

Whitepaper deelmobiliteit



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Stappenplan deelmobiliteit
3. Waarom inzetten op deelmobiliteit?
4. Welke verschillende vormen van deelmobiliteit zijn er?
5. Hoe regel ik het gebruik van deelmobiliteit fiscaal?
6. Wat kan Breikers voor mij betekenen?

1. INLEIDING

Door het vele thuiswerken stappen werkgevers op grote schaal af van vaste reiskostenvergoedingen en ook zakelijke leasewagenparken krimpen voor het eerst in jaren. Om toch op een goede manier in de reisbehoeften van medewerkers te voorzien, faciliteren steeds meer werkgevers deelmobiliteit als financieel aantrekkelijke oplossing.

Door in te zetten op **deelmobiliteit** bespaar je op kostbare parkeerruimte, bied je medewerkers een flexibele mobiliteitsoplossing en bespaar je mogelijk fors op je CO₂-uitstoot. Onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) toont aan dat een autodeler jaarlijks 175 tot 265 kg minder CO₂ uitstoot dan voordat hij of zij ging autodelen. Daarnaast draagt deelmobiliteit bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. Deelmobiliteit is dan ook booming: in 2020 steeg het aantal deelautogebruikers met maar liefst 42% naar 730.000.

Gemeente Amsterdam zet fors in op deelmobiliteit

Gemeente Amsterdam werkt hard om deelmobiliteit een volwaardig alternatief te maken voor iedereen die zich in de stad wil verplaatsen. Deelmobiliteit is namelijk een van de oplossingen om mobiliteit, leefbaarheid, ruimte op straat en bereikbaarheid in de stad in balans te houden. Er wordt geëxperimenteerd met deelfietsen en deelscooters op straat en aanbieders van deelauto's gestimuleerd om hun diensten in Amsterdam aan te bieden. De mogelijkheden voor het gebruik van deelvervoer zal de aankomende jaren alleen maar meer toenemen.

Breikers ondersteunt werkgevers kosteloos in de Metropool Regio Amsterdam

De mobiliteitsbehoefte van elk bedrijf en elke medewerker is anders. Daarom geeft Breikers kosteloos en onafhankelijk advies op maat. Ruim 280 werkgevers maakten al gebruik van de ondersteuning en de handige mobiliteitsscan van Breikers. Kun jij ook wel wat hulp gebruiken? In veel gevallen kun je Breikers kosteloos inschakelen om tot de juiste oplossing te komen. Zie ook hoofdstuk zes.

2. STAPPENPLAN DEELMOBILITEIT

Wil je met jouw organisatie ook inspelen op deze flexibele en duurzame trend? Deze zeven stappen helpen je om effectief gebruik te maken van deelmobiliteit.

1. Breng de mobiliteitsbehoeften en het reisgedrag van je medewerkers in kaart

Analyseer de huidige situatie en behoefte van medewerkers, voor welke groepen is deelmobiliteit interessant? Dit breng je in kaart door te kijken naar de reisdeclaraties van medewerkers en eventuele rittenregistratie van leaserijders. Veel informatie kun je waarschijnlijk al halen uit het HR-systeem, maar ga ook met medewerkers in gesprek of zet een enquête uit. Breng in ieder geval in kaart:

- a. Hoe vaak maken medewerkers zakelijke ritten? En woon-werkritten?
- b. Waarmee reizen medewerkers nu? Reizen ze met eigen vervoer, met een leaseauto of met het OV?
- c. Hoe lang zijn deze zakelijke ritten gemiddeld? Om hoeveel kilometer gaat het per jaar? Zijn het veelal korte ritjes, die prima per fiets of scooter kunnen? Of lange ritten waarvoor een auto nodig is?
- d. Hoe hoog zijn de parkeerkosten voor zakelijke ritten?
- e. Vervoeren je medewerkers veel spullen of passagiers?
- f. Wat zijn de vertrek- en eindpunten van zakelijke ritten? Vertrekken medewerkers direct vanuit huis? Of gaan ze eerst naar de werklocatie?
- g. Hoeveel medewerkers zijn er tegelijkertijd onderweg?

