

# EVALUATIEVERSLAG PILOT - SLIM LEASEN

---

Mei 2013





## PILOT BEDRIJVEN





## INHOUDSOPGAVE

<b>Managementsamenvatting</b>	4
<b>Inleiding: het evaluatieonderzoek</b>	7
<b>1 Achtergrond van de pilot</b>	
1.1 Aanleiding	8
1.2 Doelstellingen	9
1.3 Kern: het persoonlijk mobiliteitsbudget	9
<b>2 Inrichting van de pilot</b>	
2.1 Uitgangspunten en voorbereiding	11
2.2 Organisatie: betrokken partijen en rolverdeling	12
<b>3 Projectverloop</b>	
3.1 Voorbereiding en start van de uitvoeringsfase	14
3.2 Knelpunt: werven van werkgevers	16
3.3 Werven van leaserijders	17
3.4 Lenteakkoord	18
3.5 Samenvoeging van Beter Benutten en Maastricht-Bereikbaar	18
3.6 Werkgeversbijeenkomsten	19
<b>4 Resultaat en beoordeling</b>	
4.1 Analyse reisgedrag leaserijders	21
4.2 Oordeel werkgevers	24
4.3 Oordeel leaserijders	25
<b>5 Succes- en faalfactoren</b>	38
<b>6 Conclusies</b>	39
<b>7 Geleerde lessen en verbeterpunten</b>	41
<b>Bijlagen</b>	
1 Maastricht-Bereikbaar en Beter Benutten (toelichting)	42
2 Rekenvoorbeeld met het persoonlijk mobiliteitsbudget	43
3 Mobiliteitsbudget en fiscus	46
4 Een woord van de deelnemende werkgevers	47
5 Case Kemit	52
6 Case Stockholm	55



## MANAGEMENTSAMENVATTING

Slim Leasen, onderdeel van het programma Maastricht-Bereikbaar, was het eerste grootschalige proefproject met een persoonlijk mobiliteitsbudget voor leaserijders in Nederland. Met dit budget konden deelnemende leaserijders in de regio Maastricht hun reiskosten financieren. Daarbij hadden zij dagelijks flexibel de keus uit onder andere vervoer per leaseauto, openbaar vervoer (met parkeren), een deelauto of OV-fiets. De Slim Leasen-proef is opgezet vanuit de overtuiging dat leaserijders met zo'n persoonlijk budget bewuster gaan reizen en hun leaseauto anders gaan gebruiken.

Slim Leasen is uitgevoerd in de context van het programma Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar (BBMB), gericht op het bereikbaar houden van de regio Maastricht en reductie van het aantal filekilometers in de spits. De projectleiding voor de pilot was in handen van Mobility Concept, dat ook het evaluatieonderzoek uitvoerde.

“Dit systeem helpt ons en onze mensen om minder tijd met reizen te verliezen en productiever te worden”  
(werkgever)

Er deden 140 leaserijders mee aan de pilot, verdeeld over 10 deelnemende bedrijven (hun werkgevers): Arcadis, Ballast Nedam, Cofely, DSM, Ernst & Young, Innervate, Kemit, Mise en Place, Strukton en Rubber Resources. De werkgevers zijn een dwarsdoorsnede van regionaal tot internationaal opererende bedrijven uit diverse branches, zoals technische dienstverlening, life sciences, accountancy, ICT, uitzendwezen en de bouw.

De proef is gestart op 1 januari 2012. Deze evaluatie vindt plaats aan het eind van de tweede fase van het Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar-project Slim Leasen, dat in totaal drie fasen omvat. De proef loopt door tot eind 2014.

**Doel van het onderhavige evaluatieonderzoek was twee hoofdvragen te beantwoorden over het persoonlijk mobiliteitsbudget:**

- 1 Werkt dit concept, en is er draagvlak bij de deelnemers en werkgevers?**
- 2 Leidt toepassing van het concept tot de gewenste veranderingen in het reisgedrag van de deelnemers?**



Daarnaast zijn de belangrijkste succes- en faalfactoren bij het aanbieden van mobiliteitsbudgetten vastgesteld. Dit laatste ook ter voorbereiding op de derde projectfase Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar Slim Leasen, waarin het Slim Leasen-concept breder wordt uitgerold.

### **De belangrijkste resultaten van het evaluatieonderzoek zijn de volgende bevindingen:**

- 1 Het persoonlijk mobiliteitsbudget werkt in de praktijk en de deelnemende leaserijders leggen een grote mate van acceptatie aan de dag.
- 2 Toepassing van het concept leidt tot de gewenste gedragsveranderingen. Dit ondanks het feit dat er tijdens de pilot geen financiële verrekening plaatsvond.

### **Het evaluatieonderzoek bracht deze succesfactoren aan het licht:**

- Het mobiliteitsbudget moet zodanig worden ingericht dat het is afgestemd op de specifieke bedrijfsdoelstellingen, bedrijfssituatie en bedrijfscultuur. Een uniform aanbod werkt in de praktijk niet, omdat het geen recht doet aan de verschillen tussen bedrijven.
- Er moet helderheid zijn over de inrichting van het mobiliteitsbudget, de hoogte van vergoedingen en kosten en de manier waarop leaserijders het financieel resultaat kunnen beïnvloeden.
- Er moet expliciet worden aangeven hoe de privacy van leaserijders gewaarborgd wordt.
- Leaserijders moeten het mobiliteitsbudget kunnen beheren via een gebruiksvriendelijke online applicatie.
- Leaserijders moeten als ze inloggen op deze applicatie meteen een actueel beeld krijgen van alle vergoedingen en kosten, inclusief brandstofkosten en OV-gebruik.
- *Een regio-specifieke succesfactor:* lange afstanden met het openbaar vervoer zijn interessant in vergelijking met vervoer per auto (naar locaties buiten de provincie Limburg).

### **De belangrijkste faalfactoren blijken:**

- Met de leaserijder niet het financieel resultaat van het mobiliteitsbudget afrekenen.
- Niet transparant zijn over wie inzicht heeft in welke reisgegevens.
- *Een regio-specifieke faalfactor:* de openbaarvervoersinfrastructuur in Zuid-Limburg leidt ertoe dat openbaar vervoer bij lokaal reizen niet kan concurreren met de auto.



Zowel de deelnemende bedrijven als de programmaorganisatie (BBMB) geloven op grond van de proef in de kracht van het concept, dat uitgaat van zelforganisatie en eigen verantwoordelijkheid.

De proef toont aan dat het mobiliteitsbudget een waardevol instrument is voor zowel werkgevers en werknemers als voor het programma Maastricht-Bereikbaar. Werkgevers bieden met dit instrument een aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde, die bijdraagt aan kostenbeheersing én duurzaamheid. Voor werknemers is het een aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde die veel keuzevrijheid biedt, en de mogelijkheid om zelf het financieel resultaat te beïnvloeden. De meerwaarde voor Maastricht-Bereikbaar is dat het mobiliteitsbudget reisgedrag beïnvloedt –en daarmee een bijdrage levert aan het bereikbaar houden van Maastricht.

“Ik besef nu  
dat mobiliteit  
kostbaar is”  
(leaserijder)

De proef heeft daadwerkelijk geleid tot ander reisgedrag en ander gebruik van de leaseauto, te weten minder autokilometers, betere benutting van de beschikbare leaseauto's en gebruik van alternatieve vervoersvormen.

Geïnspireerd door de resultaten van de proef nemen de eerste werkgevers inmiddels stappen om hun leaseregelingen te vernieuwen. Daarbij richten zij zich op het bieden van een eigentijdse arbeidsvoorwaarde, het stimuleren van duurzame mobiliteit én betere beheersing van de mobiliteitskosten. Landelijk zijn er in navolging van Slim Leasen al in diverse regio's grootschalige proeven opgezet, bijvoorbeeld in de regio Rotterdam. Elders zijn vergelijkbare proeven in voorbereiding. Al deze initiatieven samen brengen het mobiliteitsbudget een stap verder. De proef Slim Leasen heeft enthousiasme gecreëerd en stimuleert een bredere introductie van dit concept.



## INLEIDING: HET EVALUATIEONDERZOEK

Gezien het innovatieve karakter en de relatief geringe omvang van de pilot Slim Leasen is bij deze evaluatie gekozen voor kwalitatief onderzoek. Dat geeft meer inzicht in de resultaten van de pilot dan kwantitatief onderzoek.

Het evaluatieonderzoek bestond uit een feitelijke analyse van het reisgedrag van deelnemende leaserijders, telefonische interviews met een steekproef van leaserijders en interviews met pilotbedrijven over hun ervaringen en verwachtingen voor de toekomst. In totaal zijn voor deze evaluatie 40 leaserijders geïnterviewd en 7 werkgevers. Twee werkgevers zijn pas recentelijk gestart en daarom niet meegenomen in de evaluatie.

“Ik heb het OV als  
heel prettig ervaren”  
(leaserijder)

**De primaire doelstellingen van de evaluatie: vaststellen of het persoonlijk mobiliteitsbudget werkt, of er draagvlak is bij deelnemers en werkgevers en of het bij de deelnemers tot de gewenste veranderingen in reisgedrag leidt.**

De evaluatie moest daarnaast de belangrijkste succes- en faalfactoren bij het aanbieden van mobiliteitsbudgetten aan het licht brengen én verhelderen hoe duurzaam de effecten van de pilot zijn voor leaserijders en pilotbedrijven. Hoe vaak hebben leaserijders hun auto laten staan (tijdelijk effect), en in hoeverre geven zij aan dit op basis van opgedane ervaring te blijven doen (blijvend effect)? Hoe duurzaam is de impact op het beleid van de pilotbedrijven? Gaan zij door met het verkennen van de mogelijkheid om in hun organisatie mobiliteitsbudgetten in te voeren?

De bevindingen uit deze evaluatie worden meegenomen in de derde fase van het project Slim Leasen (2013-2014), waarin het concept verder wordt uitgerold.



## 1. ACHTERGROND VAN DE PILOT

### 1.1 Aanleiding

Directe aanleiding van de pilot was het regionale programma Maastricht-Bereikbaar (MB), later ineengeschoven met het overheidsprogramma Beter Benutten. Maastricht-Bereikbaar 2010-2016 is door overheden, werkgevers en aanbieders van mobiliteitsdiensten opgesteld om de stad en regio blijvend bereikbaar te houden. Het programma bestaat uit samenhangende maatregelen voor specifieke groepen zakelijke reizigers. Het is gericht op het realiseren van duurzame gedragsverandering – vooral door reizigers te stimuleren om de auto vaker te laten staan. Een uitgebreide toelichting op Beter Benutten / Maastricht-Bereikbaar (BBMB) vindt u in bijlage 1 van dit rapport.

**De focus op leaserijders in de pilot gaat hand in hand met het gegeven dat 8-11% van de belangrijkste reizigersstromen tijdens de spits in en rond Maastricht uit leaserijders bestaat.** Slim Leasen stimuleert ander reisgedrag bij de specifieke doelgroep leaserijders via het aanbieden van een persoonlijk mobiliteitsbudget, gericht op reductie van het aantal auto's in de spits.

#### Ook maatschappelijke trends vragen om een nieuwe invulling van zakelijke mobiliteit:

- *Het Nieuwe Werken.* Werknemers werken steeds vaker niet op kantoor en ook buiten kantoortijden. Deze nieuwe werkpatronen leiden tot andere reispatronen.
- *Flexibilisering van arbeidsvoorwaarden.* Werkgevers streven ernaar om arbeidsvoorwaarden flexibeler te maken, om ze beter te kunnen afstemmen op individuele voorkeuren.
- *Verduurzaming en vergroening.* Werkgevers hechten belang aan maatschappelijk verantwoord ondernemen en streven in dat kader naar duurzame mobiliteit.
- *Een nieuwe generatie werknemers.* Jongere werknemers zijn non-stop online en onderhouden hun sociale contacten op een andere manier dan eerdere generaties. En in het openbaar vervoer is het makkelijker om online te zijn dan in de auto. Ze kijken anders tegen auto's aan: gebruik is belangrijker dan bezit.

“Mijn werkgever is aan het veranderen, maakt mensen zelf verantwoordelijk voor de output. Dit past daarbij.”  
(leaserijder)





- *Opkomst van alternatieve vervoersmiddelen en nieuwe vormen van mobiliteit.* Diverse nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten hebben de markt betreden. Via deze kaarten kunnen steeds meer mobiliteitsdiensten worden afgenomen. Autofabrikanten proberen de nieuwe generatie aan zich te binden via diverse deelauto-initiatieven, waarmee 'de auto' wordt omgevormd tot een dienst. Autoleasemaatschappijen bieden steeds vaker deze nieuwe mobiliteitsvormen aan. Het aanbod van mobiliteitsvormen neemt al met al toe.
- *De overheid en werkgevers werken aan verbeterde bereikbaarheid.* Het overheidsprogramma Beter Benutten (ministerie van Infrastructuur en Milieu) is daarvan een manifestatie. Daarbinnen wordt gestreefd naar betere benutting van de bestaande infrastructuur via duurzame veranderingen in reisgedrag. Dit streven wordt ingevuld via regionale programma's (zoals Maastricht-Bereikbaar) waarin publieke en private partijen samenwerken aan het verbeteren van de bereikbaarheid.
- *Fiscaliteit.* Het ministerie van Financiën werkt samen met de belastingdienst aan een verbeterd systeem van fiscale bijtelling voor de leaseauto. Dit systeem is mede gebaseerd op bijtelling naar privégebruik via een systeem van gestaffelde bijtelling.

“Het is een sport om de  
verbruikscijfers te halen”  
(leaserijder)

## 1.2 Doelstellingen

De pilot Slim Leasen had drie doelstellingen:

- Inzicht krijgen in het reisgedrag van leaserijders
- Aantonen dat een mobiliteitsbudget in de praktijk werkt
- Een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Maastricht (gemiddeld 20 spitsmijdingen per dag in 2012, 30 in 2013 en 200 in 2014)

## 1.3 Kern: het persoonlijk mobiliteitsbudget

Centraal in de pilot Slim Leasen stond het persoonlijk mobiliteitsbudget dat deelnemende leaserijders tot hun beschikking kregen. Dit budget maakt werknemers zelf verantwoordelijk voor de manier waarop ze hun mobiliteitsbehoeften invullen. Dat kan flexibel, omdat niet elke (werk)dag hetzelfde is.

