

## Benchmark Slim Werken Slim Reizen 2012 Juni 2012 / V2.1

1.	Inleiding .....	1
2.	Bereikbaarheid: Capture Area, auto afhankelijkheid, stationslocatie .....	2
3.	Parkeersituatie: medewerkers, tarieven, bezoekers .....	4
4.	Slim Reizen: fiets, OV, auto, woon-werk, beleid .....	5
5.	Voertuigpark: kilometrage, gewicht, brandstof, emissie .....	6
6.	Slim werken: werkplekken, benutting en kosten .....	7
7.	Kosten/jr.: mobiliteit, parkeren, werkplekken, totale kosten .....	9
8.	Kosten per medewerker .....	10
9.	Arbeidsvoorwaarden: vergoedingen woon-werk verkeer OV, EV .....	11
10.	Organisatie: fysieke, virtuele werkplek, bedrijfscultuur, empowerment, performance .....	11
11.	ICT .....	13

### 1. Inleiding

#### *Inleiding*

*De Mobiliteit.NU Benchmark toont hoe organisaties op het raakvlak van Facilitair, HRM, Financieel en Duurzaamheidsbeleid omgaan met werken, verplaatsen en parkeren.*

De benchmark is beschikbaar op de website van de Stichting Mobiliteit.NU ([www.mobiliteit.nu](http://www.mobiliteit.nu)). Op deze site worden regulier updates van de benchmark gepubliceerd.

#### *Gebruik van de benchmark en herkomst van de data*

Data in de benchmark zijn afkomstig van organisaties die eerder een Mobiliteit.NU-scan hebben gedaan (zie [www.Mobiliteit.NU](http://www.Mobiliteit.NU)). De benchmark is gebaseerd op het rekenkundig gemiddelde van de per organisatie ingevoerde waarden, en op verhoudingsgetallen die op die gemiddelde waarden zijn gebaseerd.

Voor een aantal waarden is gebruik gemaakt van externe gegevensbronnen: AWWN,

DHV, Goudappel Coffeng, CBS en NFC.

*Benchmark, categorieën en prestatie-indicatoren*

De benchmark bestaat uit prestatie-indicatoren die zijn onderverdeeld in een aantal paragrafen: Bereikbaarheid, Parkeren, Slim Reizen, Voertuigpark, Slim Werken, Kosten, Kosten per medewerker, Arbeidsvoorwaarden, Cultuur en ICT. Iedere paragraaf bestaat uit een aantal onderdelen.

In de paragrafen zie je de benchmark van 133 prestatie-indicatoren. Met een enkele zin lichten we terloops de relevantie toe. Hier en daar geven we aan, hoe de cijfers kunnen worden geïnterpreteerd.

*Jouw organisatie benchmarken?*

Wil je jouw eigen organisatie toetsen aan de benchmark? Dit kan dit op de site [www.mobiliteit.NU](http://www.mobiliteit.NU). Wanneer je de gegevens van jouw organisatie invult, krijg je meteen online jouw positie te zien ten opzichte van de benchmark. Je kunt de uitslag printen en een PDF bestand genereren.

Door jouw gegevens in te brengen lever je tegelijk een bijdrage aan het verbreden van de benchmark.

## 2. Bereikbaarheid: Capture Area, auto afhankelijkheid, stationslocatie

*Inleiding*

Dat een locatie 'goed bereikbaar' is wil niet zeggen dat er daar 'geen files' voorkomen. Bereikbaarheid is gedefinieerd als het aantal inwoners dat de locatie kan bereiken met 15, 30 resp. 60 minuten reistijd in de ochtendspits. Op de Zuidas staan veel files, maar het is tegelijk één van de best bereikbare locaties in Nederland.

Als het gaat om arbeidsmarktaantrekkelijkheid kan voor een werkgever de bereikbaarheid van zijn kantoorlocatie van belang zijn.

De benchmark Bereikbaarheid bestaat uit vier onderdelen: de huidige omvang van de Capture Area of het Verzorgingsgebied, de verandering van de Capture Area tot 2020, de ligging bij een stationslocatie, en de mate van gebruik van de auto of de afhankelijkheid van de auto.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU. Bij de analyse is gebruik gemaakt van basisdata van Goudappel Coffeng. De steekproefgrootte is ruim 40 organisaties.

*A. Omvang Capture Area*

In de benchmark komt het verzorgingsgebied voor auto en openbaar vervoer in beeld voor 15, 30 en 60 minuten reistijd.