2. Kies de juiste mix van deelmobiliteit

Op basis van het reisgedrag en de behoeften van je medewerkers bepaal je of deelmobiliteit interessant is en welke soort deelmobiliteit je in dat geval aan kunt bieden. Het gebruik van al dan niet elektrische deelfietsen en -scooters is vooral interessant voor korte ritten of als aanvulling op het openbaar vervoer. De deelauto is interessant voor wat langere ritten, ritten naar lastig met OV bereikbare plekken, of als medewerkers veel spullen mee moeten nemen.

3. Bepaal hoe je omgaat met het beheer, onderhoud en rittenregistratie

Hou je alles in eigen hand, van aanschaf tot onderhoud en beheer? Of besteed je alles uit en laat je je compleet ontzorgen? Wie mag wanneer welk deelvervoer gebruiken? Welke vorm van deelvervoer je kiest hangt af van wat jij en je medewerkers belangrijk vinden. Zie hoofdstuk 4 voor meer uitleg over de verschillende aspecten van deelmobiliteit. Daarnaast verlangt de fiscus dat je een sluitende kilometeradministratie bijhoudt. Wil je dit automatisch laten doen via een reserveringssysteem of vraag je medewerkers om hun ritten handmatig bij te houden? Zie hiervoor hoofdstuk 5.

4. Deel je analyse met marktpartijen en daag hen uit met een voorstel te komen

Er zijn veel partijen die deelvervoer voor je organisatie aanbieden. Dit kan je eigen leasemaatschappij zijn, maar er zijn ook partijen die zich volledig op deelmobiliteit hebben toegelegd.

Op basis van de keuzes en uitkomsten van de eerste drie stappen maak je een eerste selectie van partijen die het best bij jullie reisbehoeften en gewenste mate van ontzorging passen. Maak hierin duidelijk welke wensen en eisen je stelt aan het deelvervoer. Wil je bijvoorbeeld dat de voertuigen volledig elektrisch zijn? Wil je alleen auto's faciliteren? Of ook scooters en fietsen? Moeten de voertuigen voorzien zijn van je huisstijl? Wie is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud? Wil je dat medewerkers ook privé gebruik kunnen maken van de voertuigen? Etc.

5. Maak de kosten en baten inzichtelijk in een business case

Een business case helpt je om verschillende voorstellen van aanbieders te vergelijken met elkaar en met je huidige kosten. Zie hoofdstuk 3 voor opzet en rekenvoorbeelden.

6. Selecteer een partij en start een pilot

Op basis van de business case en je programma van eisen (zie hoofdstuk 3) maak je een definitieve keuze voor een of meerdere aanbieders. Stel je wilt elektrische fietsen en elektrische auto's faciliteren. Moet dit dan door één en dezelfde partij gefaciliteerd worden? Of ga je met twee partijen een afspraak aan? We adviseren om in eerste instantie te starten met een pilot. Op deze manier kun je de gebruiksvriendelijkheid toetsen en zie je of de gekozen oplossing inderdaad voorziet in de reisbehoeften van je medewerkers. Sta in deze fase ook nadrukkelijk stil bij de communicatie met de gebruikers.

7. Evalueer de pilot, schaf je aanpak bij en schaal op

Een pilot levert belangrijke inzichten op zoals de kosten, medewerkerstevredenheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de gekozen oplossing. Een pilot laat ook zien wat misschien nog niet helemaal goed loopt. Medewerkers weten mogelijk onvoldoende hoe ze een deelauto of deelfiets moeten reserveren en gebruiken. Of wellicht staat het huidige mobiliteitsbeleid het succes van het gebruik van deelvervoer wel in de weg. Dit zien we bijvoorbeeld als de zakelijke kilometervergoeding hoog is en er zo een ongewenste prikkel is om eigen vervoer te blijven gebruiken. Gebruik de inzichten uit je pilot om een brede uitrol in je organisatie echt succesvol te laten verlopen.