**Het mobiliteitsbudget lijkt op een bankrekening, met vergoedingen en kosten.** Maandelijks wordt een vergoeding geboekt voor de vaste kosten van de leaseauto, zoals rente, afschrijving, verzekering en wegenbelasting. Daarnaast krijgen leaserijders per gereden kilometer een variabele vergoeding voor reparatie, onderhoud, banden en brandstof. De vergoedingen



worden gebaseerd op de huidige leasenormen. Ook voor OV-reizen en carpoolen krijgen medewerkers een variabele vergoeding. Het budget 'ademt' dus mee met het aantal gereisde kilometers.

Net als de vergoedingen worden ook de kosten van de leaseauto gesplitst in vaste kosten per maand en variabele kosten per kilometer. Van de 'bankrekening' gaan daarnaast alle kosten af die met het autogebruik samenhangen (de werkelijk gemaakte brandstofkosten, parkeren, tol, veer, autowassen) én het gebruik van andere vervoersvormen – zoals de trein, OV-fiets, taxi en Greenwheels.

Vergoedingen	Kosten
<b>Vast bedrag per maand</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Afschrijving</li><li>• Verzekering</li><li>• MRB</li><li>• Etc.</li></ul>	<b>Vast bedrag per maand leaseauto</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Afschrijving</li><li>• Verzekering</li><li>• MRB</li><li>• Etc.</li></ul>
<b>Variabel bedrag per gereisde zakelijke kilometer</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reparatie / onderhoud / banden</li><li>• Brandstof</li></ul>	<b>Variabele kosten leaseauto</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Variabele kosten per gereden kilometer</li><li>• Brandstofkosten</li><li>• Overige autokosten</li></ul>
<b>Vast budget voor privégebruik</b>	<b>Kosten OV</b>
<b>Financieel resultaat</b>	

**Leaserijders hebben dus zelf invloed op hun mobiliteitskosten.** De keuze van onder andere mobiliteitsvorm(en), de gekozen leaseauto en het gebruik ervan, rijstijl en tankkosten bepalen het saldo. Zie voor rekenvoorbeelden met het persoonlijk mobiliteitsbudget bijlage 2.

Een positief resultaat kan als extra brutosalaris worden uitgekeerd. Een negatief resultaat kan worden ingehouden op het nettosalaris en kan onder bepaalde voorwaarden als eigen bijdrage voor privégebruik worden verrekend met de bijtelling. In bijlage 3 zijn deze voorwaarden beschreven.

**De leaserijders hebben niet alleen een leaseauto maar krijgen ook allemaal een NS Business Card.** Met deze mobiliteitskaart kan op rekening worden gereisd per trein, bus, tram en metro bij NS en alle aangesloten vervoerders. Daarnaast kunnen deelnemers met de kaart gebruikmaken van deur-tot-deurdiensten, zoals de bus of een huurfiets, of de auto parkeren bij het station.



## 2. INRICHTING VAN DE PILOT

### 2.1 Uitgangspunten en voorbereiding

**Bij concretisering van het mobiliteitsbudget voor de pilot Slim Leasen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:**

- Het budget geeft medewerkers de vrijheid om hun mobiliteit zelf in te vullen binnen de kaders die een specifiek pilotbedrijf stelt.
- Het budget maakt leaserijders verantwoordelijk voor zowel de invulling van hun mobiliteit als de kosten ervan.
- Een werkgever kan specifieke financiële prikkels aanbrenge om het gewenste gedrag te stimuleren:
  - Prikkel om zuiniger te rijden
  - Prikkel om goedkoper te tanken
  - Prikkel om minder privé te rijden met leaseauto
  - Prikkel om beschikbare leaseauto's beter te benutten
  - Prikkel om niet te reizen
  - Prikkel om anders (CO<sub>2</sub>-vriendelijk) te reizen

Er deden 140 leaserijders mee, verdeeld over 10 deelnemende bedrijven (hun werkgevers): Arcadis, Ballast Nedam<sup>1</sup>, Cofely, DSM, Ernst & Young, Innervate, Kembit, Mise en Place, Strukton<sup>2</sup> en Rubber Resources. De werkgevers zijn een dwarsdoorsnede van regionaal tot internationaal opererende bedrijven uit diverse branches, zoals technische dienstverlening, life sciences, accountancy, ICT, uitzendwezen en de bouw.

De pilot is voor de deelnemende bedrijven ingericht conform hun eigen bedrijfsspecifieke situatie (denk aan de hoogte van vergoedingen, specifieke prikkels enzovoort). Vervolgens is informatie verzameld van de deelnemende leaserijders en de leaseauto's en is het mobiliteitsbudget per medewerker bepaald. Ook is bij de deelnemende leasemaatschappijen (zie paragraaf 2.2) toestemming gevraagd voor inbouw van een ritregistratiesysteem en zijn de leaserijders uitgenodigd om een afspraak te maken voor inbouw. Na inbouw is de ritregistratie gekoppeld aan de webapplicatie waarin het mobiliteitsbudget wordt beheerd.

“Ik ben gaan nadenken over het moment van reizen en probeer nu de spits te mijden”  
(leaserijder)

De leaserijders ontvingen daarop een e-mail met een uitnodiging om hun budget te activeren. Bij aanvang van de proef is voor de deelnemende

<sup>1</sup> Ballast Nedam is gestart in 2013 en daarom niet meegenomen in deze evaluatie.

<sup>2</sup> Strukton is gestart in 2013 en daarom niet meegenomen in deze evaluatie.



leaserijders een NS Business Card besteld en zijn er afspraken gemaakt voor de aanlevering van de reiskosten en ritgegevens.

**Via de NS Business Card konden leaserijders gebruikmaken van onder meer de trein, P&R en OV-fiets.** Gebruik van stad- en streekvervoer met de NS Business Card was in 2012 nog niet mogelijk.

**Via een persoonlijke webpagina hadden leaserijders direct inzicht in hun budgetmutaties en saldo.** De kosten en afgelegde kilometers werden automatisch geregistreerd op basis van tankkaartgebruik, een ritregistratiesysteem en de diensten die leaserijders via mobiliteitskaarten afnamen.

Per bedrijf zijn afspraken gemaakt voor de periodieke aanlevering van de brandstofgegevens. Voor de grotere bedrijven betekende dit betrokkenheid van de landelijke wagenparkbeheerorganisatie bij de klant.

Opdat zij hun bestaande arbeidsvoorwaarden niet zouden hoeven aanpassen, werd het financieel resultaat bij de meeste werkgevers niet met de leaserijders verrekend. In een enkel geval is alleen een positief resultaat uitgekeerd aan een leaserijder.

“Als mijn mensen  
iedere dag in de file staan,  
gaan ze onzorgvuldig om  
met hun tijd”  
(werkgever)

## 2.2 Organisatie: betrokken partijen en rolverdeling

### Leaserijder (140 leaserijders)

- Bijhouden van het mobiliteitsbudget, in het bijzonder classificatie van de ritten als zakelijk of privé

### Werkgever (10 werkgevers: Arcadis, Ballast Nedam, Cofely, DSM, Ernst & Young, Innervate, Kemit, Mise en Place, Strukton en Rubber Resources)

- Input leveren voor de inrichting van het mobiliteitsbudget/de mobiliteitsregeling
- Leaseauto- en medewerkersgegevens leveren
- Brandstoftransacties en mutaties aanleveren



### **Leasemaatschappij (Arval, Athlon Car Lease, ING Car Lease, LeasePlan, Van Mossel Leasing)**

- Voor werkgevers mobiliteit en alternatieven voor autogebruik verzorgen
- Toestemming verlenen voor inbouw van ritregistratie in de voertuigen
- Brandstofinformatie aan werkgevers leveren

### **Mobiliteitskaart (Nederlandse Spoorwegen)**

- Mobiliteitskaart (NS Business Card) beschikbaar stellen voor trein, bus, tram, metro, OV-fiets, P+R-parkeren, Greenwheels en taxi
- OV-reizen en overige diensten leveren, inclusief ritinformatie en gemaakte kosten

### **Ritregistratieleverancier (Fleetlogic)**

- Leveren en inbouwen van een ritregistratiesysteem in de leaseauto's
- Ritgegevens online aanleveren

### **Beheer mobiliteitsbudget (Mobility Concept)**

- Het administratief beheer verzorgen en het online platform voor leaserijders en werkgevers beheren

### **Projectleiding (Mobility Concept)**

- Projectmanagement
- Werven en verkrijgen van het commitment van werkgevers
- Businessmodel specifiek maken
- Werving & selectie van deelnemers
- Monitoring en evaluatie

### **Programmamanagement (programmabureau Maastricht-Bereikbaar)**

- Financiering van de proef Slim Leasen
- Relatie met publieke en private partijen onderhouden
- Borgen van de relatie tussen de proef, het regionale programma Maastricht-Bereikbaar en het rijksprogramma Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Advies over de evaluatieaanpak
- Inschatten van het effect op spitsmijden tijdens de pilot
- Ondersteunende werkzaamheden, onder andere op het gebied van communicatie, privacyafspraken en contracten tussen werkgevers en het programmabureau Maastricht-Bereikbaar



### 3. PROJECTVERLOOP

Het projectverloop is beïnvloed door diverse externe factoren, waaronder het afvallen van werkgevers die zouden deelnemen aan de pilot, de integratie van de programma's Maastricht-Bereikbaar en Beter Benutten in 2012, en het Lenteakkoord – dat een streep dreigde te zetten door de onbelaste kilometervergoeding van het woon-werkverkeer.

**De samenwerking tussen de betrokken partijen (zie paragraaf 2.2) was intussen zeer goed.** In het bijzonder autoleasemaatschappijen blijken positief te staan tegenover de ontwikkeling van mobiliteitsbudgetten. Dat valt ook goed te verklaren vanuit de toegenomen keuzevrijheid die het mobiliteitsbudget de leaserijder biedt. In de huidige leaseregelingen ziet 10 tot 20% van de 'leaseautogerechtigden' af van een leaseauto, omdat de gewenste invulling niet in de regeling past. De verwachting is dat veel van deze potentiële leaserijders weer zullen kiezen voor een leaseauto als een passende invulling mogelijk wordt.

“Dit inzicht bevestigt dat de leaseauto een prima arbeidsvoorwaarde is”  
(leaserijder)

#### 3.1 Voorbereiding en start van de uitvoeringsfase

In opdracht van programmabureau Maastricht-Bereikbaar heeft onderzoek- en adviesbureau Ecorys verkennend voorbereidingswerk uitgevoerd voor de pilot, toen nog 'Mobiliteitsleasing' genaamd:

- Specificeren van het businessmodel werkgever-werknemer'
- Commitment verkrijgen van betrokken werkgevers, werknemers en leasemaatschappijen
- Autoritregistratiesysteem specificeren
- Monitoringsysteem opzetten
- Plan van aanpak opstellen

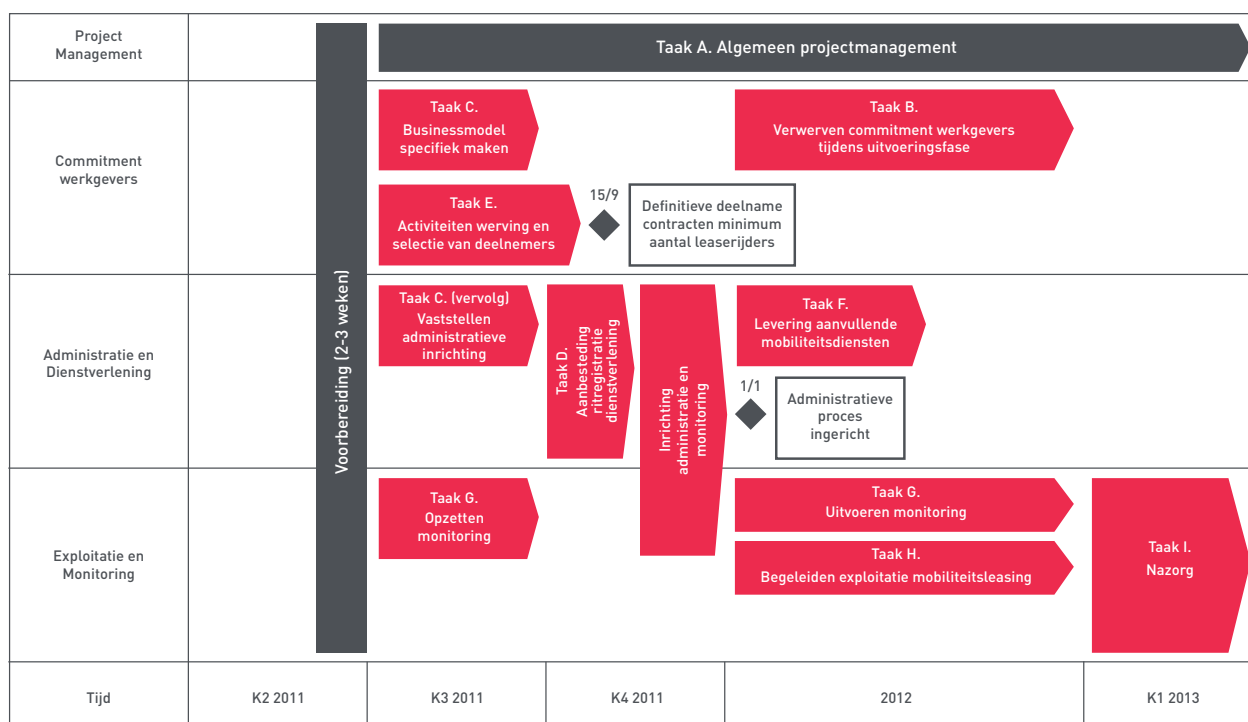
Ecorys verrichtte deze werkzaamheden van september 2010 tot maart 2011. De resultaten van zijn gedocumenteerd in een rapport dat u kunt downloaden via de website van Maastricht-Bereikbaar: <http://www.maastrichtbereikbaar.nl/upload/div/mobiliteitsleasing.pdf>



In het derde kwartaal van 2011 is een aanvang gemaakt met het in praktijk brengen van het mobiliteitsbudget voor leaserijders. De belangrijkste uitdagingen:

- Werkgevers werven voor deelname aan de pilot
- Mobiliteitsbudget per werkgever concretiseren
- leaserijders werven voor deelname aan de pilot
- Administratief beheer van het mobiliteitsbudget inrichten

Na afronding van fase 0 en na een uitvraag in concurrentie werd de projectleiding in juli 2011 overgenomen door Mobility Concept. De doelstelling was op 1 januari 2012 de eerste leaserijders operationeel te hebben. De projectaanpak en tijdslijn zijn weergegeven in het volgende overzicht, met inbegrip van de belangrijkste activiteiten.