<i>Capture Area</i>	<i>Inwoners</i>	<i>Benchmark</i>
<i>OV, huidig:</i>		
* 15 minuten	n*1000	57,9
* 30 minuten	n*1000	170,4
* 60 minuten	n*1000	1.035,7
<i>Auto, huidig:</i>		
* 15 minuten	n*1000	235,3
* 30 minuten	n*1000	1.295,4
* 60 minuten	n*1000	5.371,9

Bron: Goudappel Coffeng, Mobiliteit.NU

*B. Verandering  
Capture Area*

De huidige bereikbaarheid kan goed (of slecht) zijn - maar wat is de verwachte verandering tot 2020? Deze benchmark drukt uit de verandering van de omvang van het verzorgingsgebied van de huidige situatie tot 2020.

De verandering is uitgedrukt als percentage van de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige. Bij een positieve waarde gaat de bereikbaarheid vooruit, bij een negatieve achteruit.

De gemiddelde achteruitgang van de autobereikbaarheid met een reistijd van 30 minuten is -2,5%, de gemiddelde verbetering voor die per openbaar vervoer is 9%.

<i>Capture Area</i>	<i>Inwoners</i>	<i>Benchmark</i>
<i>Verandering auto</i>		
* 15 minuten	%	4,7
* 30 minuten	%	4,4
* 60 minuten	%	3,5
<i>Verandering OV</i>		
* 15 minuten	%	-1,2
* 30 minuten	%	1,0
* 60 minuten	%	3,2

Bron: Goudappel Coffeng, Mobiliteit.NU

*C. Auto-afhankelijkheid  
(Modal Split)*

Deze benchmark drukt uit de mate waarin de organisatie afhankelijk is van de auto. Het geeft aan, welke van de bovenstaande benchmarks voor een organisatie met name van belang zijn.

Modal Split: De verdeling van de personenverplaatsingen over de vervoerwijzen (auto vs. andere vervoerwijzen).

Het aandeel van de auto in woon-werk en zakelijke verplaatsingen is gemiddeld 40%.

<i>Auto afhankelijkheid</i>	<i>Aandeel</i>	<i>Benchmark</i>
Aandeel auto woon-werk en zakelijke verplaatsingen	%	40%
Aandeel auto woon-werk verplaatsingen	%	42%
Aandeel fietsers + lopen	%	10%
Aandeel OV	%	51%

Bron: CBS

*D. Stationslocatie*

Deze benchmark drukt uit de ligging van de locatie op loopafstand van een station. Het geeft aan, in welke mate openbaar vervoer (in dit geval de trein) beschikbaar zou kunnen zijn als verplaatsingsoptie voor de medewerkers.

42% van de onderzochte locaties ligt op loopafstand van een station.

<i>Stationslocatie</i>	<i>Ligging</i>	<i>Benchmark</i>
Loopafstand naar station	%	42%

Bron: Mobiliteit.NU

### 3. Parkeersituatie: medewerkers, tarieven, bezoekers

#### Inleiding

Voor veel werkgevers staat 'bereikbaarheid' gelijk aan de parkeersituatie. Voor veel werkgevers is parkeren een hoofdpijndossier. Tegelijk zijn nog weinig cijfers bekend over hoe de parkeersituatie bij werkgevers zich verhoudt tot die bij andere. Deze benchmark probeert daarin zicht te bieden.

De benchmark bestaat uit 3 onderdelen: het zg. parkeerprofiel, de tarieven die medewerkers betalen voor parkeren, en de situatie rond parkeren voor bezoekers.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU, de steekproefgrootte is ca. 40 organisaties.

#### A. Parkeerprofiel

Het aantal parkeerplaatsen bij een vestiging zegt niet zoveel. Een kleine organisatie met weinig plaatsen kan een betere parkeersituatie hebben dan een grote met veel meer parkeergelegenheid.

Daarom is het parkeerprofiel een relatieve benchmark. Daarmee is vergelijking tussen vestigingslocaties en organisaties mogelijk. Het parkeerprofiel toont het aantal beschikbare parkeerplaatsen per 20m<sup>2</sup> VVO, per werkplek, per medewerker, per automedewerker, en per aanwezige medewerker.