3. DE BUSINESS CASE VAN DEELMOBILITEIT

Veel werkgevers worstelen met het maken van een goede business case voor deelmobiliteit. Om te beginnen is het van belang om de business case niet te smal te maken. Kijk dus niet alleen naar het verschil tussen bijvoorbeeld de kilometerkosten van de reiskostenvergoeding ten opzichte van de kilometerkosten van de deeloplossing. Betrek juist ook de mogelijke besparing op parkeerkosten en CO₂-reductie erbij. De verschillende kosten en baten zet je uiteen in de business case.

Kosten

Waar veel werkgevers tegenaan lopen, is dat de prijsopbouw sterk uiteenloopt per aanbieder van deelmobiliteit. Zo zijn er aanbieders die kosten in rekening brengen per kilometer, per gereden uur, per gebruiker, per geparkeerd uur, vaste kosten per maand, kosten per Kwh of liter brandstof of een combinatie van al deze posten. Dit maakt een vergelijking van verschillende aanbieders lastig. Ook de kosten van deelmobiliteit afzetten tegen de huidige kosten kan ingewikkeld zijn.

Breikers ondersteunt werkgevers in de Metropool Regio Amsterdam met kosteloos advies op maat.

Analyse als vertrekpunt

Je vertrekpunt om de kosten inzichtelijk te maken is de analyse waarmee je je stappenplan begon. De uitkomsten vul je in een overzicht in -zoals het voorbeeld hieronder- onder reisprofiel. Vervolgens vraag je een aantal aanbieders om de opbouw van hun kostenstructuur. Deze neem je op onder punt twee.

Calculatiesheet deelmobiliteit werkgever						
Aspecten	Eenheid	Werkgever		Aanbieder 1	Aanbieder 2	Aanbieder 3
Medewerkers						
Aantal medewerkers zonder leaseauto	#	200				
Percentage medewerkers dat gebruik zal maken van deelauto	%	20%				
1. Reisprofiel						
Gemiddeld aantal ritten per week per medewerker	#	1				
Gemiddelde duur van de rit in uren	uur	4				
Aantal ritten per jaar	#	2.080				
Aantal ritten per week	#	40				
Uren per jaar		8.320				
Gemiddeld aantal km per rit (retour)	#	80				
Aantal km per jaar	#	166.400				
2. Kosten deelmobiliteit o.b.v. Input aanbieders						
Prijs per minuut	€		€	0,20	n.v.t.	n.v.t.
Prijs per kilometer	€			n.v.t.	0,04	0,04
Kosten per voertuig per maand	€			n.v.t.	€ 638	€ 500
Kosten software + hardware in auto	€			n.v.t.	n.v.t.	€ 200
3. CO2-uitstoot						
CO2 uitstoot elektrische auto	gram/km	-				
CO2 uitstoot reguliere personenauto	gram/km	187				
4. Calculatie benodigd aantal voertuigen per dag						
			Gemiddeld # ritten per dag			
% van wekelijkse gebruik maandag	%	25,0%	10			
% van wekelijkse gebruik dinsdag	%	25,0%	10			
% van wekelijkse gebruik woensdag	%	12,5%	5			
% van wekelijkse gebruik donderdag	%	25,0%	10			
% van wekelijkse gebruik vrijdag	%	12,5%	5			
Benodigd aantal voertuigen	#		11			
Kosten per jaar	€			€ 99.840	€ 90.872	€ 99.056
CO2 reductie per jaar	kg	33.137				

Rekenvoorbeeld

Voor deze werkgever met zo'n 500 medewerkers lopen de kosten van de drie aanbieders uiteen van zo'n €91.000 tot €100.000 op jaarbasis voor zo'n 11 deelauto's. Voor deze werkgever was het inzetten van deelauto's het meest interessant door de grote afstanden die er gereden werden.

Baten

Het inzetten van deelmobiliteit kan je niet alleen kosten en vaak ook CO2-uitstoot besparen maar levert ook kwalitatieve voordelen op zoals werknemerstevredenheid, vitaliteit en imago. De belangrijkste baten, voor zover mogelijk met rekenvoorbeelden erbij:

1. Wegvallen van de kilometervergoeding

Medewerkers die deelvervoer gebruiken, declareren deze ritten niet meer. Stel dat ze door het aanbieden van deelmobiliteit jaarlijks 166.000 zakelijke kilometers niet meer declareren. Bij de huidige reiskostenvergoeding van €0,19 per km voor woon-werkreizen en €0,32 voor zakelijke reizen bedragen de baten in dat geval €53.120 per jaar.