Projectaanpak met tijdslijn

Als leverancier voor de ritregistratie werd Fleetlogic geselecteerd. Het administratieve beheer van de pilot werd vanaf december 2011 ingevuld via de webapplicatie van Mobility Concept.



### 3.2 Knelpunt: werven van werkgevers

Ecorys heeft contactpersonen van geïnteresseerde werkgevers overgedragen aan Mobility Concept. Mobility Concept heeft daarop contact opgenomen met deze werkgevers. Het gros van de door Ecorys aangedragen werkgevers bleek uiteindelijk toch niet mee te willen doen.

Ecorys' voorbereidingsfase leverde zes werkgevers op die een intentieverklaring tot deelname hadden getekend, met een gezamenlijk potentieel van 250 leaserijders die veelvuldig in Maastricht rijden. De zes bedrijven in kwestie: Vodafone, ING Bank, Vesteda, Mise en Place, Perfect Match en Cofely. Van deze groep bleken uiteindelijk alleen Cofely en Mise en Place bereid om aan de pilot deel te nemen.

Daarnaast kreeg de projectleiding in de overdracht van Ecorys namen van zes andere werkgevers die 'serieus overwogen te participeren en het besluitvormingsproces in gang hadden gezet': PWC, Ankerpoort, MTB Regio Maastricht, Architecten aan de Maas, Kreuze Telecom en DHL. Deze werkgevers vertegenwoordigden samen een vlootgrootte van maximaal 190 leaseauto's. Helaas bleek geen van deze werkgevers daadwerkelijk aan de proef te willen deelnemen, om uiteenlopende redenen (situatie veranderd, kredietcrisis, andere prioriteiten, impact van de proef niet voldoende ingezien enzovoort).

“Het concept draagt er aan bij dat ons bedrijf minder CO<sub>2</sub> uitstoot”  
(werkgever)

Van het aanvankelijke potentieel van 12 pilotbedrijven en 440 leaserijders bleven uiteindelijk slechts twee pilotbedrijven over (Cofely en Mise en Place) met in totaal 54 leaserijders. Dit plaatste de projectleiding voor de uitdaging om in korte tijd de deelname van voldoende werkgevers zeker te stellen.

**In augustus 2001 is de projectleiding van start gegaan met een nieuwe wervingsactie.** Daarbij bleef de doelstelling om op 1 januari 2012 de eerste leaserijders operationeel te hebben overeind. Er werden 75 potentiële werkgevers geïdentificeerd. Na deskresearch bleek dat 40 bedrijven voor deelname aan de proef in aanmerking zouden komen. Deze 40 werkgevers zijn telefonisch benaderd. Op basis van de telefoongesprekken kon een groot aantal vervolgspraken worden gemaakt.





Bij 26 werkgevers werd vastgesteld dat er én interesse was in het project én dat zij leaserijders hadden die in de regio Maastricht werkzaam waren. Met deze bedrijven zijn een of meer kennismakingsgesprekken gevoerd, waarbij de mogelijkheden zijn geïnventariseerd en het concept is besproken. In totaal zijn er meer dan 80 gesprekken gevoerd, zowel in de regio Maastricht als met de centrale staf op hoofdkantoren van diverse organisaties.

**De nieuwe wervingsactie, die tijdens de proef doorliep, resulteerde in 10 deelnemende werkgevers.** Zie over de deelnemende werkgevers ook bijlage 4.

Bedrijfsnaam	Startdatum mobiliteitsbudget
Cofely	1 januari 2012
Rubber Resources	1 januari 2012
Innervate	1 februari 2012
Kembit	1 februari 2012
Ernst & Young	1 juli 2012
Mise en Place	1 juli 2012
DSM	1 augustus 2012
Arcadis	1 oktober 2012
Ballast Nedam	1 maart 2013
Strukton	1 maart 2013

### 3.3 Werven van leaserijders

**Alle werkgevers kozen ervoor om deelname aan de proef niet verplicht te stellen bij hun werknemers.** De vrijwillig deelnemende leaserijders moesten vooraf informatie krijgen over de pilot en de werking van het persoonlijk mobiliteitsbudget. Ze moesten er bovendien van worden overtuigd dat deelname (ook) in hun belang was.

Bij sommige werkgevers werden alle leaserijders benaderd, bij andere eerst een specifieke doelgroep. Bijvoorbeeld alleen leaserijders met een auto met geel kenteken waarin ook privé

“Ik zag op tegen dat kastje in de auto  
maar in de praktijk  
blijkt het geen probleem te zijn”  
(leaserijder)



gereden mocht worden. De deelnemers kregen een uitnodiging voor een inloopsessie en een korte beschrijving van de proef. Uiteindelijk zijn in totaal 140 leaserijders bereid gevonden om deel te nemen aan de proef Slim Leasen.

Volgens planning zijn per 1 januari 2012 de eerste leaserijders gestart. Nadat het ritregistratiesysteem in hun auto was ingebouwd, ontvingen zij een activeringsmail voor hun mobiliteitsbudget en is hun mobiliteitsbudget geactiveerd. **Het mobiliteitsbudget is per werkgever op maat ingericht.** Denk aan de hoogte van vergoedingen, specifieke prikkels voor OV-gebruik, carpoolen, auto uitlenen, privégebruik enzovoort. Bepalend daarbij waren de bedrijfsdoelstellingen, specifieke bedrijfscontext en cultuur. (Zie ook de casebeschrijving in bijlage 5.)

“Het mobiliteitsbudget is vernieuwend en helpt ons bedrijf onderscheidend te maken”  
(werkgever)

### 3.4 Lenteakkoord

In het Lenteakkoord (voorjaar 2012) zou de onbelaste reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer worden afgeschaft. Daarnaast zouden leaserijders die hun auto alleen voor zakelijke ritten en ritten tussen woning en werk gebruiken ook bijtelling moeten gaan betalen. De aankondiging van deze maatregelen leidde tot veel onduidelijkheid. De impact op het project Slim Leasen was dat werkgevers die deelname aan de proef overwogen een afwachtende houding aannamen.

Op 1 oktober 2012 presenteerden de fracties van VVD en PvdA het Deelakkoord begroting 2013, een voorpublicatie van delen van het Regeerakkoord 2012. In dit akkoord veranderden ze enkele maatregelen van het Lenteakkoord (Begrotingsakkoord 2013) van VVD, CDA, D66, GroenLinks en ChristenUnie. De maatregel voor het belasten van het woon-werkverkeer werd geschrapt.

### 3.5 Samenvoeging van Beter Benutten en Maastricht-Bereikbaar

In juli 2012 zijn de programma's Maastricht-Bereikbaar en Beter Benutten in elkaar geschoven. Daarbij is de volgende fasering aangebracht voor de pilot Slim Leasen.



### Fase 1: Start van proef (2011 – 2012)

Beoogd effect:

- Aantal deelnemers: ongeveer 100
- Service/diensten: beheer mobiliteitsbudgetten via online applicatie en automatische registratie van leaseauto en OV-reizen
- Toetsen of het mobiliteitsbudget leidt tot andere keuzes en ander reisgedrag
- Gemiddeld 20 spitsmijdingen per dag in verschillende reizigersstromen en reductie van autokilometers in het algemeen

### Fase 2: Uitbreiding aantal deelnemers huidige concept (2012 – 2013)

Beoogd effect:

- Aantal deelnemers: ongeveer 150
- Service/diensten: zoals in fase 1, met aanvullende rapportage
- Gemiddeld 30 spitsmijdingen per dag in verschillende reizigersstromen en reductie van autokilometers in het algemeen

### Fase 3: Verbreding concept (2013 – 2014)

Beoogd effect:

- Aantal deelnemers: 500 in 2013, 1.000 in 2014<sup>3</sup>
- Service/diensten: zoals in fase 1 en 2, uitgebreid met differentiatie naar tijd en plaats en variabele bijtelling leaseauto
- Gemiddeld 200 spitsmijdingen per dag in verschillende reizigersstromen en reductie van autokilometers in het algemeen

## 3.6 Werkgeversbijeenkomsten

**De formele kick-offbijeenkomst voor de werkgevers vond plaats in november 2011, nadat de eerste werkgevers hun definitieve commitment gaven.** Dat ging gepaard met de nodige publiciteit. Tijdens de bijeenkomst bleek dat de werkgevers het waardevol vonden om elkaars achtergronden en beweegredenen beter te leren kennen. Daarom werd afgesproken om deze 'kruisbestuiving' te herhalen.

“Ik zou het mobiliteitsbudget willen uitrollen, want werkgevers en werknemers hebben beiden iets te winnen: bewustwording leidt tot minder kilometers en dus tot lagere kosten”  
(werkgever)

<sup>3</sup> De doelstelling voor het aantal deelnemers in 2013/2014 wordt heroverwogen in verband met een striktere definitie van de 'regio Maastricht' en het potentieel aan leaserijders in deze regio.



**Medio juni 2012 zijn de werkgevers voor de tweede keer bij elkaar gekomen.**

Tijdens deze bijeenkomst zijn werkgevers geïnformeerd over de stand van zaken van de proef. De pilot is daarbij ook geëvalueerd, om aanpassingen, verbeteringen en prioriteiten voor het verdere verloop vast te stellen.

Op basis van de tweede werkgeversbijeenkomst zijn de prioriteiten van de proef bijgesteld. **Afgesproken is om te focussen op optimalisering van het huidige concept, ten koste van werving van nieuwe deelnemers.** Het aantal geambieerde leaserijders aan het eind van fase 2 (zie paragraaf 3.5) is bijgesteld van aanvankelijk ongeveer 200 naar 150 leaserijders. Aandachtspunt bij de optimalisering was dat brandstofkosten sneller in beeld moeten zijn, zodat leaserijders op hun persoonlijke webpagina meteen een up-to-date saldo zien. Ook waren er fiscale aandachtspunten.



## 4. RESULTAAT EN BEOORDELING

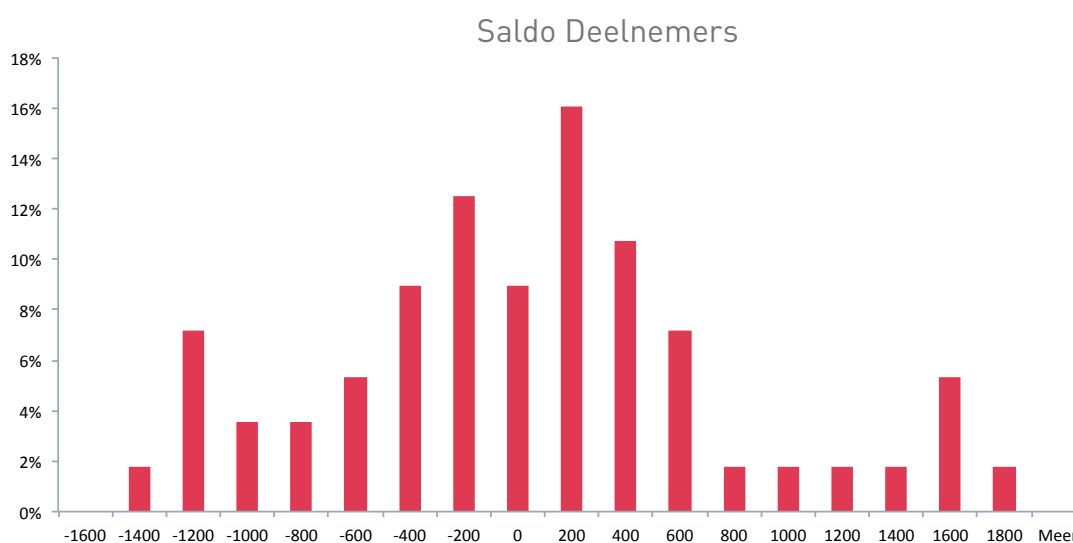
### 4.1 Analyse reisgedrag leaserijders

Uitgangspunt bij de analyses in deze paragraaf is wat leaserijders zelf hebben geregistreerd in de webapplicatie. Op grond daarvan is onder andere geïnventariseerd of zij anders zijn gaan reizen en de auto beter hebben benut. Uit de interviews (die gemiddeld 15 tot 20 minuten duurden) bleek dat leaserijders reizen die ze handmatig moesten toevoegen (zoals fietsen en meerijden met collega's) niet altijd consequent hebben ingevoerd. Daardoor geven de overzichten in deze paragraaf geen honderd procent realistisch beeld van alternatief reisgedrag. In werkelijkheid is vaker voor alternatieve manieren van reizen gekozen dan uit de grafieken blijkt.

“Ik weet nu wat een privékilometer kost en rij daarom vanaf begin volgend jaar niet meer privé”  
(leaserijder)

### Financieel resultaat mobiliteitsbudgetten

De volgende grafiek toont de spreiding van financiële resultaten voor de mobiliteitsbudgetten aan het eind van 2012. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat het financiële resultaat bij de meeste werkgevers niet met deelnemers werd verrekend.



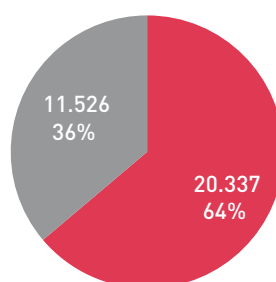


Voor deelnemers die nog niet heel 2012 actief waren, is het saldo geëxtrapoleerd naar een heel jaar. Deelnemers die drie maanden of korter actief waren of waarvan het budget niet compleet was, zijn in het overzicht niet meegenomen.

### ■ Gemiddeld gereden kilometers

Gemiddeld reden de deelnemende leaserijder tijdens de proef in 2012 31.863 kilometer met de leaseauto. Ruim 20.000 kilometer had een zakelijk doel, 11.500 kilometer was privé.

#### Gemiddeld jaarkilometrage leaseauto



■ Gemiddeld zakelijk gebruik    ■ Gemiddeld privégebruik

Voor deelnemers die nog niet heel 2012 actief waren, is het kilometrage geëxtrapoleerd naar een heel jaar.

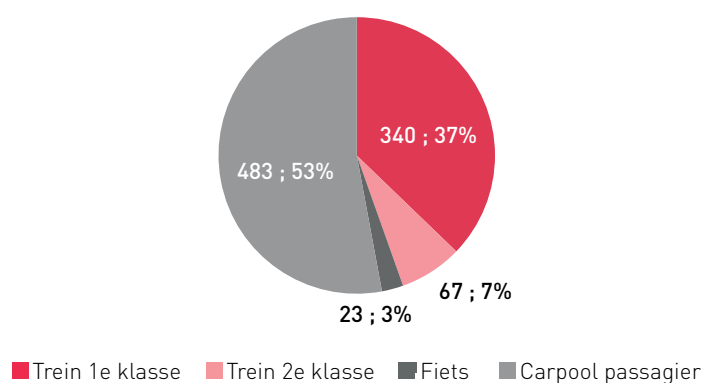
### ■ Anders gaan reizen

32% van de deelnemers heeft in de webapplicatie geregistreerd dat ze in plaats van met hun leaseauto op alternatieve manieren hebben gereisd. Daarbij ging het om gemiddeld 913 kilometer per jaar. Omdat leaserijders alternatieve reisvormen niet altijd even trouw hebben geregistreerd, zal het gemiddeld aantal kilometers per jaar in werkelijkheid hoger liggen.