De benchmark voor het aantal parkeerplaatsen per medewerker 0,51, maar die voor het aantal parkeerplaatsen per automedewerker is veel hoger: 1,48. Gemiddeld is 1,48 parkeerplaats beschikbaar per medewerker die met de auto reist.

<i>Medewerkers</i>	<i>Aantal</i>	<i>Benchmark</i>
PP / 20m <sup>2</sup> VVO	n	0,41
PP / werkplek	n	0,44
PP / medewerker	n	0,51
PP / automedewerker	n	0,97
PP voor mdw / aanwezige automedewerker	n	1,48
PP / aanwezige medewerker	n	0,68

Bron: Mobiliteit.NU

#### B. Parkeertarieven medewerkers

Werkgevers kunnen hun parkeersituatie beïnvloeden door het invoeren van betaald parkeren voor medewerkers. In de huidige steekproef komt dit niet voor.

<i>Tarieven</i>	<i>Benchmark</i>
Betaald parkeren medewerkers	0%
Gedifferentieerd parkeertarief	0%

Bron: Mobiliteit.NU

#### C. Parkeren bezoekers

Om de bereikbaarheid voor bezoekers te verbeteren kunnen werkgevers parkeerplaatsen reserveren voor hun gasten. De benchmark geeft aan, dat 8% van de parkeerplaatsen door werkgevers vast aan bezoekers wordt toegewezen.

<i>Bezoekers</i>	<i>Benchmark</i>
PP voor bezoekers	8%

Bron: Mobiliteit.NU

#### 4. Slim Reizen: fiets, OV, auto, woon-werk, beleid

##### *Inleiding*

Wanneer de bereikbaarheid of de parkeersituatie problematisch zijn, kan de werkgever maatregelen treffen. Dat kan natuurlijk ook om de CO2-emissie van de organisatie te beperken, of om nog andere redenen. Wanneer de werkgever een vooruitstrevend beleid voert, kan de medewerker 'Slim Reizen'. Deze benchmark laat zien welke maatregelen werkgevers daadwerkelijk hebben getroffen.

De benchmark bestaat uit 5 onderdelen en toont maatregelen rond gebruik van de fiets, van openbaar vervoer, van de auto, rond woon-werk verkeer en eventuele aanvullende beleidsmaatregelen.

De lijst maatregelen is afkomstig van AgentschapNL, en is de basis van het zg. puntensysteem, die de Rijksoverheid heeft overwogen in het kader van de Wet Milieubeheer. Deze lijst is hier aangevuld met een beperkt aantal andere maatregelen.

Bij de cijfers van Mobiliteit.NU is de steekproefgrootte ca. 7 grotere werkgevers.

##### *A. Fiets*

De werkgever kan maatregelen treffen om het fietsbezit en -gebruik te stimuleren. Uit onderstaande tabel blijkt bijvoorbeeld dat 29% van de werkgevers een vergoeding biedt voor stallen van de fiets op het station.

<i>Maatregelen fiets</i>	<i>Benchmark</i>
Fiscale fietsregeling	85%
Belonen fietsgebruik	36%
Fietsenstallingen	100%
Voorzieningen reparatie en onderhoud	0%
Douche en kleedruimte	86%
Vergoeding stalling op station	29%
Poolfietsen of zakelijk gebruik OV-fiets	43%

Bron: Mobiliteit.NU

##### *B. OV*

De werkgever kan maatregelen treffen om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Uit onderstaande tabel blijkt bijvoorbeeld dat 71% van de werkgevers de medewerkers een openbaar vervoer vergunning aanbieden.

<i>Maatregelen OV</i>	<i>Benchmark</i>
OV-abonnement vanuit werkgever	71%
Pendeldienst tijdens spits naar OV-knooppunt	14%
Vanpools voor het woon-werkverkeer	14%
Regeling stimuleren OV zakelijk gebruik	71%
Mobiliteitskaart (als NS BusinessCard)	44%
Regeling voor primair OV/gebruik	43%

Bron: Mobiliteit.NU

##### *C. Auto*

De werkgever kan maatregelen treffen om het gebruik van de auto te

verduurzamen, Uit onderstaande tabel blijkt bijvoorbeeld dat 57% van de werkgevers een leaseregeling heeft waarin alleen milieuklassen A en B zijn toegestaan.