2. Besparing parkeerkosten kantoor

Gemiddeld staan er twee privéauto's minder op een parkeerterrein per aangeboden deelauto. Als iedere parkeerplaats €2.000 per jaar zou kosten, is de besparing bij elf deelauto's €44.000 per jaar.

3. Besparing parkeerkosten en tijd tijdens zakelijke afspraak

In grote delen van Amsterdam betaal je tussen de €6,- en €7,50 per uur aan parkeergeld. Iedere rit met een deelfiets of scooter i.p.v. met de auto bespaart hiermee dus mogelijk fors op de parkeerkosten van zakelijke afspraken.

E-deelfietsen voor medewerkers van Levvel Jeugdzorg

Levvel is een grote jeugdzorginstelling in de Metropool Regio Amsterdam. De helft van de ruim 1.200 medewerkers bezoekt regelmatig cliënten in en rond Amsterdam. Hiervoor heeft Levvel zo'n 20 elektrische deelfietsen van Swapfiets voor haar medewerkers klaarstaan. Levvel monitort het gebruik van deze fietsen en schaal op als de vraag toeneemt. Door in te zetten op deelfietsen zijn medewerkers snel bij cliënten, het draagt bij aan vitale medewerkers en Levvel bespaart fors op onder andere parkeerkosten.

Ook als de business case niet meteen heel gunstig uit lijkt te pakken, is het nog steeds aantrekkelijk om deelmobiliteit te overwegen. Onderstaande kwalitatieve baten zijn lastig in euro's te vertalen maar kunnen wel bijdragen aan het verwezenlijken van de organisatiedoelstellingen:

4. Je maakt mobiliteit ook mogelijk voor medewerkers zonder eigen auto

Met name in stedelijk gebied zien we dat steeds minder medewerkers over een eigen auto beschikken. Ook is thuis parkeren voor medewerkers in steden in toenemende mate duur en/of lastig te realiseren. Bij het faciliteren van deelmobiliteit gaat het er vooral om dat medewerkers zich flexibel en efficiënt zakelijk kunnen verplaatsen. Dit is voor veel werkgevers een van de belangrijkste redenen om te investeren in deelmobiliteit.

5. Besparing op CO2-uitstoot

Veel werkgevers kiezen voor elektrische deelmobiliteit. De CO2-uitstoot hiervan ligt veel lager dan die van een personenauto op diesel of benzine. Een handige website om uitstoot van verschillende voertuigen te vergelijken is www.co2emissiefactoren.nl/. Voor een elektrische auto die op groene stroom rijdt, is de CO2-uitstoot per kilometer 3 gram. Voor een reguliere personenauto is dit 195 gram. Een factor 65 hoger! In geval van ons rekenvoorbeeld, waar de poolauto's in totaal 166.400 kilometer rijden, gaat het om een CO2-besparing van bijna 32.000 kg per jaar.

6. Aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarde en meer flexibiliteit

Steeds meer werkgevers kiezen ervoor om hun deelvoorzieningen ook voor privégebruik aan medewerkers ter beschikking te stellen. Fiscaal moet je dit als werkgever goed regelen (zie hoofdstuk 5). Zo kunnen medewerkers zonder eigen auto in het weekend of in de avonden de deelauto van de zaak gebruiken. Hiervoor betalen ze dan een vergoeding. Voor de medewerker is dit een mooie aanvullende arbeidsvoorwaarde die de medewerkerstevredenheid positief kan beïnvloeden.

Deelauto als alternatief voor de leaseauto?

De kosten-batenanalyse van de deelauto als alternatief voor de leaseauto is onder de streep erg interessant. Dit komt doordat de kosten van een leaseauto vele malen hoger zijn per kilometer dan de zakelijke kilometervergoeding en de kosten van een deelauto.