Thuiswerken of op andere tijdstippen reizen is verder niet geregistreerd in de webapplicatie en komt in dit cijfer ook niet tot uitdrukking.

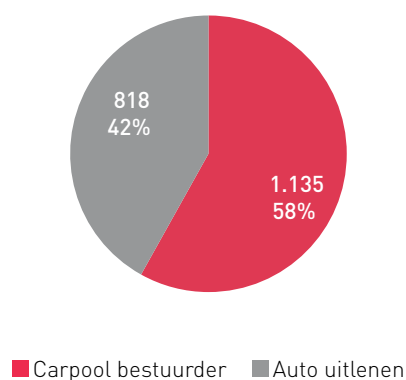
### Anders reizen in km/jaar



### ■ Beter gaan benutten

43% van de deelnemers heeft de leaseauto 'beter benut' door collega's mee te nemen (carpoolen) of de leaseauto uit te lenen. Daarbij gaat het om gemiddeld 1.953 kilometer per jaar.

### Beter benutten van de leaseauto in km/jaar



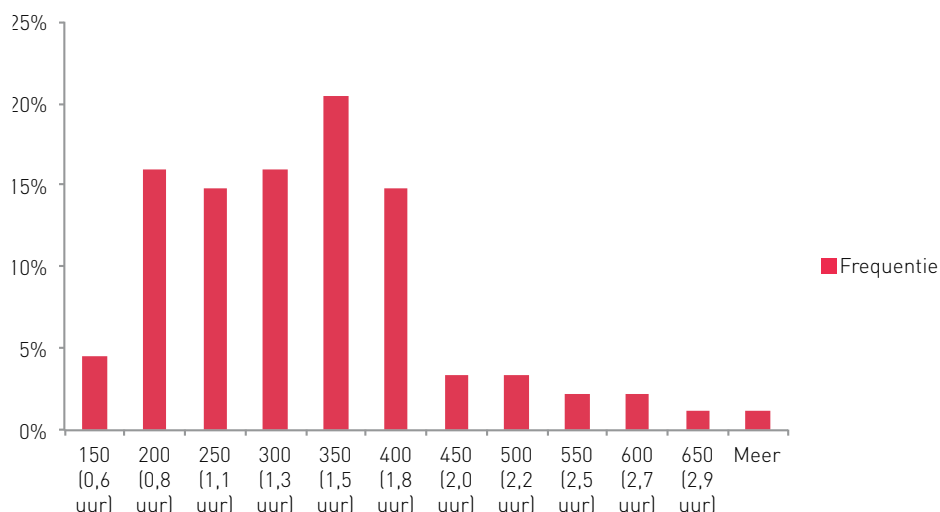
Ook hier geldt: het werkelijke kilometrage is waarschijnlijk hoger, omdat men dit niet altijd heeft geregistreerd in de webapplicatie.



### ■ Reistijd

Tijd is geld. Daarom is het interessant om te inventariseren hoeveel tijd de leaserijders zakelijk in hun leaseauto doorbrachten. Er is van uitgegaan dat de deelnemers gemiddeld 214 werkdagen hebben. Omgerekend brengen zij dan gemiddeld 303 uur per jaar door in de auto, ofwel 1,4 uur per dag. De verdeling van de gemiddelden tijdens de proef is in het volgende histogram weergegeven.

Reistijd leaseauto zakelijk doel 2012



#### 4.2 Oordeel werkgevers

Via interviews zijn aan 7 van de 10 deelnemende werkgevers vragen voorgelegd over de pilot Slim Leasen. Hierna volgt een overzicht van de vragen en antwoorden.

#### ■ Waarom heeft u aan de pilot Slim Leasen deelgenomen?

- Inzicht krijgen in het gedrag van medewerkers
- Bewustwording creëren
- Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie
- Kostenbesparing
- Medewerkertevredenheid
- Aanzetten tot gedragsverandering
- De spits mijden, beter omgaan met slechtere bereikbaarheid
- Beter omgaan met afname van bereikbaarheid door de werkzaamheden in het kader van Maastricht-Bereikbaar
- Relatie met het nieuwe werken
- Toekomstvisie op mobiliteit
- Ervaring opdoen met mobiliteitsbudgetten en het ontwikkelen van een instrument

“Het concept draagt bij aan de rationalisering van toekenning van leaseauto’s”  
(werkgever)





### ■ Overweegt u op grond van deze pilot om mobiliteitsbudget in te voeren?

Alle deelnemende werkgevers waren positief over invoering van het mobiliteitsbudget. Wel werd daarbij wel de kanttekening geplaatst dat er nog andere stakeholders betrokken zijn bij de besluitvorming. Bovendien vinden sommige werkgevers dat er meer bekend zou moeten zijn over de effecten van mobiliteitsbudgetten. Sommige werkgevers willen naast financiële prikkels meer focus op de feedback die het budget leaserijders geeft op hun reisgedrag, minder op de financiële verrekening.

### ■ Wat zijn voor u redenen om een persoonlijk mobiliteitsbudget in te voeren?

- Medewerkers vragen erom
- Beide partijen hebben iets te winnen, namelijk bewustwording over gebruik, resulterend in minder kilometers en minder kosten
- Verminderen van mobiliteitskosten
- Verhogen van de productiviteit van medewerkers
- Bewuster/minder reizen leidt tot minder tijdverlies en hogere productiviteit van medewerkers
- Rationalisering van het wel of niet verstrekken van een leaseauto

“Ik heb nu beter inzicht in het zakelijk en privégebruik van onze leaseauto's”  
(werkgever)

Daarbij werden de volgende kanttekeningen geplaatst:

- Er is meer inzicht nodig in het effect van mobiliteitsbudgetten
- Meer inzicht geven in en faciliteren van keuzemogelijkheden

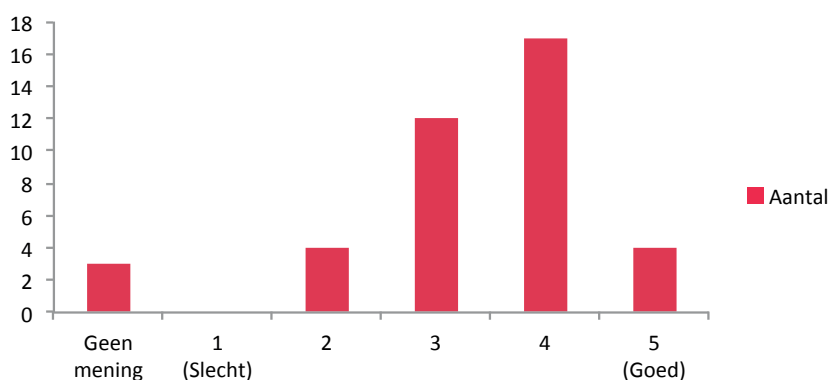
#### 4.3 Oordeel leaserijders

Van het reisgedrag van leaserijders is in paragraaf 4.1 een analyse gemaakt via wat in de webapplicatie is geregistreerd. Daarnaast zijn in het kader van deze evaluatie telefonische interviews gehouden bij een steekproef van 40 leaserijders, om te inventariseren hoe zij onderdelen van het concept beoordelen. Daarbij is zo veel mogelijk doorgevraagd, bijvoorbeeld naar wat leaserijders sterk vonden en wat ze nog voor verbetering vatbaar vonden.



## ■ Hoe vond je dat het persoonlijk mobiliteitsbudget werkt?

### Werking mobiliteitsbudget



Bij de beoordeling speelde een rol dat het financieel resultaat tijdens de proef niet werd verrekend. Diverse deelnemers gaven om die reden een matige of neutrale beoordeling.

#### *Wat vind je goed aan het persoonlijk mobiliteitsbudget?*

- Geeft inzicht in gedrag, keuzes, werkelijke kosten en saldo
- Vrijheid in keuzemogelijkheden
- De mogelijkheid om zelf het financieel resultaat te beïnvloeden
- Bewustwording van je reisgedrag, kosten en keuzes

#### *Wat kan worden verbeterd?*

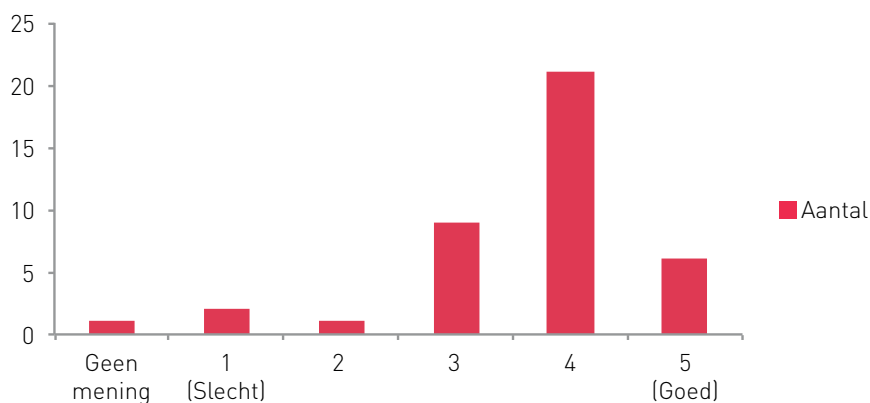
- Het financieel resultaat van het mobiliteitsbudget daadwerkelijk afrekenen
- Brandstofkosten en OV-kosten meteen zichtbaar maken op de webpagina<sup>4</sup>
- Meer inzicht in en uitleg over de gehanteerde kosten van leaseauto
- Inzicht in je gedrag verdiepen (meer feedback over reisgedrag en de impact ervan op bijvoorbeeld de CO<sub>2</sub>-uitstoot)

<sup>4</sup> Tijdens de pilot werden de kosten van OV-reizen en brandstoftransacties verwerkt op basis van rapportages van de leasemaatschappijen en de NS. Er trad hier en daar vertraging op door versnipperde rapportages en late aanlevering.



## ■ Wat vond je van de keuzemogelijkheden?

### Keuzemogelijkheden



De geboden keuzemogelijkheden werden overwegend positief beoordeeld. Ook als de mobiliteitskaart niet werd gebruikt omdat werklocaties dat niet toestonden, beoordeelden de leaserijders deze optie als positief.

#### *Wat vind je goed?*

- Uitbreiding met OV, het gemak en de mogelijkheden van de mobiliteitskaart (bijvoorbeeld zakelijk parkeren)
- Past bij deze tijd, met eigen verantwoordelijkheid en zelfsturing
- Stimuleert dat je je auto uitleent en carpoolt
- Geeft totaalbeeld van reizen en kosten

#### *Wat kan beter?*

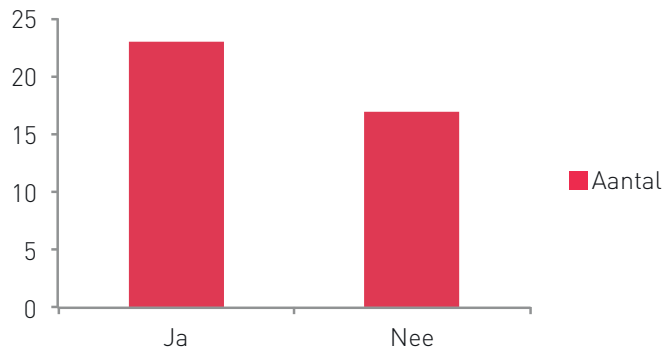
- NS Business Card kon niet overal worden gebruikt
- Het Nieuwe Werken wordt bij ons nog niet toegepast
- Mogelijkheid bieden om ook privé per OV te reizen
- Optie om de leaseauto thuis te laten voor privégebruik en met een ander vervoersmiddel naar kantoor te komen

“Ik ben meer gaan  
carpoolen,  
dat is gezelliger”  
(leaserijder)



### ■ Ben je tijdens de pilot anders gaan reizen?

Ben je anders gaan reizen?



*Zo ja, wat was de reden?*

- Goede OV-verbinding
- Spits mijden om tijd te besparen
- Niet reizen om tijd te besparen
- Verminderen van autokilometers (minder kosten)
- Financiële incentive
- Sport- en spelelement
- Gemak van de trein

*Zo nee, waarom niet?*

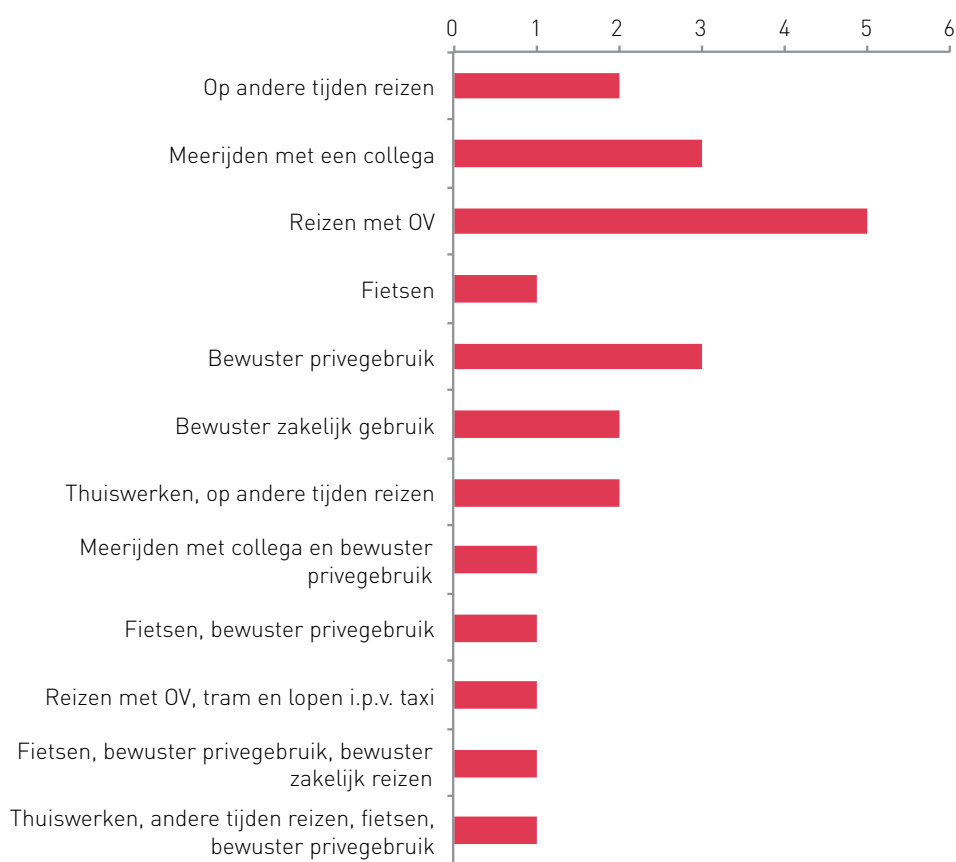
- OV is voor mij alleen interessant op lange afstanden
- Geen financiële prikkel, geen afrekening
- Past niet bij mijn werkzaamheden
- Mijn werklocaties zijn alleen met de auto te bereiken
- Het Nieuwe Werken is niet gebruikelijk bij mijn werkgever
- Ik heb veel spullen en dossiers bij me



### ■ Op welke manier(en) ben je anders gaan reizen?

Het volgende overzicht laat zien welke keuzes leaserijders hebben gemaakt op het vlak van anders reizen.