<i>Maatregelen Auto</i>	<i>Benchmark</i>
Leaseregeling alleen milieuklassen A en B	57%
Poolauto's (% van organisaties)	18%
Poolauto's alleen milieuklassen A en B	29%
De organisatie biedt cursus 'Het Nieuwe Rijden' aan	43%
Stimuleren carpoolen	14%

Bron: Mobiliteit.NU

#### D. Woon-werk

De werkgever kan maatregelen treffen rond het woon-werk verkeer. Uit onderstaande tabel blijkt bijvoorbeeld dat bij 43% van de werkgevers de vergoeding voor autokosten in het woon/werk verkeer is gemaximeerd op 30 kilometer.

<i>Maatregelen Woon-werk verkeer</i>	<i>Benchmark</i>
Verhuiskostenregeling	57%
Autokosten woon-werk gemaximeerd op 30km	43%
Aannamebeleid: wonen in werkplaats of OV-locatie	0%
Carpool parkeerplaatsen op eigen terrein	29%

Bron: Mobiliteit.NU

#### E. Beleid

De werkgever kan verder maatregelen treffen in het kader van het mobiliteitsbeleid. Uit onderstaande tabel blijkt dat 57% van de werkgevers een vervoercoördinator heeft aangesteld. Dit hoge percentage heeft vermoedelijk te maken met het feit dat deze steekproef klein is en bestaat uit relatief grote organisaties.

<i>Maatregelen Beleid</i>	<i>Benchmark</i>
Vervoercoördinator	57%
Betaald parkeren medewerkers	0%
Gedifferentieerd parkeertarief	0%
Dynamische OV op website	14%

Bron: Mobiliteit.NU

## 5. Voertuigpark: kilometrage, gewicht, brandstof, emissie

#### *Inleiding*

De werkgever kan beleid voeren op de samenstelling van het voertuigpark.

De mobiliteit van medewerkers staat binnen organisaties meestal garant voor een aanzienlijk percentage van de totale Carbon Footprint. Ze staat bijna altijd in de top 5, in de dienstensector veel in de top 3 – vaak zelfs op nummer één.

Deze benchmark bestaat uit 4 onderdelen en toont het gemiddeld kilometrage, de verdeling naar gewichtklassen en naar brandstofsoorten, en de gemiddelde emissie.

De cijfers zijn afkomstig van DHV. De online benchmark van Mobiliteit.NU biedt een specificatie naar branche, die is in de cijfers hieronder weggelaten.

*A. Kilometrage*

De eerste benchmark is het gemiddeld jaarlijks kilometrage.

<i>Kilometrage</i>	<i>Benchmark</i>
Aantal kms / auto / jaar	23.348

Bron: DHV

*B. Gewicht*

De tweede benchmark is de verdeling over de gewichtsklassen licht, middelzwaar en zwaar.

<i>Verdeling gewichtsklassen</i>	<i>Benchmark</i>
Licht (<1.100 kg.)	35%
Middelzwaar (1.100-1.500 kg.)	49%
Zwaar (>1.500 kg.)	16%

Bron: DHV

*C. Brandstof*

De derde benchmark is de verdeling over de brandstofsoorten licht, middelzwaar en zwaar.

<i>Verdeling brandstofsoorten</i>	<i>Benchmark</i>
Diesel	42%
Benzine	50%
Aardgas/groengas	0%
Bio-ethanol	0%
Elektrisch	0%

Bron: DHV

*D. Emissie CO2*

De vierde benchmark is de gemiddelde emissie CO2 per kilometer.

<i>CO2-Emissie</i>	<i>Benchmark</i>
CO2 (gram/km)	190

Bron: DHV

## 6. Slim werken: werkplekken, benutting en kosten

*Inleiding*

De benchmark van Mobiliteit.NU gaat niet alleen over mobiliteit en Slim Reizen. Slim Werken en de omgang met de werkplek maakt er ook deel van uit.

In een betere benutting van de werkplek valt voor de gemiddelde werkgever veel geld te besparen. In tegenstelling tot de eventuele besparing op mobiliteit is een besparing op werkplekken niet arbeidsvoorwaardelijk beschermd. Bovendien zijn de

jaarlijkse lasten voor werkplekken bij veel werkgevers veel groter dan die voor mobiliteit.

De benchmark Slim Werken bestaat uit 3 onderdelen en toont de gemiddelde omvang, benutting en kosten van werkplekken.

Een deel van deze benchmark is ook online te raadplegen via [www.Telewerkforum.nl](http://www.Telewerkforum.nl).

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU, NFC en CfPB. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ruim 40 organisaties.