Arbeidsvoorwaarden

Vooropgesteld: het is niet zonder meer mogelijk om de leaseauto van medewerkers 'af te nemen'. Dit geldt vooral als de medewerker de leaseauto ook privé heeft mogen gebruiken. De leaseauto wordt dan beschouwd als arbeidsvoorwaarde waar niet zomaar aan te tornen valt.

Voor nieuwe medewerkers, voor medewerkers die de leaseauto niet privé mogen gebruiken of voor medewerkers die vrijwillig afzien van 'hun' leaseauto, is de deelauto een goed alternatief.

Maak het reisprofiel inzichtelijk en maak slim gebruik van blackbox gegevens

De blackbox of dongle in de leaseauto registreert alle kilometers, ritten en rijgedrag, zodat er een goed beeld ontstaat van het feitelijke reisgedrag van de medewerkers. Op basis van deze analyse krijg je goed inzichtelijk met hoeveel deelauto's en eventueel fietsen je in de mobiliteitsbehoefte van deze medewerkers kunt blijven voldoen.

Veelal levert een analyse als deze echt een aantal eyeopeners op. Zo kunnen er vaak tot wel vijf leaseauto's vervangen worden door één deelauto. Stel dat de gemiddelde leaseauto inclusief brandstof €12.000 op jaarbasis kost, dan is de business case snel rond.

Koninklijke NLR zet succesvol deelauto's in als alternatief voor leaseauto's

Koninklijke NLR maakt lucht- en ruimtevaart duurzamer, veiliger, efficiënter en effectiever. De duurzaamheidsambities van NLR zijn terug te vinden in hoe men met deelmobiliteit omgaat. Op een personeelsbestand van 690 mensen zijn er slechts 5 leaseauto's toegekend aan specifieke medewerkers. NLR heeft een grote vloot gedeelde dienstauto's waaronder 20 voor zakelijke ritten (6 elektrisch). Hiermee reizen medewerkers 570.000 km per jaar. Naast de deelauto's staan er op beide vestigingen 10 gewone fietsen en 5 e-bikes voor gezamenlijk gebruik. Op deze manier hoeven medewerkers voor hun woon-werkverkeer niet met de auto naar NLR te reizen, maar kunnen ze kiezen voor de fiets en het OV.

4. DE VERSCHILLENDE ASPECTEN VAN DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit kent heel veel verschillende vormen. Denk aan deelauto's en fietsen die eigendom zijn van de werkgever. Deze zijn alleen te gebruiken door de eigen medewerkers. Als werkgever zorg je voor aanschaf, onderhoud en beheer. Aan de andere kant van het spectrum staat de deelmobiliteit in de openbare ruimte of op bijvoorbeeld een openbare mobiliteitshub. Hierbij heb je geen omkijken naar het beheer, maar heb je ook geen grip op het aantal beschikbare voertuigen en de uitstraling hiervan. Dit zijn de belangrijkste aspecten van deelmobiliteit:

1. Eigendom: is de deeloplossing in eigen beheer of niet?

Ben jij de eigenaar van het aangeboden deilvervoer of is dit een leasemaatschappij of andere serviceprovider? Wie de eigenaar is bepaalt vaak ook wie verantwoordelijk is voor beheer, reparatie en onderhoud van de deelvoorzieningen. Als je als werkgever totaal ontzorgt wil worden, maak je andere keuzes dan wanneer dit minder belangrijk voor je is.

2. Locatie: eigen terrein versus publieke mobiliteitshub

Staan de deelvoorzieningen die je je medewerkers wilt aanbieden op je eigen terrein? Dan is deilvervoer altijd beschikbaar. Heel laagdrempelig en eenvoudig. Aan de andere kant is het vaak lastiger om pieken in gebruik goed op te vangen. Juist door gebruik te maken van publieke deelvoorzieningen kun je deze pieken veel beter opvangen. Je hoeft geen investeringen te doen en betaalt alleen voor gebruik. We zien dat steeds meer werkgevers deelvoorzieningen op eigen terrein combineren met publieke deelvoorzieningen. Ook zijn er aanbieders die dit kunnen combineren.