#### Hoe ben je anders gaan reizen?

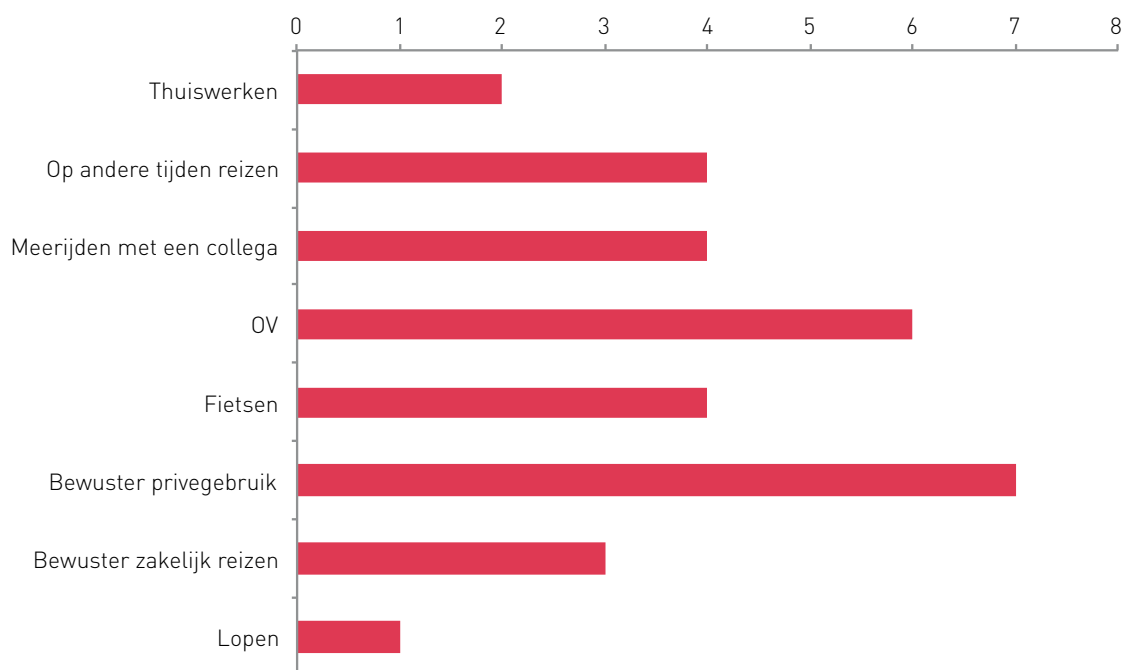


“Het instrument helpt je om goede keuzes te maken”  
(leaserijder)



Hieronder is aangegeven hoe vaak een bepaald alternatief werd gekozen (zelfde gegevens als in de vorige grafiek maar nu gegroepeerd naar de alternatieven).

### Hoe ben je anders gaan reizen?

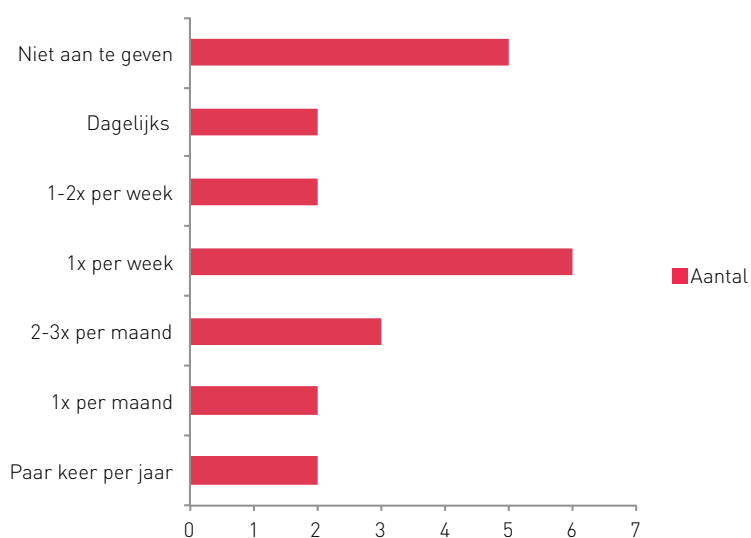




### Hoe vaak ben je anders gaan reizen?

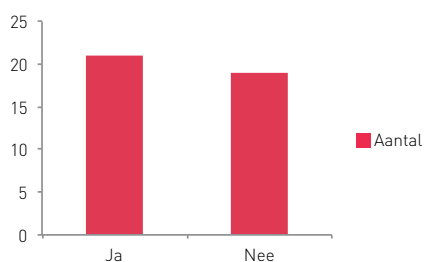
Aan leaserijders die aangaven anders te zijn gaan reizen is gevraagd of ze een indicatie konden geven van hoe vaak ze dat dan deden. Dat kon het merendeel van de respondenten inschatten. Gemiddeld reisde men één dag in de week anders.

#### Hoe vaak ben je anders gaan reizen?



### Ben je je leaseauto anders gaan gebruiken?

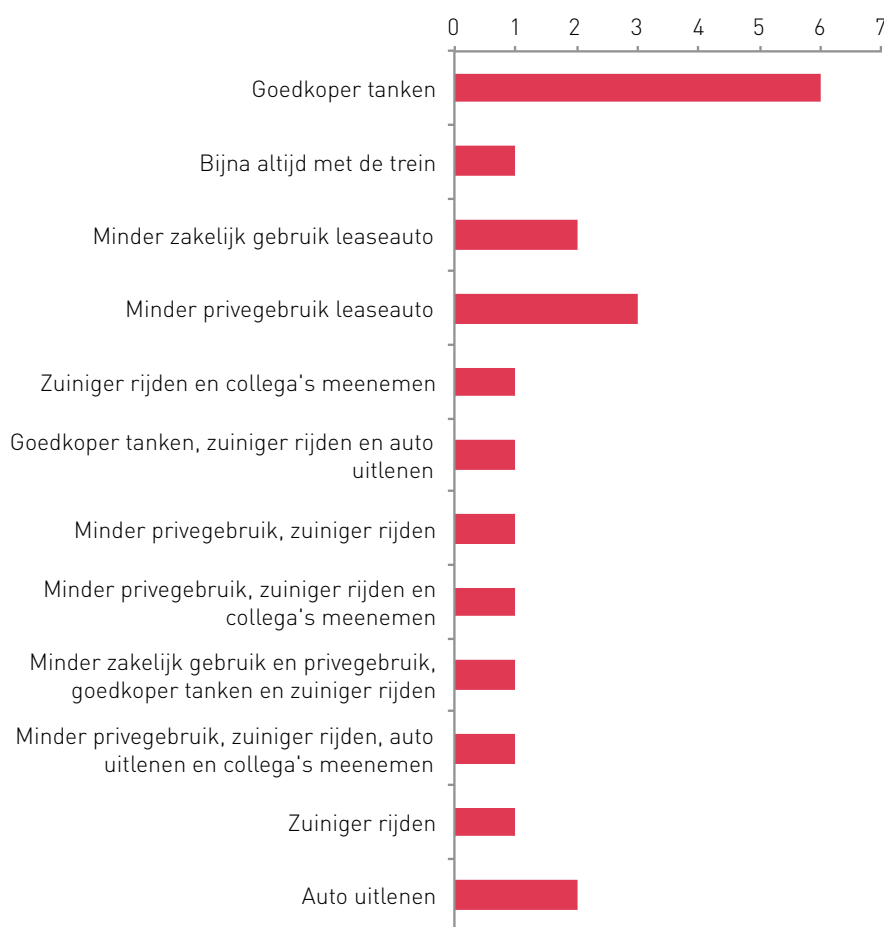
#### Ben je de leaseauto anders gaan gebruiken?





Het volgende overzicht laat zien op welke manieren leaserijders hun leaseauto anders hebben gebruikt.

### Ben je de leaseauto anders gaan gebruiken?



“Er is een duidelijke tweedeling. De oudere generatie hangt erg aan de leaseauto als arbeidsvoorwaarde en statussymbool. De jongere generatie ziet de auto als vervoermiddel”

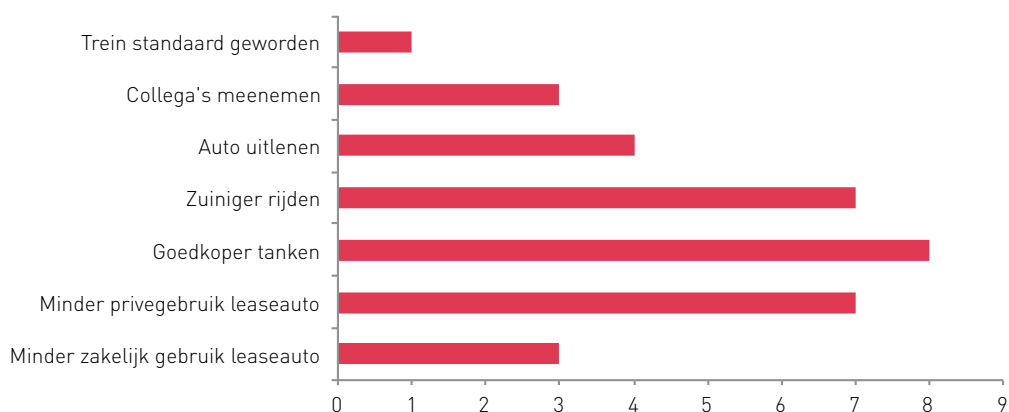
(werkgever)





In het volgende overzicht is aangegeven hoeveel deelnemers een bepaald alternatief hebben gekozen (zelfde gegevens als in de vorige grafiek maar dan gegroepeerd naar de alternatieven).

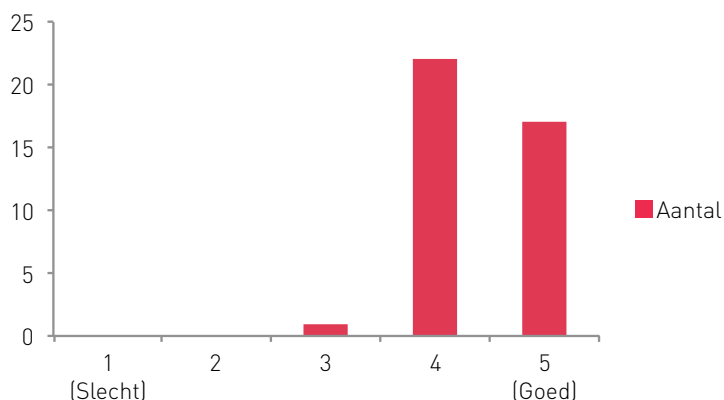
### Ben je de leaseauto anders gaan gebruiken?



### Wat vind je van de online applicatie voor beheer van het mobiliteitsbudget?

Het gebruik van de online applicatie wordt overwegend positief beoordeeld.

### Hoe beoordeel je de online applicatie?





#### *Wat vind je goed aan de applicatie?*

- Gebruiksvriendelijk en intuïtief
- Simpel en duidelijk
- Geeft relevante informatie en inzichten
- Presentatie is goed

“De online applicatie  
geeft veel inzicht en  
werkt intuïtief”  
(leaserijder)

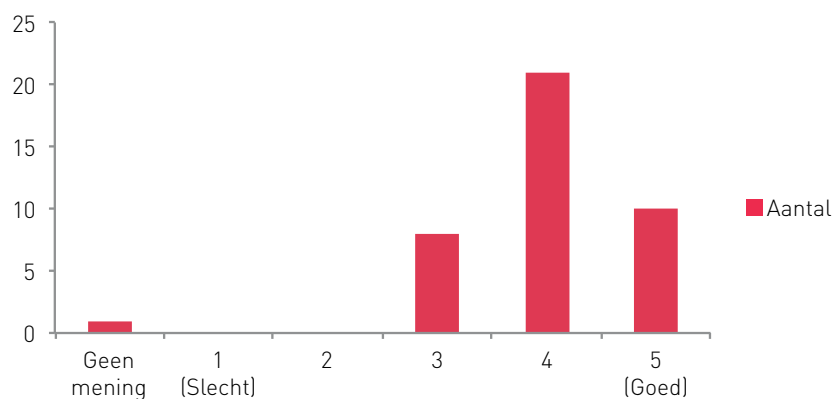
#### *Wat kan worden verbeterd?*

- Actuelere informatie (brandstofkosten en OV-reizen)
- Mobiele applicatie waarmee je in een verloren moment het budget kunt bijwerken
- Meer inzicht verstrekken (zuiniger rijden, reisgedrag enzovoort)

#### **■ Wat vond je van de ritregistratie?**

Het gebruik van de ritregistratie wordt overwegend positief beoordeeld. Proefdeelnemers geven aan dat de ritregistratie goed aansluit bij de online applicatie en gemakkelijk te bedienen is. Er werden verder geen opvallende positieve of verbeterpunten genoemd.

