

Shuttel zorgt op 'natuurlijke' manier voor duurzaam reisgedrag



De 'waarom-vraag' achter Mobility as a Service (MaaS)

Hoe alle discussies rondom MaaS de gemoederen in het land kunnen bezighouden... Johan Schallenberg en Jochem Reintjes van mobiliteitsleverancier Shuttel komen regelmatig over de vloer bij bedrijven die hun hele mobiliteitsbeleid van de ene op de andere dag radicaal willen omgooien. Er moet 'iets' met MaaS gebeuren, daar staat de media immers vol van. Aan Shuttel, dat toch in de markt bekend staat als MaaS-voorvechter, dan de 'vreemde' taak om op de rem te trappen.

MaaS is op zich een ideale situatie, verduidelijkt Schallenberg. Een reiziger die met 1 app gebruik kan maken van bijvoorbeeld trein, deelfiets of -auto, en tegelijkertijd brandstof kan tanken en de parkeergarage mee afrekenen. Op de app wordt de reis gepland, geboekt én afgerekend. De gebruiker, of zijn of haar werkgever, ontvangt één factuur. "Ideaal, zeker. Alleen de waarheid is dat dit concept nog niet bestaat, je kan niet overal met één app afrekenen en dat blijft nog wel even toekomstmuziek. Onze oplossing komt wellicht nog het meest in de buurt van MaaS."

Werkgevers moeten in dit stadium van de markt eerst duidelijk krijgen waarom ze MaaS-achtige services willen. Pas als dat duidelijk is, kan er een basis worden gelegd om brede, flexibele mobiliteit te faciliteren. Want om dat laatste draait het vooral, zegt Reintjes. "Het is de waarom-vraag die de zaak aan het rollen brengt bij klanten en prospects. Waarbij we dus afraden het beleid te snel en te radicaal om te gooien. Om de simpele reden dat werknemers dan afhaken. En die heb je natuurlijk nodig om je doelstellingen van het beleid te realiseren." Reintjes ziet de laatste tijd zelfs werkgevers bijvoorbeeld terugkomen op hun eerder opgetuigde, veelal ingewikkelde mobiliteitsbudgetten die er vooral voor moesten zorgen grip te houden op de kosten. "In onze ogen is dat toch een paardenmiddel. Met een 'simpele' mobiliteitskaart krijg je ook inzicht in het gebruik en de kosten van de verschillende mobiliteitsvormen."

Add-on op bestaand beleid

Het 'waarom' van het willen veranderen van het mobiliteitsbeleid wordt bijna altijd ingegeven door een viertal onderwerpen: duurzaamheid, flexibiliteit, goed werkgeverschap en grip op de kosten. Welk bedrijf waarop en hoe zwaar wil inzetten, is weer aan de organisaties zelf. Het eerste advies van Shuttel luidt doorgaans: houd alles bij het oude maar integreer wel een oplossing zoals Shuttel als add-on op het bestaande beleid. "Stop dan tegelijkertijd met declaraties. Laat alles via de mobiliteitskaart lopen, met Shuttel kun je immers de deelauto, taxi of trein afrekenen. Voordeel is dat je dan precies ziet van welke mobiliteit gebruik wordt gemaakt, tegen welke kosten. En dat brengt weer inzicht."

Administratief gemak

Shuttel voorziet onder andere de Rijksoverheid van hun mobiliteitskaart, als ook grote bedrijven als IBM en FrieslandCampina. Ook doet Shuttel aan afhandeling van alle operationele zaken omtrent de kaart. Want het bedrijf wil niet alleen luxe en comfort brengen voor medewerkers, maar vooral ook administratief gemak voor werkgevers. Die luxe voor werknemers is feitelijk het hebben van alle mobiliteit in je portemonnee, zegt Johan Schallenberg. Dat gemak voor werkgevers houdt in dat de factuurstromen aan de achterkant door Shuttel volledig worden gestroomlijnd. "Veel bedrijven waar we binnen komen maken bijvoorbeeld al gebruik van een NS-businesscard of van een deelaudiodienst als Greenwheels. Men wil graag meer mobiliteit bieden voor medewerkers. Alleen halen ze daarmee een berg extra administratieve last binnen; ga er maar aan staan om voor een paar duizend medewerkers dagelijks declaraties te verwerken. Dat hele proces stroomlijnen we, tot en met het factureren van werknemers aan toe voor privéritten. De medewerker reist zonder daarvoor "eigen geld" voor te schieten, declareren is daarom niet meer van toepassing. De besparing daarop is enorm."

Dat inzicht in het gebruik van (de kosten van) brede, flexibele mobiliteit is essentieel om te beslissen of überhaupt het mobiliteitsbeleid verder op de schop moet. Want alleen al het bieden van flexibiliteit en 'eigen keuze' voor de werknemer kan al wonderen doen, zegt Schallenberg. Je ziet volgens hem dan een natuurlijk gedrag ontstaan om flexibel te reizen. Werknemers gaan echt wel het ov of deelauto's gebruiken als ze zien dat het handiger is. Schallenberg noemt het ook wel 'zelf-lering' bij werknemers. "En natuurlijk blijven ze ook gewoon tanken als ze op dinsdag met de auto gaan omdat ze na werk de kinderen van school moeten halen. Maar het is juist die vrije keuze waar MaaS voor staat. Je moet daarbij als werkgever niet te streng sturen, al gebeurt natuurlijk alles binnen vooraf gestelde financiële kaders."

Mobiliteitsgereedschapskist

Overigens kan een werkgever beslissen om wel extra te sturen op bijvoorbeeld het verminderen van CO2-uitstoot. Ook daarvoor beschikt Shuttel over de nodige gereedschappen in hun uitgebreide mobiliteitsgereedschapskist. Bonus-malusregelingen kunnen dan bijvoorbeeld uitkomst bieden of vormen van gamification die rijders duurzamer moeten laten reizen. Zolang een fleetowner maar weet waar hij heen wil met zijn beleid. Daarom is het zo belangrijk om helder te hebben wat je als organisatie wil bereiken. Dan kan er gericht gereedschap aan te pas komen. Of dat nu van Shuttel is of van iemand anders. Volgens Reintjes moeten dan ook alle stakeholders binnen het bedrijf het beleid steunen en uitdragen. "Een goede, heldere communicatie is essentieel. Dan krijg je ook de OR mee. Hierin merken we de laatste tijd echt een omslag. Men is bereid beslissingen te nemen. Drie jaar geleden stonden we voor het eerst op een beurs. Toen kwam men voorzichtig wat informatie inwinnen. Onlangs stonden we er voor het derde jaar, nu werden we bestookt met gerichte vragen. Dat is natuurlijk pure winst".