

Verdiepings sessie

De administratieve lastendruk van mobiliteit

Datum: 13 november 2015

Aanwezige bedrijven:

- ANWB, Liesbeth Mallee
- Achmea, John Boender
- Achmea, Naima Ait el Houssi
- NN Group, Thom Leenes
- Shell, Paul Schuurman (gastheer)
- Shell: Astrid Voogt
- Shell, Carlotta van Regteren Altena
- Bereikbaar Haaglanden, Astrid Homan
- Bereikbaar Haaglanden, Bas Witte
- Bereikbaar Haaglanden, Marina Meens

Case Shell

Paul Schuurman vertelt welke mobiliteitsregelingen Shell hanteert en welke stappen zijn gezet om het proces rond de administratie van vergoedingen voor mobiliteit te vereenvoudigen. Shell heeft ruim 90.000 medewerkers wereldwijd. Sommige regelingen zijn landelijk, anderen Europees en weer andere wereldwijd.

Voor overkoepelende regelingen wordt gebruik gemaakt van shared service centers. Deze zitten over de wereld verspreid en nemen centraal het werk uit handen van voorheen lokale afdelingen.

Voor de medewerker verloopt een beantwoording van een vraag nu in stappen, als dit nodig is:

1. intranet portal – zelf op zoek naar antwoord op een vraag;
2. contact met de servicedesk – vaak per mail;
3. contact met experts op een onderwerp;
4. contact met de eigenaar van een regeling.

Ambitie voor Shell is 1 systeem waarin alle regelingen zijn opgenomen en waaruit de medewerker de mogelijke keuzes maakt.

Shell kent 5 regelingen voor mobiliteitsvergoedingen:

- Km-vergoeding woon-werk 19 cent per kilometer, max 30 km. Bruto-netto verrekening. Tot max 60 kilometer.
- Openbaar vervoer woon-werk (van deur-tot-deur) onbeperkt. Volledige vergoeding 2^e klas, eigen bijdrage voor 1^e klas.
- Zakelijke kilometers 19 cent per kilometer van 0 tot 1000 kilometer. 33 cent per kilometer van 1000 tot 14,999 kilometer.
- Zakelijke OV-regeling. Of zelf kaart kopen (1^e klas) en declareren of Shell Mobility kaart. In samenwerking met Radiuz.
- Zakelijke leaseregeling (bij Fleet logistics). Totaal 750 auto's.

Openbaar vervoerregeling.

Een relatief dure regeling in de uitvoering. Er staat druk op de Fte's. Dus aanleiding om naar business case te gaan kijken.

Nieuwe regeling. Uitgangspunt: de regeling blijft hetzelfde, medewerkers merken er niets van. Uit de verkregen korting wordt de medewerker betaald die administreert. We wilden een regeling die kostenefficiënt, arbeidsefficiënt en fraude resistent is. Uiteindelijk samenwerking aangegaan met Zweeds IT-bedrijf: Benify. Aan hen is operationele proces uitbesteed. De raamcontracten met vervoerders heeft Shell zelf. Dit levert het grootste inkoopvoordeel op en is noodzakelijk: uitbesteden aan de medewerker, kost veel meer omdat de particulier niet kan profiteren van de zakelijke kortingen

Een medewerker logt in op externe portal: Shell Online OV portal (SHOP).

Medewerker kan daar een kaart bestellen of veranderen.

Portal heeft de gegevens van medewerkers, weet dus wat de normale reis is. En wat een goede kaart is. Daarmee ligt autorisatie voor een groot deel bij Benify. Benify controleert de facturen. Daarna betaling. Maandelijks een overzicht van Benify over de inhoudingen/eigen bijdragen. Dat kan zo worden ingevoerd in het salarissysteem. Dat geldt ook voor boetes over bijvoorbeeld niet-inchecken of niet-uitchecken. 825 mensen maken hier gebruik van. Gestart in juni 2013 en succesvol afgerond in oktober 2013. Het zijn trajectkaarten en kaarten voor bus, tram en metro, maar ook kaarten voor reizen op rekening. Nadeel is dat je afhankelijk blijft van de kwaliteit van de data van anderen. De rapportage van de reizen loopt altijd een periode achter op de administratie. Nadeel is dat NS de boetes pas na twee maanden aanlevert. Dat betekent dat medewerkers vaak niet meer weten dat ze de boete hadden, dat de medewerker soms al is overgeplaatst of uit dienst is. Vanuit NN Group wordt opgemerkt dat medewerkers soms boetes krijgen op niet-uitchecken op trajecten waar medewerkers niet geweest zijn. Bijkomend punt is dus dat declaraties niet altijd kloppen. Controleren is dus nuttig en kan veel geld besparen.

