

'Zeg niet meer: gij zult de leaseauto nemen'



Illustratie Han Hoogerbrugge

Het woon-werkverkeer kan tot 20 procent schoner én goedkoper, volgens Urgenda. Daarom komt de actiegroep opnieuw met het Low Car Diet: een maand gratis openbaar vervoer.

DOOR JONATHAN WITTEMAN

Groen

Vragen over milieuvriendelijk gedrag of tips voor deze rubriek?

Mail naar groen@volkskrant.nl

Elk jaar rijden Nederlandse automobilisten 136 miljard kilometer, verdeeld over 7,6 miljoen auto's. Dat komt neer op 3,4 miljoen rondjes om de evenaar, of meer dan 450 keer van de aarde naar de zon en weer terug. Een groot deel van die kilometers besteden we aan woon-werkverkeer. 85 procent van het woon-werkverkeer gaat per auto, 14 procent met het openbaar vervoer en de rest met de fiets. Het openbaar vervoer en de fiets maken slechts 1 à 2 procent uit van de totale reiskosten.

Dat zou aanmerkelijk goedkoper en duurzamer moeten kunnen, denkt de actiegroep Urgenda. In september organiseert Urgenda opnieuw het 'Low Car Diet', in samenwerking met onder meer NS, Greenwheels, Connexion en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deelnemende bedrijven krijgen van 10 september tot en

met 10 oktober een maand lang gratis toegang tot de trein, metro, tram, ov-fietsen en deelauto's, alsook tot werk- en vergaderruimtes op stations. 66 bedrijven, waaronder ABN Amro, KPMG en Eneco, hebben zich tot nu toe aangemeld. Bedrijven met interesse kunnen zich nog steeds inschrijven.

Urgenda gaf de afgelopen jaren talloze workshops aan bedrijven op het gebied van mobiliteit. Op basis van de gedeelde ervaringen schat Urgenda dat ons woon-werkverkeer 15 tot 20 procent schoner, gezonder en goedkoper zou kunnen, aldus Geert Kloppenburg, projectleider duurzame mobiliteit van Urgenda. Het huidige systeem is peperduur en ingesleten, zegt hij. Reiskostenvergoedingen zijn niet meer van deze tijd. Bedrijven weten nauwelijks hoeveel geld ze uitgeven aan woon-werkverkeer en onderschatten daardoor vaak de kosten.

Hoe kunnen ze 15 tot 20 procent besparen op hun reiskosten? Kloppenburg: 'Door het werknemers mogelijk te maken op een andere manier te reizen, met de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer, de deelauto. En door ze meer thuis te laten werken of op andere locaties, zodat ze minder hoeven te reizen.'

Kloppenburg stelt voor om werknemers een mobiliteitsbudget te geven. 'Zeg als werkgever niet meer: gij zult de leaseauto of het openbaar vervoer nemen, maar geef een vast bedrag per maand en laat het de werknemer verder zelf regelen. Bij zzp'ers zie je al dat die veel creatievere oplossingen bedenken voor hun woon-werkverkeer.'

'Let wel, niet alleen werkgevers profiteren van een flexibeler reissysteem, ook werknemers kunnen er circa 5 procent op vooruitgaan', zegt Kloppenburg. 'Als je in plaats van een standaardvergoeding van 19 cent

per kilometer voortaan een mobiliteitsbudget krijgt van bijvoorbeeld 800 euro per maand, dan kun je als werknemer geld overhouden - als je tenminste slim budgetteert. Dat geeft een extra prikkel aan werknemers om het goed te doen.'

Zelf woont Kloppenburg in Haarlem en werkt in Amsterdam. 'Ik ga op allerlei manieren naar mijn werk. Soms ga ik met de fiets naar station Haarlem en neem daarvandaan de trein. Of als het mooi weer is, neem ik de racefiets of elektrische fiets. En soms pak ik de auto, als ik een afspraak heb die ik onmogelijk kan halen met het openbaar vervoer, de treintaxi of de ov-fiets.'

Bedrijven kampen met ingesleten gewoonten op reisgebied, constateert Kloppenburg. 'Bedrijven geven hun werknemers vaak de keus: of je krijgt de auto vergoed, met een leaseplan of een standaardvergoeding per kilometer, of je krijgt het openbaar vervoer vergoed. Dan ga je dus altijd met de auto, of altijd met de trein. Terwijl fietsers soms helemaal niets krijgen. Als je als fietser 's ochtends nat geregend op je werk komt en je collega heeft drie kwartier in de file gestaan maar krijgt dat wel vergoed, denk je al snel: waarom doe ik dit nog?'

'Er zijn heel weinig prikkels om op een andere manier van huis naar werk te reizen. Bedrijven hebben dan bijvoorbeeld een leaseconstructie waarin staat dat werknemers de leaseauto mogen hebben als ze ten minste 15 duizend kilometer rijden. Bij workshops krijgen we dan van werkgevers te horen: 'Zo raar, iedereen bij ons rijdt precies 16 duizend kilometer.' Ja, raar hè, denk je dan, hoe zou dat nou komen?'

Ook veel werknemers kampen met een heel scala aan ingesleten gewoonten, zegt Kloppenburg. Reisgedrag valt daardoor niet altijd

even makkelijk te veranderen. 'Voor sommige mensen is de auto een icoon, die hoef je niet aan de fiets of trein proberen te helpen. En je hebt mensen die zweren bij de trein. Maar er is ook een hele grote groep in het midden, die bereid is om verschillende oplossingen te proberen.'

Een ander struikelblok voor een ander reissysteem is fiscaal van aard, zegt Kloppenburg: werknemers mogen nu 19 cent per zakelijke kilometer aftrekken van de belasting. 'Maar als jij van je mobiliteitsbudget van 800 euro een kwart overhoudt per maand, dan wil de fiscus dat je daar belasting over betaalt. Goed gedrag wordt dus extra belast, terwijl een automobilist die heel veel rijdt ongebreideld 19 cent fiscaal vergoed krijgt van de overheid. Dat is een soort subsidie voor veelrijders, vergelijkbaar met de hypotheekrenteaftrek voor woningbezitters.'