#### A. Omvang

De omvang en kosten van werkplekken zijn genormeerd in de NFC-index. In die index is de benutting niet meegenomen. Juist door kritisch naar de benutting van werkplekken te kijken ontstaat zicht op mogelijkheden tot besparing.

Het werkplekprofiel toont niet alleen het aantal m<sup>2</sup> per werkplek (vloercoëfficiënt), maar ook per medewerker en per aanwezige medewerker. Het toont bovendien niet alleen het aantal werkplekken per medewerker (verstrekingscoëfficiënt), maar ook per aanwezige medewerker.

De benchmark voor het aantal m<sup>2</sup> per werkplek is 19,5 conform de NFC-index. Maar het aantal m<sup>2</sup> per medewerker is 22,5, en het aantal m<sup>2</sup> per aanwezige medewerker is 34,4.

<i>Omvang Werkplekken (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Benchmark</i>
Vloercoëfficiënt (m <sup>2</sup> /werkplek)	19,5
Verstrekingscoëfficiënt (n werkplek / mdw.)	1,0
Aantal werkplekken / aanwezige medewerker	1,5
M <sup>2</sup> / medewerker	22,5
M <sup>2</sup> / aanwezige medewerker	34,4

Bron: Mobiliteit.NU, NFC

#### B. Benutting

De benutting van werkplekken is gemiddeld laag. Bij de beoordeling hiervan spelen allerlei factoren een rol die per organisatie verschillen, zoals het percentage medewerkers in deeltijd, het aantal mobiele medewerkers (3 dagen of meer bij de klant), etc.

Deze benchmark toont de gemiddelde benutting en het gemiddeld aandeel flexplekken, de aandelen van mobiele, deeltijd en telewerkers, en het gemiddeld aantal telewerkdagen van de telewerkers.

De cijfers tonen dat het aantal medewerkers dat 1 dag of meer telewerkt 9,9% beloopt, en dat zij gemiddeld 1,4 dag telewerken.

<i>Benutting werkplekken (%)</i>	<i>Benchmark</i>
Benutting werkplekken (%)	55,0%
Aandeel flexplekken (%)	35,9%
Aandeel mobiele medewerkers (%)	8,9%
Aandeel deeltijdmedewerkers	21,8%
Aandeel telewerkers (1 dag of meer) (%)	9,9%
Aantal dagen telewerk / week (n) (van telewerkers)	1,4

Bron: Mobiliteit.NU, CfPB



*C. Kosten*

De benchmark van werkplekkosten wordt jaarlijks gepubliceerd in het kader van de NFC-index. Ook in deze kosten blijft de benuttingscomponent buiten beschouwing.

De benchmark toont niet alleen de kosten per werkplek volgens de NFC-index, maar ook de werkplekkosten per medewerker en per aanwezige medewerker.

De benchmark toont, dat de werkplekkosten per medewerker jaarlijks ruim € 11.200 belopen, maar de kosten per aanwezige medewerker zijn anderhalf keer zo hoog.

<i>Kosten werkplekken (€/jr)</i>	<i>Benchmark</i>
Benchmark NFC (excl. Ext. Voorz.)	€ 9.593
Kosten / medewerker	€ 11.211
Kosten / aanwezige medewerker	€ 17.365
Kosten onderbezetting werkplekken / mdw. (€/jr.)	€ 3.693

Bron: Mobiliteit.NU, NFC

7. Kosten/jr.: mobiliteit, parkeren, werkplekken, totale kosten

*Inleiding*

Voor de werkgever zijn de kosten en eventuele besparingen belangrijk.

De benchmark bestaat uit 4 onderdelen en toont de gemiddelde kosten van mobiliteit, parkeren, werkplekken en van het relatieve deel dat deze posten uitmaken van de totale kosten inclusief salarissen.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ruim 40 organisaties.

*A. Kosten mobiliteit*

De benchmark omvat de kosten voor de leaseauto, en voor de vergoedingen voor woon-werk en zakelijk verkeer, de beide laatste per medewerker.

<i>Kosten mobiliteit</i>	<i>Benchmark</i>
Leaseauto	€ 11.029
Woon-werk vergoeding / medewerker	€ 1.816
Vergoeding zakelijke mobiliteit / medewerker	€ 1.467

Bron: Mobiliteit.NU

*B. Kosten parkeren*

De benchmark voor de parkeerkosten omvat de kosten per parkeerplaats, de kosten per parkeerplaats per medewerker en per automedewerker. De kosten per automedewerker zijn bijna 3 keer zo hoog als die per medewerker.

