

Verdiepingssessie De uitdaging van de leaseauto

Datum: 11 september 2015

Aanwezige bedrijven:

- Dunea (gastheer)
- KONE BV
- Landal GreenParks BV
- Nationale Nederlanden
- Shell Global Solutions
- Stichting Ipse de Bruggen
- UNETO-VNI
- Van Dorp dienstencentrum

Astrid Homan, Mobiliteitsmakelaar Haaglanden, heet de aanwezigen welkom. Er volgt een korte voorstelronde.

Case Dunea: afscheid van de leaseauto

Gastheer Dunea trapt de bijeenkomst af. Zie sheets. Dunea heeft vrijwel geen leaseauto's meer. Sinds 2012 is het beleid hierop aangepast. Wel zijn er circa 200 bedrijfsauto's. Deze zijn in eigen bezit. Het is een specifiek wagenpark: 4-wheeler cars voor in de duinen en busjes voor de monteurs. De auto's zijn scherp ingekocht. Ze gaan minimaal 5 jaar mee. Daarna wordt per jaar bekeken of vervanging noodzakelijk is. De interne sectoren bepalen zelf of ze wel/niet verlengen. Bij verlenging gaat de interne leaseprijs omlaag.

Wanneer je als organisatie auto's in eigen bezit hebt, drukken die toch op de balans. Is dat handig? Ja, dat is zo, maar lastig is vooral het geregeld. Bij Dunea hebben ze daar een oplossing voor: Er is een (1) medewerker die alle organisatie rondom de bedrijfsauto's regelt, soort servicebalie. Het gaat om een beperkt aantal merken: nu 5, het streven is naar 3 terug te gaan. Dus beperkt aantal garages. Een keer per jaar wordt ingekocht. Auto's die over zijn, gaan een keer per jaar naar de veiling. Het beleid is voorts dat dat alleen hybride auto's worden aangeschaft (als het kan). Het streven is om de CO₂ uitstoot te verminderen. 15 medewerkers hadden in de oude situatie een leaseauto, vaak op basis van functie. Dunea wil zich spiegelen aan het beleid van de gemeenten: die hebben ook geen leaseauto's. Doel is dat in 2017 ook deze 15 leaseauto's weg zijn. Om hiertoe te komen heeft Dunea een overgangsregeling ingevoerd. Medewerkers kregen de keuze: of nog tot 2020 blijven leasen, of een dienstauto of overnemen van leaseauto met woon-werk vergoeding. Binnen Dunea bestond geen weerstand tegen dit nieuwe beleid..

Arbeidsvoorwaardelijke versus functionele leaseauto's

- Shell is in alle landen gestopt met de arbeidsvoorwaardelijke leaseauto's. De regeling wordt nu uitgefaseerd. De rest van de leaseauto's (circa 750) zijn functioneel. Medewerkers mogen de auto onbeperkt privé gebruiken. Er waren circa 200 arbeidsvoorwaardelijke auto's, nu nog maar 40. Daar is intern niet veel commotie over. Dat hangt samen met het feit dat medewerkers bij promotie ook een nieuw contract krijgen. Daarin wordt geregeld dat het hun laatste leaseauto is. Het beleid is ingevoerd in 2011/2012. De invoering bracht geen problemen met zich mee. Er kwamen maximaal 2 vragen over binnen. Ook blijkt het geen negatieve invloed te hebben op de aantrekkelijkheid als werkgever bij werving.
- Nationale Nederlanden Group (NN): De organisatie heeft nog een groot wagenpark arbeidsvoorwaardelijke leaseauto's. De uitdaging is om dit park in ieder geval te verschonen. Een kostenreductie is gerealiseerd met een nieuwe systematiek in uitgave van leaseauto's. De auto wordt soms gebruikt om het salaris niet teveel te laten stijgen. Dat doe je alleen bij lastig te vervullen vacatures.
- Shell: die poging wordt gedaan, maar we zijn daar scherp op.
- NN: je moet minimaal 17.500 kilometer per jaar rijden om in aanmerking te komen voor een leaseauto. Er zit vaak een verschil tussen wat mensen vooraf denken dat ze gaan rijden en wat ze daadwerkelijk gaan rijden. NN: Nieuwe medewerkers rijden eerst in een poolauto. Alleen arbeidsvoorwaardelijke auto's. Ook de leden van de Raad van Bestuur committeren zich aan ons beleid.

- Uit de discussie kwam naar voren dat de arbeidsvoorwaardelijke leaseauto zijn beste tijd heeft gehad. Steeds meer bedrijven gaan ertoe over om die te verminderen/af te schaffen. Dit gaat meestal via weg van uitfaseren: niet meer aanbieden van nieuwe leasecontracten aan bestaande leaserijders (voorbeeld Dunea in 5 jaar overgangsregeling) (Voorbeeld Shell, vervangen door toelage).