#### Hoe beoordeel je het gebruik van de ritregistratie?

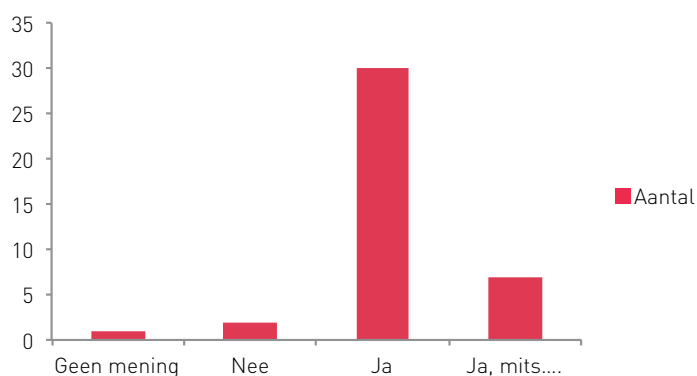




### ■ Zou je deelname aan het mobiliteitsbudget aanbevelen aan een collega?

De meeste leaserijders zouden het budget aanbevelen aan een collega en geven daar verschillende redenen voor.

Zou je het mobiliteitsbudget aan een collega aanbevelen?



*Waarom vind je het mobiliteitsbudget interessant voor een collega?*

- Geeft keuzevrijheid en flexibiliteit en biedt uitbreiding van vervoersmogelijkheden
- Je kunt er geld aan overhouden en je eigen kosten managen
- Prikkel tot redelijk en kostenbewust gebruik van je leaseauto
- Geeft inzicht in je gedrag en in het gebruik van je leaseauto en kosten
- Maakt het mogelijk om het Nieuwe Werken toe te passen
- Leidt tot milieubesparing

Een aantal leaserijders zou het budget onder bepaalde voorwaarden aanbevelen:

- Als de tarieven van de leaseauto gebaseerd zijn op werkelijke kosten
- Als het gebruik van de leaseauto wordt beïnvloed via financiële prikkels of een competitie-element

*Waarom vind je het niet interessant voor een collega?*

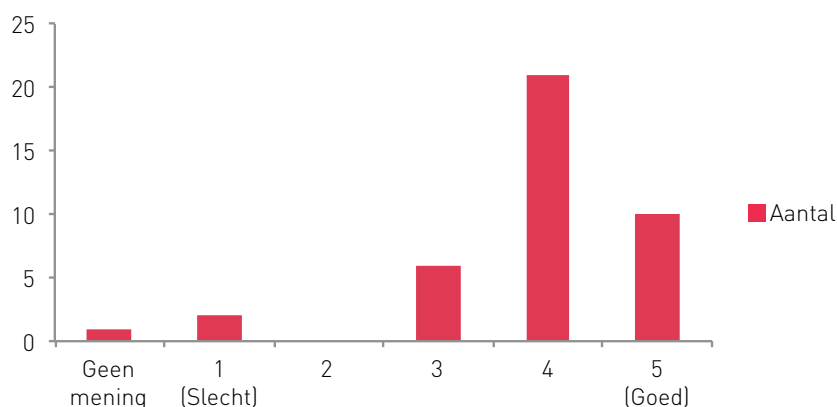
- Huidige manier geeft meer financiële duidelijkheid
- Huidige regeling is financieel beter



### ■ Hoe aantrekkelijk vind je het mobiliteitsbudget?

Leaserijders werd gevraagd hoe aantrekkelijk zij het mobiliteitsbudget vinden als toekomstige arbeidsvoorwaarde.

Hoe beoordeel je de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget?



### ■ Waarom is het mobiliteitsbudget volgens jou interessant voor je werkgever?

- Duurzaamheid en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot
- Minder kosten
- Zorgvuldig omgaan met en bewuster gebruikmaken van leaseauto's
- Imago en uitstraling van werkgever
- Interessante arbeidsvoorwaarde
- Inzicht in zakelijke kilometers en vaststellen of men leasegerechtigd is
- Meer inzicht in mobiliteit en mogelijkheid om te sturen
- Stimuleert gewenst gedrag: auto uitlenen en carpoolen

“Het mobiliteitsbudget is een win-win voor mij en mijn werkgever”

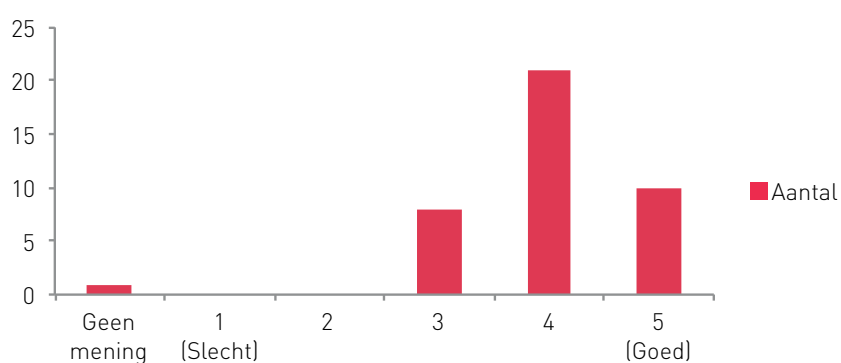
(leaserijder)



### ■ Wat vond je ervan om deel te nemen aan de pilot Slim Leasen?

Ter afsluiting van de interviews is de deelnemers gevraagd om een overall waardering te geven voor de deelname van de proef.

Hoe beoordeel je overall de deelname aan de proef Slim Leasen?





## 5. SUCCES- EN FAALFACTOREN

Op basis van de gesprekken met werkgevers en leaserijders zijn succes- en faalfactoren vastgesteld bij het invoeren en werken met mobiliteitsbudgetten.

### De top 5 van succesfactoren:

- Het mobiliteitsbudget moet zodanig worden ingericht dat het is afgestemd op de specifieke bedrijfsdoelstellingen, bedrijfssituatie en bedrijfscultuur. Een uniform aanbod werkt in de praktijk niet, omdat het geen recht doet aan de verschillen tussen bedrijven.
- Er moet helderheid zijn over de inrichting van het mobiliteitsbudget, de hoogte van vergoedingen en kosten en de manier waarop leaserijders het financieel resultaat kunnen beïnvloeden.
- Er moet expliciet worden aangegeven hoe de privacy van leaserijders gewaarborgd wordt.
- Leaserijders moeten het mobiliteitsbudget kunnen beheren via een gebruiksvriendelijke online applicatie.
- Leaserijders moeten als ze inloggen op deze applicatie meteen een actueel beeld krijgen van alle vergoedingen en kosten.
- *Een regiospecifieke succesfactor:* lange afstanden met het openbaar vervoer zijn interessant afgezet tegen vervoer per auto (naar locaties buiten de provincie Limburg).

### De belangrijkste faalfactoren:

- Met de leaserijder niet het financieel resultaat van het mobiliteitsbudget afrekenen.
- Niet transparant zijn over wie inzicht heeft in reisgegevens.
- *Een regiospecifieke faalfactor:* de openbaarvervoersinfrastructuur in Zuid-Limburg leidt ertoe dat openbaar vervoer bij lokaal reizen niet kan concurreren met de auto.



## 6. CONCLUSIES

### De pilot Slim Leasen toont aan:

1. Dat het mobiliteitsbudget in de praktijk werkt en dat de deelnemende leaserijders een grote mate van acceptatie aan de dag leggen. Ze geven het mobiliteitsbudget als toekomstige arbeidsvoorwaarde een hoge waardering.
2. Toepassing van het persoonlijk mobiliteitsbudget leidt tot de gewenste veranderingen in gedrag. Het mobiliteitsbudget leidt bij ongeveer 50% van leaserijders daadwerkelijk tot een gedragsverandering, namelijk tot ander reisgedrag en ander gebruik van de leaseauto. Dit ondanks het feit dat er tijdens de pilot geen financiële verrekening plaatsvond.

Het mobiliteitsbudget biedt de mogelijkheid om specifieke prikkels aan te brengen om gewenst gedrag te stimuleren:

- Zuiniger rijden
- Goedkoper tanken
- Minder privégebruik
- Beter benutten van de leaseauto (auto uitlenen, carpoolen)
- Niet reizen (thuiswerken)
- Anders reizen (OV, carpoolen, fietsen)
- Op andere tijden reizen

De effectiviteit van het mobiliteitsbudget voor het mijden van de spits op de knelpunten in en rond Maastricht kan worden vergroot via gerichte prikkels.

Het Nieuwe Werken sluit goed aan op het mobiliteitsbudget: het budget stimuleert het Nieuwe Werken – en andersom.

Door de aard en locatie van werkzaamheden bij de pilotbedrijven en door regio-specifieke kenmerken wordt in de pilotregio zelf slechts beperkt gebruikgemaakt van het openbaar vervoer. Gebruik van stad- en streekvervoer met de NS Business Card was in 2012 nog niet mogelijk.

De (lease)auto is een arbeidsvoorwaarde die gevoelig ligt. Het mobiliteitsbudget raakt hieraan en dat vergt een zorgvuldige benadering en communicatie.

Werkgevers en de mensen achter Maastricht-Bereikbaar streven vanuit verschillende motieven allen eenzelfde resultaat na: bewustwording en gedragsverandering op het gebied van mobiliteit.



### **Effect op beleidsdoelen Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar**

De interviews met leaserijders laten zien dat 58% het reisgedrag aanpast, onder andere door thuis te werken, te carpoolen, per openbaar vervoer te reizen of voor de fiets te kiezen. Met deze gedragswijzigingen hebben de leaserijders in kwestie zowel de ochtendspits als avondspits gemeden. Voorzichtigheidshalve wordt bij de inschatting van het effect uitgegaan van een bandbreedte van één tot twee spitsmijdingen per dag. Het tijdens de pilot bereikte effect wordt daarmee op basis van 140 deelnemers ingeschat op tussen de 81 en 162 spitsmijdingen per week. Dat is omgerekend 16 tot 32 spitsmijdingen per dag.

Daarbij gelden de volgende kanttekeningen:

- De relatie met de knelpunten van Maastricht is niet bekend.
- De inschatting is indicatief. Het hoofddoel van de pilot was de succes- en faalfactoren vast te stellen, gezien het innovatieve karakter van de pilot.
- De effecten zijn gemeten op basis van de interviewresultaten, omdat niet alle wijzigingen in het reisgedrag online zijn geregistreerd. Dat kan onderschatting van de effecten tot gevolg hebben. De volgende gedragswijzigingen zijn niet geregistreerd of niet te herleiden uit de online applicatie maar zijn wel genoemd door de leaserijders: thuiswerken, op andere tijden reizen, verandering in privé- en zakelijk reisgedrag, carpoolen, fietsen en de auto uitlenen.
- De gedragsverandering is in retrospectief gevraagd, wat mogelijk leidt tot onderschatting van de gedragswijziging (zie ook de Stockholm-case in bijlage 6).

### **Effect op structurele gedragsverandering**

Het mobiliteitsbudget geeft niet alleen financiële prikkels gericht op ander gedrag maar geeft ook feedback aan de leaserijder. Feedback is een van de krachtigste instrumenten om gedrag te veranderen. Gedragsverandering heeft voor de leaserijder niet alleen financiële voordelen maar heeft ook voordelen op bijvoorbeeld milieugebied en persoonlijk vlak. Denk aan efficiënter omgaan met je tijd door bewustere keuzes te maken en je afspraken slimmer te plannen. Deze persoonlijke voordelen vergroten de kans dat de gedragsverandering structureel zal zijn.





## 7. GELEERDE LESSEN EN VERBETERPUNTEN

Terugkijkend op de pilot en op grond van de feedback van werkgevers en leaserijders zouden we een paar dingen anders aanpakken als we de proef opnieuw zouden doen.

Uit de evaluatie kwam naar voren dat leaserijders het belangrijk vinden om direct (sneller dan nu het geval was) hun brandstofkosten en OV-kosten in beeld te hebben. Zulke **knelpunten in het proces zouden we voortaan eerder willen analyseren en adresseren.**

**Een aandachtspunt is ook de communicatie.** We hebben veel aandacht besteed aan de communicatie met werkgevers en leaserijders voor en na afloop van de proef. Tijdens de proef is er veel minder gecommuniceerd, iets wat mogelijk ten koste ging van de aandacht van deelnemers voor de proef. Voortaan zouden we frequenter contact willen hebben, bijvoorbeeld via een nieuwsbrief. Daarnaast zouden we zorgen voor structurele feedback van deelnemers tijdens de pilot en voor terugkoppeling daarvan.

De focus lag in de pilot sterk op het beheer voor leaserijders. Dat wil zeggen: op beheer van de mobiliteitsbudgetten via de webapplicatie, die leaserijders 24/7 inzicht gaf in hun budget, de mutaties en het ritoverzicht. Werkgevers daarentegen kregen niet op gezette tijden een **rapportage over de stand van zaken, ontwikkeling van het reisgedrag, saldi enzovoort.** Daarin willen we voortaan ook voorzien, omdat het werkgevers de mogelijkheid biedt om tijdens de pilot bij te sturen.

Een belangrijke doelstelling van het pilotproject was Maastricht-Bereikbaar te houden via beïnvloeding van reisgedrag. Daar is ook op gestuurd via het mobiliteitsbudget, zij het alleen indirect. **Directere sturing via een financiële spitsmijdprikkel en feedback op het reisgedrag** vergroot het spitsmijdeffect en maakt het mogelijk hierop te monitoren. Daarmee ontstaat een directere koppeling tussen het mobiliteitsbudget en de doelstellingen van Maastricht-Bereikbaar.



## **BIJLAGE 1**

### **Maastricht-Bereikbaar en Beter Benutten (toelichting)**

Maastricht en zijn omgeving hebben een grote aantrekkingskracht. Mensen komen er graag om te wonen, te werken, te recreëren of te winkelen. Maar deze populariteit heeft ook een keerzijde: de bereikbaarheid van de stad en de regio staat onder druk. Dat komt onder meer doordat het autoverkeer in de periode tot 2020 verder groeit. Ook neemt de druk op het bestaande wegennet toe door een aantal langdurige wegwerkzaamheden, zoals de aanleg van de A2-tunnel en de verlegging van de Noorderbrug.

Om de stad en de regio blijvend bereikbaar te houden, hebben overheden, werkgevers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in 2010 samen het programma Maastricht-Bereikbaar 2010-2016 opgesteld. Maastricht-Bereikbaar biedt een samenhangend maatregelenpakket voor specifieke groepen reizigers: forensen, bezoekers van topdagen en evenementen, het zakelijk- en bestelverkeer en het goederenverkeer. Het doel van Maastricht-Bereikbaar is het realiseren van duurzame gedragsverandering bij al deze groepen.

Door ervoor te zorgen dat mensen slim reizen en slim werken houden we Maastricht en de regio bereikbaar. Dat kan zijn door te e-werken, door de spits te mijden (zowel automobilisten als reizigers in het openbaar vervoer), door te reizen via andere routes, maar vooral ook door op een andere manier te reizen dan met de auto.