Tip van Astrid: Er zijn app's als: "de OV-butler" die je helpen om het geld van niet-uitchecken terug te vragen.

Regeling leaseauto's

750 leaseauto's.

Inmiddels een ander model: externe partij als vlootmanager.

Redenen:

- Uitbesteding van handling
- Meer expertise fleet management
- Continue commerciële spanning
- Kostenreductie

In het nieuwe model wordt gewerkt met meerdere leasemaatschappijen. Voorheen was er na aanbesteding een aanbieder die in jaren na gunning geen prikkel had om de leasecontracten voor de nieuwe leaseauto's scherp aan te bieden. Via de vlootmanager worden nu aanvragen bij de 3 verkozen partijen neergelegd. Zo houdt je concurrentie in stand (en krijg je aanmerkelijk scherpere tarieven).

Geautomatiseerd systeem: binnen 48 uur komen er 3 offertes.

Nadeel: niet alle maatschappijen willen mee doen aan het systeem.

Bijkomend voordeel is behaald door de leasecontracten uit te kleden. Brandstof en verzekeringen zijn er niet in ondergebracht. Doet Shell zelf ook via raamcontracten. Gekeken wordt om ook onderhoud en beheer helemaal uit contract te halen en apart onder te brengen.

Het management van het totale proces wordt uitgevoerd door een externe vlootmanager (Fleet Logistics). Voordeel is de besparingen op de handling en het profiteren van de expertise. De overgang naar het nieuwe systeem is een investering, maar de kostenvoordelen worden al gezien.

De wens leeft om de Vlootmanager Europees in te zetten.

Waarom gekozen voor Fleet Logistics? Dat is voorgekomen uit een tender.

Shell bevordert binnen de regeling het groenrijden. Eigen bijdrage is 20%. Er wordt gekeken naar CO2 uitstoot. Je moet op 90% van het gemiddelde uitstoot zitten dan heb je een 12% bijtelling. Zit je erboven dan heb je bijtelling van 24%.

Voordeel van Fleetmanager is dat zij veel handling uit handen nemen. Een aantal zaken loopt nog contractueel via werkgever. Dit omdat de voorwaarden dan beter zijn. Op termijn zou dit de wens zijn om dit ook nog samen te voegen.

Case ANWB: Kilometer reductieplan

Liesbeth Mallee. Het plan kent vier onderdelen:

- OV-regeling voor woon-werkverkeer
- Fietsregeling
- Carpool regeling
- Woon-werkverkeer vergoeding

Doel: verminderen van autokilometers.

ANWB had in 2011 eigenlijk het doel om naar een mobiliteitsbudget te gaan. In 2014 is daar een pilot voor uitgevoerd. De pilot werd uitgevoerd door WorkAway waarbij medewerkers meer keuzevrijheid kregen. De uitkomsten van de pilot waren positief.

Op basis van uitkomsten pilot is een zoektocht gestart naar een partij die ontzorgt. Start per 1 november 2015. Alle OV-reizigers maken vanaf die datum gebruik van de diensten van Reisbalans (van WorkAway). Allemaal een Reisbalans-kaart gehad. WorkAway bepaalt welke kaart het meest gunstig is. Er wordt veel geld mee bespaard. Dat komt omdat er nu een passend product wordt geboden en omdat het alleen woon-werkverkeer betreft. De regeling is dus versimpeld. Voordeel ten opzichte van de NS-business card is dat er ook consumentenproducten op kunnen (en niet alleen business producten) .

Groot voordeel: medewerkers mogen ook hun zakelijke reizen met de kaart doen. Dat geven de medewerkers zelf aan. WorkAway registreert de afwijkingen.

WorkAway levert aan het einde van de maand een verrekenbestand voor de salarisadministratie.

De keuze voor WorkAway nu voor de OV vergoedingen houdt de opties op nieuwe ontwikkelingen open. Dat past in dit systeem. Ambities zijn er naar aanleiding van de pilot om meer regelingen aan te passen en in te voegen in het systeem

Alle uitzonderingen op het vervoer zijn er inmiddels uitgehaald. Het is een regeling voor iedereen. Let op met uitzonderingen. Vaak is na een paar jaar niet meer te achterhalen waarom het een uitzondering was.

We merken nu al bij HR-services dat deze regeling rust brengt. Er zijn nu veel minder vragen.