Combinatie leaseauto's en OV?

- NN: je mag kiezen. Of het een of het ander. Grootste probleem van is administratief. Bij de NS-businesscard rekenen we achteraf af. Je moet dan de privé en de zakelijke kilometers bijhouden en administratief verwerken.
Het mooiste is als medewerkers auto en OV kunnen combineren: met auto naar een P+R reizen en vanaf daar met OV, maar dat zit niet in ons beleid nog.
- Landal GreenParks: we doen het wel. NS kan de Business kaart blokkeren voor het weekend. Met de toezichthouder Belastingdienst is hierover in overleg geweest. Als iemand minimaal 4 dagen per week werkt, mag je die kaart op deze manier inzetten. We werken samen met Mobility Mixx, Die geven ons inzicht in de kosten. Wanneer een medewerker fors meer met het OV gaat, dan krijgen ze geen leaseauto meer. Dat levert geen weerstand op: ze zijn dan overtuigd OV-gebruiker geworden. En we hebben goede private leaseauto's met een directeur die het goede voorbeeld geeft. Hij gebruikt zeker 80% van zijn tijd het OV. Zijn leaseauto doet hij binnenkort ook weg. Naast het OV gebruikt hij een Green Wheels auto.
- NN: je ziet de zakelijke kilometers per jaar zakken. Het kantoor in Amsterdam is gesloten. De medewerkers werken nu in Rotterdam of in Den Haag. Dat heeft wel weerstand opgeleverd. Medewerkers kunnen kiezen voor een OV Vrij abonnement met BTM. Dat valt onder verstrekken, en dan mag je onbeperkt met het OV reizen. Als je gaat vergoeden, dus de betaling van de gereden ritten achteraf verwerkt, dan komt alleen woon-werkverkeer in aanmerking en zit je met administratie.
- Landal GreenParks: Sommige medewerkers hebben naast een auto ook een NS business card. Die gegevens leggen we naast elkaar. Juist om te ontdekken of partners in de bedrijfsauto rijden terwijl de medewerkers in het OV zitten. Wij spreken af: een vervoermiddel mag worden gebruikt.
- Landal GreenParks: veel medewerkers werken op contracten met wisselende uren. De ene maand 20 uur de andere maand 30 uur. Die krijgen de zakelijke kilometers vergoed. Dat is duurder, maar administratief gemakkelijker te hanteren.

Privacy en registratie

- NN: als je tekent voor de auto, teken je er ook voor dat de data die de auto voortbrengt gebruikt kunnen worden. Er wordt geregistreerd waar iemand is.
- Van Dorp: in de auto's is een GPS Buddy. Daardoor zie je waar de bussen rijden, wat het verbruik is, etc.

Keuze wel/niet hybride of plug-in auto's?

- Er zijn veel voorbeelden waarbij medewerkers de auto's niet of onvoldoende opladen en dus voornamelijk op gewone brandstof rijden. Zijn er tips om dat tegen te gaan?
- Belonen van medewerkers wanneer ze de auto iedere keer laten opladen. Je kunt het aflezen aan de hoogte van de kosten die ze maken voor brandstof. Laad je de auto netjes op en tank je weinig: dan tot euro 500 extra per jaar.
- Er zijn ook bedrijven die stoppen met hybride/plug-ins. Als de elektriciteit op is, rijden ze veel te duur: full electric of gewoon weer diesel dus.
- De verwachting is dat dit probleem zich na 1 januari aanstaande vanzelf oplost. Wanneer de bijtelling is doorgevoerd, is de interesse voor deze auto's verdwenen.
- Een mogelijkheid is ook om te sturen op gemiddeld verbruik / kosten. Daar kan je zelfs een competitie element aan koppelen. Steeds meer werkgevers doen dit en kijken dan ook naar onderhoud, schades en kosten van brandstof: tanken langs de snelweg of niet.
- Sommige medewerkers rijden met zoveel materialen in de auto/bus dat ze overgewicht hebben. Onder andere om dit tegen te gaan is Van Dorp personeel gaan voorzien van kleinere bussen. Men moet dan beter nadenken over wat wel/niet mee genomen kan worden. Er zijn voorbeelden dat iemand zoveel extra gewicht in de bus had dat elk jaar een nieuwe set banden noodzakelijk was.

Mobiliteitsmakelaar Leiden en Alphen aan den Rijn, Bas Witte, vertelt een case over bij Alphaplan, een groot architectenbureau in Alphen aan den Rijn. Zie sheets. De directeur zag zijn auto's van de zaak op zaterdag ook naar de hockey gaan. Het gevolg is dat voor nieuwe personeelsleden geen leaseauto's meer worden verstrekt, maar company cars: allen Volkswagen Ups in Alphaplan kleuren. Via Outlook zijn ze intern te reserveren. Door een tag in de auto, weet je wie er in rijdt. In principe worden geen privé kilometers meer toegestaan. Heeft iemand meer dan vier dagen per week een auto zakelijk nodig, dan wordt de auto gekoppeld aan een persoon. De auto's mogen mee naar huis, als ze de volgende ochtend nodig zijn. Lastiger bleek het om het privégebruik van de leaseauto door personeel dat al een leaseauto had terug te dringen. Deze maatregel heeft Alphaplan niet doorgevoerd.