#### **3.000 auto's uit de spits**

De impuls voor slim werken en slim reizen in de regio Maastricht sluit naadloos aan bij het nieuwe rijksprogramma Beter Benutten, dat zich richt op een extra aanpak van de fileknelpunten in met name de spitsperioden. Voor de periode 2012-2014 zijn het programma Maastricht-Bereikbaar en het rijksprogramma Beter Benutten inhoudelijk, organisatorisch en financieel in elkaar geschoven tot een samenhangend uitvoeringsprogramma: Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar (BBMB).

In overeenstemming met de doelstellingen van Beter Benutten is de hoofddoelstelling van het programma Maastricht-Bereikbaar (MB) voor de periode 2012-2014 aangescherpt. BBMB richt zich in deze periode op het uitvoeren van circa 30 samenhangende maatregelen. Daarmee is al begonnen, maar in 2013-2014 worden deze maatregelen verder gecontinueerd, verbreed, vernieuwd of verbeterd.



## BIJLAGE 2

### Rekenvoorbeeld met het persoonlijk mobiliteitsbudget

Peter en Hans werken bij hetzelfde bedrijf en vallen in dezelfde mobiliteitscategorie. Van hun werkgever krijgen zij een persoonlijk mobiliteitsbudget.

**De leasenorm bedraagt 924 euro per maand inclusief brandstof.** Dit bedrag valt uiteen in een vaste en een variabele vergoeding:

- vaste vergoeding: 424 euro per maand
- variabele vergoeding per zakelijke kilometer: 0,15 euro
- vaste vergoeding voor privégebruik: 125 euro (op basis van 12.000 km/jaar)

Om geld te sparen voor zijn hobby heeft Peter een kleinere auto gekozen: een Toyota Auris Full Hybrid (benzine). De kosten:

- vaste kosten: 390 euro per maand
- variabele kosten: 0,04 euro per kilometer
- werkelijk brandstofverbruik 5,5 l/100 km (normverbruik 4,0 l/100km)

Hans heeft gekozen voor een Peugeot 508 1.6 diesel. Deze auto is in 2011 gekozen tot trekauto van het jaar. Dat kan Hans goed gebruiken als hij met zijn caravan op pad gaat. **De kostenkant van de 'bankrekening' van Hans verschilt aanzienlijk van die van Peter:**

- vaste kosten: 560 euro per maand
- variabele kosten: 0,07 euro per kilometer
- werkelijk brandstofverbruik 5,9 l/100 km (normverbruik 4,2 l/100km)

Peter en Hans hebben in 2012 als volgt gereisd:

- zakelijk met leaseauto: 20.000 km
- privé met leaseauto: 8.000 km (Peter) en 17.000 (Hans)

De brandstofkosten (exclusief btw):

- Peter heeft in 2012 zo veel mogelijk onbemand getankt en gemiddeld 1,44 euro/liter benzine afgerekend (3 ct/liter onder gemiddelde pomprijs)
- Hans heeft in 2012 vaak langs de snelweg getankt en gemiddeld 1,25 euro/liter diesel afgerekend (4 ct/liter boven gemiddelde pomprijs)



### Hoe ziet het mobiliteitsbudget van Peter en Hans eruit na één jaar?

Vergoedingen	Peter	Kosten	
<b>Vast bedrag per maand</b> • 12 maanden x €424	€ 5.088	<b>Vaste kosten gekozen leaseauto</b> • 12 maanden x €390	€ 4.680
<b>Variabel bedrag per gereisde zakelijke kilometer</b> • 20.000 km x € 0,15	€ 3.000	<b>Variabel kosten leaseauto</b> • 28.000 km x € 0,04	€ 1.120
<b>Vast budget voor privégebruik</b> • 12 maanden x € 125	€ 1.500	<b>Brandstof</b> • 28.000 km x 5,5 l x € 1,44	€ 2.218
<b>Totaal vergoed</b>	<b>€ 9.588</b>	<b>Totaal kosten</b>	<b>€ 8.018</b>

**Financieel resultaat Peter €1.570 positief**

Vergoedingen	Hans	Kosten	
<b>Vast bedrag per maand</b> • 12 maanden x €424	€ 5.088	<b>Vaste kosten gekozen leaseauto</b> • 12 maanden x €560	€ 6.720
<b>Variabel bedrag per gereisde zakelijke kilometer</b> • 20.000 km x € 0,15	€ 3.000	<b>Variabel kosten leaseauto</b> • 37.000 km x € 0,07	€ 2.590
<b>Vast budget voor privégebruik</b> • 12 maanden x € 125	€ 1.500	<b>Brandstof</b> • 37.000 km x 5,9 l x € 1,25	€ 2.729
<b>Totaal vergoed</b>	<b>€ 9.588</b>	<b>Totaal kosten</b>	<b>€ 12.039</b>

**Financieel resultaat hans €2.451 negatief**

In dit voorbeeld heeft Peter 1.570 euro gespaard. Dit spaartegoed is bruto; bij uitkeren moet er inkomstenbelasting over worden betaald. Hans heeft een tekort van 2.451 euro gerealiseerd. Vooraf is afgesproken dat een tekort wordt aangemerkt als een eigen bijdrage voor privégebruik, zodat een netto-inhouding verrekend mag worden met de bijtelling.



Dit voorbeeld is gebaseerd op fictieve getallen en is bedoeld om het mobiliteitsconcept toe te lichten. In de praktijk blijkt dat leaserijders op sommige onderdelen goedkoper uit zijn en op andere onderdelen juist duurder, bijvoorbeeld dat zij minder dan gemiddeld privé rijden maar wel onzuinig.



## BIJLAGE 3

### Mobiliteitsbudget en fiscus

De werkgever verrekent een eventueel tekort in het mobiliteitsbudget met het nettoloon van de medewerker. Mag dit bedrag worden afgetrokken van de bijtelling voor privégebruik? Ja, mits de bijdrage bestemd is voor het privégebruik en mits de werkgever dat vooraf met de werknemer heeft afgesproken:

- De werkgever neemt expliciet in de regeling op dat alle exploitatiekosten ten laste van de werkgever komen, met uitzondering van boetes.
- De werkgever merkt alle betalingen aan derden aan als door de werknemer voor de werkgever voorgesloten kosten.
- De werkgever legt vast dat de werknemer een eigen bijdrage verschuldigd is ter grootte van het exploitatietekort en dat het exploitatietekort bedoeld is als bijdrage voor het privégebruik.

Voorbeelden van kosten die voor verwerking in het budget in aanmerking komen: de parkeerkosten, tolgelden, veergelden, kosten voor het wassen van de auto en autotreinkosten die de werknemer maakt, kosten voor accessoires, een vast bedrag per gereden privékilometer en een eigen bijdrage bij schade. Bij dit laatste geldt als voorwaarde dat de schade niet het gevolg mag zijn van onrechtmatig of onzorgvuldig handelen van de werknemer.

Het is aan te raden om in de arbeidsvoorwaarden vast te leggen welke kosten de werkgever wel en niet wil verwerken en hoe vaak. Bijvoorbeeld wel kosten voor het wassen van de auto maar voor niet meer dan één wasbeurt per week.

Voor de goede orde: Maastricht-Bereikbaar benadrukt geen fiscaal adviseur te zijn en stelt voor om de aangereikte fiscale overwegingen te allen tijde voor te leggen aan een fiscaal adviseur en/of af te stemmen met uw eigen belastinginspecteur.



## BIJLAGE 4

### Een woord van de deelnemende werkgevers

#### Arcadis

*Bij Arcadis hebben we een duidelijke focus op mobiliteit binnen onze duurzame bedrijfsvoering. Circa 70% van de carbon footprint van Arcadis NL bestaat uit vervoerskilometers. Gezien onze reductiedoelstellingen voor de carbon footprint is het logisch dat er grote aandacht is voor mobiliteit. Deze aandacht uit zich vooral in een aantal initiatieven. Zo participeren wij in het Platform Slim werken Slim reizen. Daarnaast is de mobiliteitsregeling van Arcadis Nederland vernieuwd, met een extra focus op duurzaamheid en vermindering van kilometers.*

De leaserijders van de afdeling Consultancy & Management in Maastricht doen mee aan de proef Slim Leasen. Een welkom initiatief, vanwege de inzichten die het individuele leaserijders oplevert en de mogelijkheid om (financiële) effecten van het gebruik van andere vormen van mobiliteit (trein, carpoolen, fiets enzovoort) terug te zien in kosten en opbrengsten. Arcadis wil hiermee zo veel mogelijk werknemers in staat stellen om slimmer te werken en te reizen.

#### Ballast Nedam

*Ballast Nedam is een landelijk opererend aannemingsbedrijf. Wij behoren tot de top vijf van Nederlandse aannemers en bouwen samen met Strukton de A2-tunnel door Maastricht. Ballast Nedam stelt zich ten doel blijvende kwaliteit te realiseren, in combinatie met lagere levenscycluskosten voor onze klanten en de samenleving. Vanuit dit perspectief is duurzaamheid een belangrijk thema. Daarbinnen is het terugdringen van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot een belangrijke doelstelling.*

Door deelname aan de proef met mobiliteitsbudgetten geven wij de deelnemende leaserijders inzicht in hun verbruik en in de daarmee samenhangende uitstoot en kosten. Ook biedt deelname aan de proef ons de mogelijkheid om te onderzoeken of we de mobiliteit van medewerkers beter kunnen laten aansluiten op hun wensen. Specifiek voor het project A2 Maastricht komt daar nog de wens bij om medewerkers vaker gebruik te laten maken van de fiets voor het verkeer tussen de diverse bouwlocaties.



## Cofely

*Cofely ontzorgt klanten met innovatieve, state-of-the-art oplossingen in Energy Efficiency, Human Comfort en Asset Efficiency voor de industrie, infrastructuur en utiliteitsmarkt. Zo dragen we op duurzame wijze bij aan zuiniger gebruik van hulpbronnen, een comfortabel, energiezuinig binnenklimaat en optimale benutting van technische installaties.*

Wij streven naar kosten- en milieubewuster gedrag bij het gebruik van leaseauto's. Het mobiliteitsbudget zien we als een instrument om dat te bewerkstelligen. Tijdens de proef hebben we bij Cofely prikkels aangebracht om autorijden samen met collega's en het uitlenen van leaseauto's aan collega's te stimuleren. Nog een reden voor deelname was dat autogebruik door de 'black box' in de auto transparanter wordt. We maken nu afspraken met elkaar over bijvoorbeeld het te rijden aantal privékilometers terwijl we geen zicht hebben op het werkelijke aantal kilometers. Als dat transparant wordt, zijn er interventies mogelijk (bijvoorbeeld bonus-malusconstructies).

## DSM

*DSM N.V. is een mondiale onderneming die vanuit wetenschappelijke basis actief is op het gebied van gezondheid, voeding en materialen. DSM is in Nederland actief met ongeveer 6.000 medewerkers. Circa een op elke vier DSM'ers in Nederland houdt zich bezig met onderzoek, ontwikkeling en innovatie. Daarmee is Nederland voor DSM een belangrijke broedplaats voor vernieuwing, die op vele plaatsen in de wereld gestalte krijgt.*

DSM is ervan overtuigd dat duurzaamheid van cruciaal belang is voor de toekomst. In 2010 heeft DSM daarom een aantal ambitieuze doelstellingen geformuleerd op het gebied van duurzaamheid, waaronder 20% meer energie-efficiency in 2020 – ten opzichte van 2008. De proef Slim Leasen sluit mooi aan bij het streven naar meer duurzaamheid. Deze andere mobiliteitsaanpak met meer flexibiliteit om het juiste vervoermiddel te kiezen, levert niet alleen meer gemak op voor de gebruiker maar ook minder impact op het milieu, minder fileleed en mogelijk kostenbesparingen. Voordelen voor people, planet én profit dus. De proefresultaten worden gebruikt bij het uitwerken van een flexibele, moderne leaseregeling voor heel Nederland.





### **Ernst & Young**

*Ernst & Young is wereldwijd toonaangevend op het gebied van assurance, tax, transaction en advisory services. Om klanten in hun marktgebied te kunnen servicen, bundelt Ernst & Young kennis, kunde en ervaring in marktsegmenten en branches als Automotive, Banking & Capital Markets, Biotechnology, Real Estate, Hospitality & Leisure, Telecommunications, Health Care, Government Public Sector en Media & Entertainment.*

Slim Leasen biedt Ernst & Young kansen om kennis te ontwikkelen rondom nieuwe vormen van mobiliteit, gericht op het verhogen van de productiviteit van medewerkers. Dankzij bewustwording van en inzicht in hun reisgedrag kunnen medewerkers gericht kiezen waar zij werken – op kantoor, bij de klant of thuis – en wanneer ze daarvoor op pad gaan.

### **Innervate**

*Innervate, het 'andere' ICT-bedrijf, onderscheidt zich door vooral in de samenwerking en intensieve interactie met klanten meerwaarde te realiseren in ICT-projecten. Anders werken en anders organiseren zijn bij ons belangrijke thema's. Dit doen we op het gebied van ICT-beleidsontwikkeling, consultancy en projectmanagement en maatwerksoftwareontwikkeling. Zelf verantwoordelijkheid nemen, zelfregulering en zelfhulpsystemen zijn ontwikkelingen die tegenwoordig ook binnen de ICT mede het succes bepalen. Vrijwel elke consultant heeft bij ons een leaseauto tot zijn beschikking. Die leaseauto is een belangrijke kostenfactor.*

Slim Leasen betekende voor ons een andere kijk op leasing en mobiliteit. Met het geven van adequate informatie en meer verantwoordelijkheid aan leaserijders streven we een sterkere bewustwording bij de deelnemende leaserijders na. Daarnaast was de deelname erop gericht betere keuzes te maken om doelstellingen (sneller, goedkoper, effectiever) beter te bereiken. De andere kijk op onze eigen mobiliteit versterkt mede ook de adviezen aan onze klanten over anders werken en anders organiseren, waarin tijd- en plaatsafhankelijk werken een belangrijke factor is.



### **Kembit**

*IT-organisatieadviesbureau Kembit heeft twee vestigingen in Zuid-Nederland. Het merendeel van onze IT-consultants werkt voor langere periodes op detachingsbasis bij klanten. Onze serviceprofessionals werken bij meerdere klanten tegelijk op kortstondige basis. Kembit heeft 90 medewerkers, van wie er 80 een leaseauto tot hun beschikking hebben.*

Leasekosten zijn na de salarissen onze grootste kostenpost. Kembit had de behoefte om meer grip op de leasekosten te krijgen en erop te kunnen besparen. Slim Leasen maakt medewerkers ervan bewust dat autorijden duur is, dat het niet vanzelfsprekend is dat 'de baas alles maar betaalt' en dat medewerkers zelf invloed kunnen uitoefenen op een deel van de kosten. Daarbij gaat het vooral om zuiniger rijden en goedkoper tanken. De intentie is om de regeling definitief te maken als het allemaal werkt en te laten gelden voor alle leaserijders.