<i>Kosten parkeren</i>	<i>Benchmark</i>
Parkeerplaats	€ 850
Parkeerplaats / medewerker	€ 360
Parkeerplaats / automedewerker	€ 947

Bron: Mobiliteit.NU

*C. Kosten werkplekken*

De benchmark voor de werkplekkosten omvat de kosten per werkplek, de kosten per parkeerplaats per medewerker en per aanwezige medewerker. De werkplekkosten per aanwezige medewerker zijn bijna 2 keer zo hoog als die per werkplek.

<i>Kosten werkplekken</i>	<i>Benchmark</i>
Werkplek	€ 9.593
Werkplek / medewerker	€ 11.211
Werkplek / aanwezige medewerker	€ 17.365

Bron: Mobiliteit.NU

*D. Totale kosten*

De benchmark voor de totale kosten toont de relatieve omvang van de kosten voor werkplekken, mobiliteit en parkeren.

De kosten voor werkplekken inclusief parkeren zijn bijna 19% van de totale kosten inclusief salarissen. Dit is bijna 4 keer het aandeel van de kosten voor mobiliteit.

<i>Kosten irt. totale uitgaven</i>	<i>Benchmark</i>
Werkplekken incl. parkeren als % totale kosten	18,9%
Mobiliteit excl. parkeren als % totale kosten	5,4%
Parkeren als % totale kosten	0,6%
Salarissen als % totale kosten	74,8%

Bron: Mobiliteit.NU

## 8. Kosten per medewerker

*Kosten per medewerker*

De benchmark toont ook de gemiddelde kosten per medewerker voor salarissen, werkplek, mobiliteit en parkeren.

Opvallend is dat de kosten van onderbezette werkplekken per medewerker groter zijn dan de kosten voor mobiliteit per medewerker.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ruim 40 organisaties.

<i>Facilitaire kosten per medewerker</i>	<i>Benchmark</i>
Salaris/mdw. (€*10.000)	4,70
Werkplek/mdw. (€*10.000)	1,12
Mobiliteit/mdw. (excl. parkeren) (€*1000)	3,10
Parkeren/mdw. (€*100)	3,60
Onderbezetting werkplekken/mdw. (€*1000)	3,70

Bron: Mobiliteit.NU

## 9. Arbeidsvoorwaarden: vergoedingen woon-werk verkeer OV, EV

### *Inleiding*

De werkgever heeft de kosten voor mobiliteit in de hand door de vormgeving van de arbeidsvoorwaardelijke regelingen.

In dit deel van de benchmark gaat het om de vergoedingen voor woon-werk verkeer en de vergoedingen voor zakelijk verkeer.

De cijfers zijn afkomstig van AAVN voor de inrichting van de regeling voor woon-werk verkeer, en van Mobiliteit.NU voor de omvang van de vergoedingen. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ruim 40 organisaties.

### *A. Inrichting woon-werk verkeer regeling*

De werkgever kan de in de regeling voor woon-werkverkeer een drempel en een plafond opnemen. De drempel geeft aan, vanaf welk kilometrage de medewerker een vergoeding krijgt. Het plafond geeft aan, tot welk kilometrage de medewerker een vergoeding krijgt.

De regelingen voor openbaar vervoer en eigen vervoer wijken in de benchmark van elkaar af.

<i>Vergoedingen woon-werkverkeer openbaar vervoer</i>	<i>km</i>	<i>Benchmark</i>
Drempel kilometervergoeding woonwerk OV (minimum n kms)	km	3
Plafond kilometervergoeding woonwerk OV (maximum n kms)	km	34
<i>Vergoedingen woon-werkverkeer eigen vervoer</i>	<i>km</i>	<i>Benchmark</i>
Drempel kilometervergoeding woonwerk EV (minimum n kms)	km	4
Plafond kilometervergoeding woonwerk EV (maximum n kms)	km	35

Bron: AAVN

### *B. Vergoeding woon-werk en zakelijk verkeer*

De benchmark omvat de hoogte van de vergoedingen voor zakelijk gebruik van de privé auto, en de van de vergoeding voor woon-werk verkeer.

Deze benchmarks zijn uitgedrukt in bedragen per medewerker per maand.