Privé versus zakelijke ritten?

- De hoeveelheid privé kilometers kun je maximeren bijvoorbeeld tot 4000 kilometer geen eigen bijdrage aan het bedrijf. Of vanaf een bepaalde grens wordt een extra bijdrage berekend.

Aantrekkelijk werkgeverschap?

- Veel maatregelen zijn kosten gedreven. Vraagstuk is of de auto het middel is om een aantrekkelijke werkgever te zijn. Ervaring recruiters: een van de eerste vragen die worden gesteld is: "Krijg ik een auto?" Maar bij Shell en Dunea is dit geen issue. Het is branchegebonden.
- NN start per 1 oktober met een mobiliteitsbudget en is bezig met private lease: je zorgt als bedrijf dat medewerkers een korting krijgen bij een leasebedrijf. Daarna moeten ze het zelf uitzoeken. Ook als ze uit dienst gaan. Een aantal bedrijven wil steeds meer op afstand blijven. "mensen kopen huizen, komen naar het werk en gaan op vakantie. Dat kunnen ze allemaal zelf. Het zijn volwassen mensen. Ze kunnen dus ook zelf voor hun auto zorgen." Met een aantrekkelijke private lease regeling voorkom je daarbij dat je allerlei oude "barrels" voor de deur krijgt met een enorme uitstoot.

Mobiliteitsbudget

- Dit is best lastig om in te voeren. Wel een mooi systeem. Ook aan een mobiliteitsbudget moet je regels koppelen. Je wilt bijvoorbeeld niet dat medewerkers met een oude, zeer vervuulende auto naar het werk komen.
- De verschillende aanwezige bedrijven gaan anders met dit vraagstuk om. Er zijn er die medewerkers volop keuzevrijheid geven. Er zijn er ook die medewerkers de keuze geven uit een beperkt aantal auto's en bijvoorbeeld in private lease.
- Landal GreenParks: We hebben private lease voor alle medewerkers ingevoerd. We zagen olie lekkende auto's staan, dat wil je niet. We hebben nu drie typen auto's in de private lease. Je krijgt daarbij nog een bonus van 15% korting als je het logo van Landal GreenParks voert op je auto. Maar dat is niet verplicht. Die 15% moet je wel met fiscus afstemmen. Het zijn maar drie typen auto's maar ze zijn wel compleet uitgerust met navigatie, airco, winterbanden etc. Alles gericht op veiligheid. Medewerkers die kiezen voor een kleine auto, hebben de mogelijkheid om tijdens de vakantie twee keer per jaar een grotere auto te lenen. De medewerker sluit het contract zelf af met de leasemaatschappij.
- Landal GreenParks: het functionele autowagenpark is zo goed als vervangen dit jaar. We zijn in drie jaar tijd naar een andere leasemaatschappij gegaan. Kostenbeheersing is belangrijk maar voert niet de boventoon: wel hebben we als doel om in 3 jaar CO2 neutraal te zijn.
- Op de parken zijn de auto's wel in eigen beheer. Per park staat er nog maar 1 auto op een grijs kenteken. Alle andere auto's komen het park niet af. Die auto's rijden elektrisch, en kunnen de hele dag opgeladen worden. Hierdoor zijn die woon-werkreizen elektrisch en CO2 neutraal. Je hebt er zeker voorwerk aan maar als het eenmaal loopt dan loopt het. Nu kost het nog maar een paar uur per maand. We hebben voor de medewerkers ook een regeling voor de aanschaf van e-scooters. Daar wordt veel gebruik van gemaakt.
- Dunea: onze auto's zijn bewust allemaal voorzien van het Dunea logo. Het is voor ons een extra visitekaartje. En de auto's zijn allemaal in eigendom.
- Shell: vanuit veiligheidsoverwegingen staat het logo er nooit op.
- NN: we spreken niet van een mobiliteitsbudget maar van een vervoersbudget. Omdat mobiliteit ook wordt gezien als het overstappen van medewerkers naar een andere baan.

Astrid dankt de aanwezigen hartelijk voor hun bijdragen aan de discussie. Ze vraagt alle werkgevers zich te melden als ze met vervoersmaatregelen aan de slag gaan. Bereikbaar Haaglanden kijkt graag mee en kan ook ondersteuning bieden.



Bereikbaar Haaglanden is een samenwerking van VNO-NCW West, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, TLN, EVO en stichting Duurzaam Den Haag