### **Mise en Place**

*Met 41 vestigingen in 6 landen is Mise en Place wereldwijd leidend in het leveren van professioneel horecapersoneel. In Nederland bieden 5.000 goed getrainde en professionele medewerkers vanuit 16 vestigingen meer dan een antwoord op ieder vraagstuk op het vlak van horecamedewerkers in de gastvrijheidsbranche.*

Mise en Place gaat al heel flexibel om met mobiliteit. In ons werk zijn er veel pieken wat de inzet van mensen betreft, reden waarom we veel auto's huren. En voor de vaste medewerkers met een leaseauto is het heel gewoon om elkaars leaseauto te gebruiken. We zijn continu bezig om te innoveren. Deelname aan Slim Leasen biedt ons inzicht in verbetermogelijkheden op het gebied van leaseauto's.



### **Rubber Resources**

*Rubber Resources is een van 's werelds marktleiders op het gebied van rubberrecycling. Ons bedrijf groeit sterk. Hergebruik van rubber is de belangrijkste taak. Daarnaast wordt continu onderzoek verricht om de beste kwaliteiten rubber te maken voor onder andere de bandenindustrie. Onze productiebedrijven bevinden zich in Maastricht en Coimbatore (India).*

Bij Rubber Resources stelden we ons de vraag: is de leaseauto een doel of een middel? Ook door de nieuwe buitenlandse eigenaar (Elgi), een aanstaande bedrijfsverhuizing en de wens om ons groene imago te ondersteunen via vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn we kritisch naar onze leaseauto's gaan kijken. Deelname aan de proef Slim Leasen geeft helder inzicht in het gebruik en de kosten van leaseauto's en helpt de toekenning van leaseauto's te rationaliseren.

### **Strukton**

*Strukton biedt totaalconcepten op het gebied van infrastructuur en accommodatie. Het zwaartepunt ligt op mobiliteit, knooppunten en doorgaande exploitatie. Bij de uitvoering van projecten houden we altijd ons uiteindelijke doel voor ogen: ervoor zorgen dat mensen prettig kunnen reizen, wonen, werken, leren en recreëren. In ons werk weegt economisch rendement even zwaar als het leveren van duurzame oplossingen.*

Vanuit dit perspectief vinden we het ook belangrijk om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van ons bedrijf te verminderen. Een van de speerpunten is daarbij de leaseauto, omdat leaseauto's voor een groot deel verantwoordelijk zijn voor onze CO<sub>2</sub>-uitstoot. We verwachten dat mobiliteitsbudgetten hieraan een goede bijdrage kunnen leveren. Daarom doen we graag mee aan de proef.



## **BIJLAGE 5**

### **Case Kemit**

Maastricht-Bereikbaar kwam voor Kemit precies op het goede moment met de Slim Leasen-proef. Een gesprek hierover met Freek Goedhart, directeur Consultancy bij Kemit.

#### **Organisatie**

IT-organisatieadviesbureau Kemit heeft twee vestigingen in Zuid-Nederland. Het merendeel van de IT-consultants werkt voor langere periodes op detacheringsbasis bij klanten. De serviceprofessionals werken bij meerdere klanten tegelijk op kortstondige basis. Kemit heeft 90 medewerkers, van wie er 80 een leaseauto tot hun beschikking hebben. De andere 10 werken op kantoor en hebben geen leaseauto. 10 leaserijders doen mee aan de pilot Slim Leasen van Maastricht-Bereikbaar.

#### **Motivatie**

Kemit deed mee aan Slim Leasen vanuit het besef dat leasekosten na de salarissen de grootste kostenpost vormen. Kemit had behoefte om meer grip op deze kosten te krijgen en erop te kunnen besparen. Op dat moment kwam het bedrijf in contact met mensen van Maastricht-Bereikbaar, die vertelden over de Slim Leasen-proef. Deelname aan deze proef leek toen niet meer dan logisch. Een andere reden om deel te nemen was dat klanten vragen stelden over het mvo-beleid van Kemit.

#### **Doelstelling en uitgangspunten**

Het belangrijkste doel van deelname aan Slim Leasen is medewerkers ervan bewust te maken dat autorijden duur is, dat het niet vanzelfsprekend is dat de baas alles maar betaalt en dat ze zelf invloed kunnen uitoefenen op een deel van de kosten. Daarbij gaat het vooral om zuiniger rijden en goedkoper tanken. In deze fase gaat het echt nog om een proef. De huidige uitgangspunten zijn dan ook om zo veel mogelijk leerervaringen op te doen en de deelnemende medewerkers er in ieder geval niet op achteruit te laten gaan. Zij nemen vrijwillig aan de proef deel. De intentie is wel om de regeling definitief te maken als het allemaal werkt en deze te laten gelden voor alle leaserijders. Het is mogelijk dat enkele medewerkers er op dat moment wel op achteruitgaan. Dat kan voor enige weerstand zorgen – maar dat zal Kemit zorgvuldig oplossen.



### Proces

Mobility Concept heeft de hele regeling vormgegeven en uitgewerkt in het kader van de Slim Leasen-proef. Mobility Concept heeft het verhaal daarbij duidelijk uit de doeken gedaan, waarna Kemit feitelijk alleen maar 'ja' hoefde te zeggen.

### Implementatie en administratie

De deelnemers hebben zich tijdens voorlichtingsbijeenkomsten op beide vestigingen zelf opgegeven voor deelname aan de proef. De administratie loopt geheel via Mobility Concept. In iedere auto is een kastje ingebouwd dat kilometers registreert en doorgeeft aan een centraal systeem. Iedere medewerker heeft inzicht in zijn eigen gegevens via een internetportal. Kosten (brandstof) en vergoedingen zijn daar ook zichtbaar. De eigen administratie van Kemit verwerkt de gegevens voor verrekening.

### Weerstand

Er zijn op dit moment nog geen weerstanden, aangezien deelname aan de proef vrijwillig is. De 10 medewerkers doen omdat ze het leuk vinden. Ook meer inzicht krijgen en potentieel voordeel ontdekken zijn beweegredenen om mee te doen. Straks bij de verplichte uitrol zullen er wel weerstanden komen. Die zijn weg te nemen door uit te leggen dat een medewerker het zelf in de hand heeft. Daarnaast wordt benadrukt dat Kemit een redelijk luxe leaseregeling heeft, vooral omdat privégebruik onbeperkt is toegestaan.

### De mobiliteitsregeling

- Het budget is bij Kemit even hoog als het leasenormbedrag dat gerelateerd is aan een functieklassé. Je mag maximaal 20% boven de norm leasen. Dat gebeurt echter nauwelijks nog. Medewerkers zijn vanwege de bijtelling steeds goedkoper – en schoner – gaan leasen.
- De basis van het Slim Leasen-concept is dat een deel van de leasekosten variabel wordt gemaakt, ook richting de leaserijder. Deze heeft een budget (hier het leasenormbedrag) tot zijn beschikking waar maandelijks een vast bedrag vanaf gaat voor de vaste kosten. Vervolgens worden daar de afgelegde kilometers maal de 'centen' per kilometer van afgetrokken, op basis van het daadwerkelijk gebruik. Bij die kilometers wordt onderscheid gemaakt tussen zakelijk en privégebruik. Het aantal privékilometers wordt bijvoorbeeld gemaximeerd op 1.000 km per maand. Kom je daarboven, dan betaal je bij. Blijf je eronder, dan krijg je het resterende bedrag uitgekeerd. Dat werkt bij Kemit tijdens de proef nog



niet zo, maar is bij de definitieve uitrol wel een van de opties. Het budget voor de zakelijke kilometers wordt niet gemaximeerd; het budget ademt dus mee al naar gelang de zakelijke behoefte. Het kastje in de auto houdt de kilometers bij. Alles is via een online portal op te vragen en in te zien.

- In het Slim Leasen-pakket zit ook een NS Business Card. Het gebruik hiervan is via dezelfde portal inzichtelijk. De werkelijke kosten worden parallel aan het budget verrekend. Met andere woorden: de kilometerkosten van de trein worden niet 'verrekend' met de kilometerkosten van de leaseauto. Je hebt er als budgethouder (financieel) geen baat bij of schade van als je met het openbaar vervoer reist.

#### **Financiële prikkels (straffen, belonen, verleiden)**

- Belonen: hoe minder privékilometers, hoe meer geld je overhoudt.
- Straffen: ga je over het maximumaantal privékilometers heen, dan betaal je bij.

#### **Niet-financiële prikkels (straffen, belonen en verleiden)**

- Verleiden: het inzicht an sich is al een prikkel voor medewerkers om bewuster te gaan rijden.
- Verleiden: het milieuaspect speelt voor enkele medewerkers ook een rol. Dat is gecombineerd met het gemak van de NS Business Card een 'prikkel' om meer met de trein te gaan.
- Verleiden: er is 'voorbeeldgedrag' ingezet, omdat ook drie MT- leden meedoen. De verwachting is dat daardoor de acceptatie bij de uitrol zal toenemen.

#### **Leerervaringen**

Eind 2012 vindt de eidevaluatie plaats. Het ziet er positief uit: er is goed inzicht ontstaan en er blijken besparingen mogelijk. Kemit realiseert zich wel dat Maastricht-Bereikbaar nu de kosten dekt voor het systeem van Mobility Concept in het kader van deelname aan de Slim Leasen-proef. Als Kemit deze kosten straks zelf moet betalen, moeten ze wel lager zijn dan de verwachte besparingen. Kemit moet nog bepalen hoeveel van het 'voordeel' naar de medewerker gaat en hoeveel als besparing in te boeken is.

#### **Resultaten**

De proef resulteert in meer inzicht, bewustwording en besparingen. Een aangename extra: klanten waarderen het dat Kemit bewust en dus duurzaam met mobiliteit omgaat.

(Bron: Slim reisbeleid in de praktijk door B50 Werkgroep Mobiliteitsbudget, december 2012. Zie <http://www.slimwerkenslimreizen.nl/documenten/305.pdf>)



## BIJLAGE 6

### Case Stockholm

Dit verhaal is ontleend aan TEDX.

Zie [http://www.ted.com/talks/jonas\\_eliasson\\_how\\_to\\_solve\\_traffic\\_jams.html](http://www.ted.com/talks/jonas_eliasson_how_to_solve_traffic_jams.html)

In een inspirerende TED-lezing legt Jonas Eliasson uit hoe het principe van zelforganisatie in Stockholm werd toegepast om fileproblemen te lijf te gaan. Stockholm is met ongeveer 2 miljoen inwoners een middelgrote stad. Een stad met veel water en daarom ook veel bruggen. Oude bruggen. Smalle bruggen. En dus een stevig verkeersinfarct. Bij wijze van experiment werd voor gebruik van de bruggen een heffing ingevoerd van 1 tot 2 euro.

Je zou verwachten dat chauffeurs niet reageren op zo'n klein bedrag. Niets is minder waar: de heffing zorgde voor 20% reductie van auto's in de spitsuren. Maar dan blijft er nog steeds 80% spitsverkeer over, zou je denken. Ook dat is fout gedacht, want verkeer is een niet-lineair fenomeen. Als je eenmaal boven een bepaalde drempel komt, neemt de congestie onevenredig snel toe. Maar omgekeerd geldt hetzelfde: als je het verkeer slechts minimaal weet te reduceren, neemt de congestie veel sneller af dan je zou verwachten.

In Stockholm werd op 3 januari 2006 een congestiebelasting geïntroduceerd. Van de ene op de andere dag was het fileprobleem opgelost. Wie denkt dat mensen wennen aan zulke extra kosten, heeft het mis. Zes en een half jaar na introductie van de congestiebelasting zijn er nog steeds 20% minder auto's in de spits. Toen de congestietaks in 2007 tijdelijk niet van toepassing was (na de proefperiode en voor definitieve invoering) waren de files meteen weer terug.

Onderzoek wees uit dat mensen in Stockholm vooraf radicaal tegen de congestiebelasting waren. 70% van de bevolking wilde het niet. De afkeer nam merkwaardigerwijs niet toe toen de belasting er eenmaal was. Integendeel: de publieke opinie veranderde en de steun voor de congestiebelasting nam toe. In 2012 was 70% vóór behoud van de belasting. Mensen maken elke dag kleine beslissingen en worden langzaam een andere kant uit geduwd, weg van de spitsuren. De Stockholmse automobilisten waren er intussen van overtuigd dat ze nog steeds hetzelfde reisden als vroeger. Een nieuwe enquête moest duidelijk maken wie er van gedachten waren veranderd, en waarom. Daarbij bleek dat meer dan de helft geloofde dat ze niet van gedachten waren veranderd. Ze zeiden altijd al positief te zijn geweest over congestiebelasting. De les? Vertel mensen niet hoe ze zich moeten aanpassen. Geef ze alleen



een duwtje in de gewenste richting. Als je dat goed doet, zullen ze de verandering omarmen en zelfs waarderen. Het Stockholmse verkeer is met 20% afgenomen, het fileprobleem is sterk verminderd en de automobilisten in Stockholm beseffen niet eens dat ze veranderd zijn. Dat is de kracht van een duwtje in de goede richting als je complexe sociale problemen wilt oplossen. Het organiseert zichzelf.



## **WILT U MEEDOEN MET MAASTRICHT-BEREIKBAAR? OF HEEFT U VRAGEN?**

Neem dan contact op met het Programmabureau Maastricht-Bereikbaar.

Telefonisch via: (043) 351 63 59

Per mail: [info@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:info@maastricht-bereikbaar.nl)

Werkgevers kunnen contact opnemen met onze mobiliteitsmakelaars:

Tamara Vannuys

[tamara.vannuys@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:tamara.vannuys@maastricht-bereikbaar.nl)

T: 06 53 78 69 43

Rob Schaap

[rob.schaap@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:rob.schaap@maastricht-bereikbaar.nl)

T: 06 52 45 60 90

### **POSTADRES**

Programmabureau Maastricht-Bereikbaar

Postbus 1823

6201 BV Maastricht

### **BEZOEKADRES**

Programmabureau Maastricht-Bereikbaar

Stadionplein 6c

6225 XW Maastricht