3. Gebruik: wie kunnen er voor welke doeleinden deilvervoer gebruiken?

Waarvoor, door wie en hoe mogen de deelvoorzieningen gebruikt worden? Zijn deze beschikbaar voor alleen eigen medewerkers of ook voor derden? Voor zakelijke ritten, voor woon-werkritten of ook voor privéritten? Ontsluit je de deelvoorziening met een sleutel (hoe organiseer je het sleutelbeheer) of met bijvoorbeeld een app? De oplossingen kunnen per aanbieder of type deelmobiliteit verschillen. Kijk voor je een aanbieder kiest goed in welke mate deze hierin kan faciliteren.

Houd er daarnaast rekening mee dat jongere medewerkers of medewerkers met een laag inkomen niet vanzelfsprekend een rijbewijs hebben. Toegang tot andere vormen van deelmobiliteit zoals een elektrische fiets kan dan een mooie aanvulling zijn.

4. Verdienmodel: betaal je voor bezit of gebruik?

In de regel onderscheiden we het betalen voor het bezit (de investeringskosten voor de fiets of auto) of het betalen per gebruik. Betaal je voor gebruik per km of per uur?

5. Ecosysteem: losse voorziening of onderdeel van MaaS?

Is deelvervoer een losse voorziening of maakt het onderdeel uit van bijvoorbeeld een Mobility as a Service (MaaS) oplossing? Bij MaaS kan een medewerker vanuit een portaal of app al zijn mobiliteit regelen. Voordelen: de medewerker profiteert van gebruiksgemak en de werkgever voorkomt dat hij met veel verschillende partijen aparte afspraken moet maken.

Wat is Mobility as a Service?

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto of -scooter, tram, bus, trein of (water)taxi. Misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is, maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren.

6. Maak als werkgever een bewuste keuze

Kijk vooral goed naar wat voor jou en je medewerkers belangrijk is. Keuzes hebben effect op investeringskosten, operationele kosten en de gebruiksvriendelijkheid.

5. HOE REGEL JE HET GEBRUIK VAN DEELMOBILITEIT FISCAAL?

Aan het gebruik van deelmobiliteit kleven een aantal fiscale haken en ogen waar je als werkgever goed naar moet kijken. Deze zijn allen goed op te lossen, maar zorg dat je hier, voordat je deelmobiliteit aanbiedt aan je medewerkers, bij stilstaat.

Een rittenregistratie is tegenwoordig niet zo moeilijk meer. Hiervoor zijn al erg veel oplossingen op de markt in de vorm van apps en on board systemen. Zo wordt precies bijgehouden wie welke auto wanneer gebruikt en waarvoor (zakelijk of privé). Dit levert veel relevante managementinformatie op.

- Om te voorkomen dat een medewerker een bijtelling krijgt voor het gebruik van de deelauto, moet je zorgdragen voor een sluitende kilometeradministratie. Dit doe je bijvoorbeeld door een black box te plaatsen, een gecertificeerd ritregistratiesysteem te gebruiken of door goede afspraken te maken met de aanbieder van deelauto's.
- Voor privégebruik van de deelauto moet een medewerker een marktconform tarief betalen. Hiervoor heeft De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) een regeling met de fiscus getroffen. Deze regeling is onder de noemer Brancheregeling Privégebruik Deelauto te vinden op de website van de belastingdienst. In de praktijk zien we dat aanbieders andere tarieven hanteren voor privégebruik. Stem dit in dat geval goed af met je belastinginspecteur en/of vraag de aanbieder om een verklaring van de fiscus dat de gehanteerde tarieven akkoord zijn.
- Van de privé gereden kilometers moet je een administratie bijhouden. Hieruit moet duidelijk worden welke medewerkers in welke perioden de auto hebben gebruikt en dat aan deze medewerkers een marktconform huurtarief in rekening gebracht is.
- Als een deelauto alleen zakelijk gebruikt wordt, betaal je hier als werkgever geen BTW-fictie over (2,7% van de cataloguswaarde). Dit komt al snel neer op zo'n €800,- per auto per jaar. Als een medewerker de auto gebruikt voor woonwerk, dan wordt dat vanuit BTW perspectief gezien als privégebruik. Dit is dus anders dan bij de bijtellingsregels.