek - europesemobiliteitsweek.nl |
| 12-22 | Markt Elektrisch Rijden - elektrischvervoernederland.nl |
| 12-22 | Bedrijven geven gas - klimaatverbond.nl |
| 12-22 | Walkabout - struinen.nl |
| 12-22 | Fietsen is gezond - fietsersbond.nl |
| 12 | Opening Mobiliteitsweek - europesemobiliteitsweek.nl |
| 13 | 3e jaarcongres Taskforce Mobiliteitsmanagement - tfmm.nl |
| 13 | Landelijke 'Fiets naar je Werk Dag' - fietsenscoort.nl |
| 13-19 | Groene Voetstappen (Klimaatverbond) - groenevoetstappen.nl |
| 15 | De Autodeeldag - deelauto.nl ; klimaatverbond.nl |
| 17 | Prijsuitreiking Busverkiezing - europesemobiliteitsweek.nl |
| 18 | Nationale OV-dag - rover.nl |
| 19 | Autovrije Dag - milieudefensie.nl |
| 21 | Change Magazine - changemagazine.nl |
| 21 | Platform Elektrische Mobiliteit - raivereniging.nl |
| 21-22 | Ecomobielcongres/beurs - ecomobiel.nl |

Overige sites:

duurzaamopweg.nl

elektrischvervoernederland.nl

mobilityweek.eu

EUROPESE MOBILITEITSWEEK



Ludolf van Hasselt, Directeur Vertegenwoordiging van de Europese Commissie in Nederland

European Mobilityweek 2010

Van 12 tot 22 september is het de Europese Mobiliteitsweek (voorheen Week van de Vooruitgang). Wat in 2002 begon als initiatief van de Europese Commissie, is uitgegroeid tot een grootse Europese campagne. In 2009 deden 2.181 gemeenten uit 17 Europese landen mee.

Vorig jaar werden in 236 Nederlandse gemeenten activiteiten georganiseerd, goed voor meer dan 10% van het totaal aantal deelnemers. Daarmee is Nederland één van de landen waarin de European Mobility Week het meest succesvol is. Niet alleen door het hoog aantal deelnemers, maar vooral door de intensieve samenwerking tussen organisaties, overheden, bedrijven, buurtgroepen en scholen. In deze synergie ligt de kracht van de Mobiliteitsweek.

Dit jaar is de 8ste editie van de grootste publiekscampagne voor duurzame mobiliteit van Nederland. 'Dumo' speelt een belangrijke rol in de gezondheid van mens, dier en planeet omdat zij een grote bijdrage levert aan het verlagen van de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast zijn duurzame vervoersvormen ook gezonder; loop, fiets en beweeg je fit!

2010 is extra bijzonder! Niet alleen een nieuwe naam van de Nederlandse versie van de European Mobility Week, maar ook nieuwe landelijke activiteiten, verbeterde ondersteuning voor organisatoren en meer aandacht voor bedrijven. Door deze extra impuls wordt de Europese Mobiliteitsweek zowel een lokaal als nationaal feest voor duurzame mobiliteit. Doe daarom ook mee met de Europese Mobiliteitsweek 2010 en zet van 12 t/m 22 september het licht op groen voor duurzame mobiliteit!

EUROPESE
MOBILITEITSWEEK
groen licht voor duurzame mobiliteit



Change

magazine

**Maakt
klimaatkennis
toegankelijk**

**Change Magazine komt in september 2010 tijdens
'De duurzame mobiliteitsmaand' met een extra dik
themanummer.**



Geld verdienen met duurzame mobiliteit: de resultaten en prestaties. De overheid stimuleert, maar bedrijven moeten 't doen. Change Magazine stopt de thermometer in groene mobiliteit. Hoe staat schone en zuinige mobiliteit in Nederland ervoor? Wat vinden de experts in de praktijk ervan?

Interviews met: **Bruce van Egmond** (Commercieel Directeur van Athlon Car Lease), **Dave Bebelaar** (CEO van Auto Recycling Nederland), **Anna Schouten** (Manager Duurzame Mobiliteit van PON Automotive), **Frits Hermans** (Voorzitter Platform Duurzame Mobiliteit), **Huub Sparnaaij** (Initiator Ecomobielbeurs/congres), **Tjeerd Willem Hobma** (Het Nieuwe Rijden), **Kjell Biezen** (Elektrisch Vervoer en Energievoorziening Essent), **Lodewijk de Waal** (Voorzitter Taskforce Mobiliteitsmanagement).....

Visies van: EnergieTransitie Platform Duurzame Mobiliteit, de BOVAG dealer, vervoersbedrijven, provincie, gemeenten en rijk, de mobiliteitsbranche, OV-bedrijven, diverse fora, nieuwe werkgevers,...

Visies op: Innovaties met duurzame brandstoffen, milieuscans, duurzaamheid. Het voorwoord door de Voorzitter van het Formule E-Team, En verder: stimulerende maatregelen, proeftuinen, fiscale bijtelling, A.B.C.-labels, CO₂-reductie, geluids- en luchtkwaliteit, mobiliteitsgedrag, opinie, praktijkvoorbeelden de nieuwe werkgever, en nog veel meer....

Neem nu een gratis abonnement via www.changemagazine.nl/magazine/abonneren



Change Magazine is een uitgave van Synergos Communicatie. Sinds 1996 gespecialiseerd in klimaatcommunicatie

Elektrisch rijden



We komen op stoom

De tijd vliegt. Wie we tien jaar geleden hadden verteld over autorijden op stroom, had ons wat ongeloofwaardig aangekeken. Eerst zien, dan geloven. Omdat wij geloven dat elektrisch rijden dé oplossing is voor zorgeloze mobiliteit in de toekomst, investeren we er flink in. Samen met netbeheerders werken we onder andere aan een slim energienet en de mogelijkheid om auto's supersnel op te laden. We rijden nu eenmaal graag voorop! Daarom vervingen we in 2009 al een deel van ons eigen wagenpark door elektrische auto's. Hopelijk volgen er snel meer. Ook voorop rijden? Ga naar essent.nl

Essent stopt meer energie in energie