<i>Hoogte vergoedingen</i>	<i>Benchmark</i>
Vergoeding zakelijk gebruik privé auto (€/mnd)	€ 122
Vergoeding woon-werk verkeer (€/mnd)	€ 151

Bron: Mobiliteit.NU

## 10. Organisatie: fysieke, virtuele werkplek, bedrijfscultuur, empowerment, performance

### *Inleiding*

De benchmarks van Mobiliteit.NU tonen hoe organisaties scoren op parameters rond Slim Werken Slim Reizen. In dit deel van de benchmark gaat het om de gereedheid van de organisatie voor 'New Worlds of Work' – de naam van het onderzoeksprogramma van de Erasmus Universiteit die deze benchmark verzorgt.

Deze benchmark bestaat uit 5 onderdelen: fysieke resp. virtuele werkplek, bedrijfscultuur, empowerment, performance. De gebruiker kan waarden invullen

tussen 0 en 5.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ca. 20 organisaties.

*A. Fysieke werkplek*

De benchmark voor de fysieke werkplek omvat 5 prestatie-indicatoren. De gemiddelde score is 2,6.

<i>Fysieke werkplek</i>	<i>2,6</i>
Flexibiliteit	3,1
Mobiliteit	2,7
Benutting	2,2
Ontwerp	2,6
Duurzaamheid	2,2

Bron: Mobiliteit.NU

*B. Virtuele werkplek*

De benchmark voor de virtuele werkplek omvat 6 prestatie-indicatoren. De gemiddelde score is 2,9.

<i>ICT/Virtuele werkplek</i>	<i>2,9</i>
Digitalisering	3,3
Toegang	3,4
Communicatie	3,4
Samenwerking	2,5
Personalisatie	2,5
Duurzaamheid	2,5

Bron: Mobiliteit.NU

*C. Bedrijfscultuur*

De benchmark voor de bedrijfscultuur omvat 5 prestatie-indicatoren. De gemiddelde score is 3,2.

<i>Bedrijfscultuur</i>	<i>3,2</i>
Vertrouwen	3,0
Resultaatgerichtheid	3,6
Informatie delen	3,5
Top Management support	2,9
Duurzaamheid Cultuur	2,8

Bron: Mobiliteit.NU

*D. Empowerment*

Empowerment betreft de mate waarin een persoon voelt dat hij/zij vrijheid heeft om zijn/haar werk op eigen manier uit te voeren en om belangrijke beslissingen te nemen. Het omvat ook de mate waarin een persoon invloed kan uitoefenen op arbeidsvoorwaarden, persoonlijke ontwikkeling en strategische/administratieve en bedrijfsuitkomsten.

De benchmark voor empowerment omvat 2 prestatie-indicatoren. De gemiddelde score is 3,1.

<i>Empowerment</i>	<i>3,1</i>
Zelfbeschikking	3,6
Impact	2,6

Bron: Mobiliteit.NU

*E. Performance* De benchmark bevat 6 prestatie-indicatoren voor performance, ze meten op People (medewerkerstevredenheid, verbetering van werk-privé balans), Profit (werk flexibiliteit, innovatief werkgedrag, productiviteit) en Planet (vermindering van de ecologische footprint). De gemiddelde score is 3,3.

<i>Performance</i>	<i>3,3</i>
Work-Life Balance	3,3
Ziekteverzuim	3,4
Productiviteit	3,1
Medewerkertevredenheid	3,3
Loyaliteit	3,9
Duurzaamheid	2,8

Bron: Mobiliteit.NU

## 11. ICT

*ICT* De laatste benchmark betreft ICT. ICT is voor Slim Werken Slim Reizen een onontbeerlijk hulpmiddel.

Ook de opzet van deze benchmark is afkomstig van Erasmus Universiteit. De gebruiker kan waarden invullen tussen 0 en 5.

De cijfers zijn afkomstig van Mobiliteit.NU. De steekproefgrootte van Mobiliteit.NU is ca. 20 organisaties.

De benchmark voor ICT omvat 8 prestatie-indicatoren.

<i>ICT</i>	<i>Benchmark</i>
Digitalisering	3,4
Toegang informatie	3,3
Toegang email en programma's	3,5
Toegang laptops / mobiele apparatuur	3,4
Communicatie	3,3
Samenwerking	2,6
Personalisatie	2,6
Duurzaamheid	2,5

Bron: Mobiliteit.NU