

# **Zakelijke Autodelen kansen & knelpunten**

*keep it simple & make it happen*



**Green Deal Autodelen  
Opiniestuk  
3 maart 2016**

## Voorwoord

Autodelen; de verwachtingen zijn groot rond deze ontwikkeling. Sterker nog; in de Green Deal Autodelen\* streven we ernaar dat er in 2018 in Nederland zo'n 100.000 deelauto's rondrijden, een toename van maar liefst 85.000 auto's ten opzichte van nu. Daar moet nog wel het nodige voor gebeuren, willen we dat bereiken. Via de "Green Deal Autodelen" willen de overheid en maatschappelijke organisaties ruim baan geven aan initiatieven rond autodelen. En het Ondernemerscollectief Duurzame Mobiliteit (OCDM) draagt daar vanuit de expertise van haar leden graag een steentje aan bij.

Vanuit het OCDM zoomen we met name in op het zakelijk autodelen. Immers, dat is waar de leden van het OCDM het meeste zicht op en expertise in hebben. Welke goede voorbeelden kennen we al, welke kansen en knelpunten zien we op dit moment en welke tips kunnen we meegeven aan organisaties die met zakelijk autodelen aan de slag willen? Vanuit het OCDM geven we middels dit opiniestuk graag antwoord op deze vragen.

Monique Verhoef  
Bestuurslid OCDM  
Voorzitter werkgroep 'Zakelijk autodelen'

3 maart 2016

*Dit opiniestuk is opgesteld door de werkgroep 'zakelijk autodelen' van het OndernemersCollectief Duurzame Mobiliteit. De achterban van het OndernemersCollectief bestaat uit bedrijven die producten en of diensten aanbieden ten behoeve van werk- en persoonsgebonden mobiliteit.*

De werkgroep bestaat uit de volgende leden

Stephanie Hoogland, Mobility Mixx  
Martin Zevenbergen, Tripmanager  
Marcel Bijster, Share2Use  
Harrie Lamers, TrackJack  
Paul Dam, MobilityConcept  
Daniel Hanselaar, Wagenplan  
Marjolein van der Stok, Syndesmo / ondersteunend lid OCDM  
Monique Verhoef, Syndesmo / bestuurslid OCDM

Met dank aan inhoudelijke ondersteuning van Jan Rolleman, AMD Automotive fiscalisten

\* Green Deal Autodelen: Aanbieders van deelauto's, leasemaatschappijen, verzekeraars, gemeenten, bedrijven, belangenorganisaties en de Rijksoverheid slaan de handen ineen om samen te werken op het gebied van autodelen. Als gezamenlijke ambitie willen deze partijen autodelen laten groeien tot een netwerk van 100.000 deelauto's in 2018. Met dit initiatief willen de partijen met elkaar de bekendheid van autodelen vergroten, kansen versterken en belemmeringen in kaart brengen en aanpakken. Door zowel in te zetten op structuurveranderingen als op concrete acties, denken de partijen de doelstelling samen te kunnen behalen.

Green Deals bieden bedrijven en organisaties een mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Met de Green Deal Autodelen wordt een versnelde invulling gegeven aan de eerdere doelstelling uit het "SER-Energieakkoord voor duurzame groei" over autodelen om in Nederland 2020 100.000 deelauto's met een gemiddeld zeer lage uitstoot te hebben. Met ongeveer 15.000 beschikbare deelauto's in 2014 is autodelen nog relatief klein in Nederland, maar het maakt de laatste jaren een onstuimige groei door.

Bron: [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

## Samenvatting

Autodelen; onbekend maakt onbemind. Veel bedrijven oriënteren zich op zakelijk autodelen, maar durven de stap naar concrete invoering nog niet te zetten. Want waar te beginnen, wat zijn de voordelen, welke aanbieders zijn er en in hoeverre is het nu anders dan het inzetten van poolauto's? De zakelijke deelauto staat nu nog in de kinderschoenen, met in 2015 een aanbod van ruim 2000 zakelijke deelauto's, op een totaal van bijna 17.000 deelauto's.

In 2018 moet er met de Green Deal Autodelen een netwerk van 100.000 deelauto's in Nederland beschikbaar zijn. Om deze groei te realiseren zal dus ook het bedrijfsleven meer het voortouw moeten nemen. En dat is met het huidige kennisniveau over zakelijk autodelen geen vanzelfsprekendheid. De mogelijkheden en voordelen zijn hen (nog) niet voldoende duidelijk. Daar moet dus verandering in komen.

Er zijn drie niveaus van zakelijk autodelen te onderscheiden.

- 1) Autodelen binnen één bedrijf. Een bedrijf deelt zelf door middel van poolauto's voor de medewerkers of het delen van leaseauto's.
- 2) Autodelen tussen meerdere bedrijven. Dit gebeurt vaak op bedrijventerreinen of in gebieden waar meerdere bedrijven op korte afstand van elkaar gevestigd zijn.
- 3) Autodelen tussen meerdere bedrijven, overheid en/of bewoners. Vaak is hierbij een faciliterende instantie betrokken die ondersteunt of zelf meedeelt.

Voor ieder niveau wordt in hoofdstuk vier een aantal voorbeelden meegegeven.

Zakelijk autodelen biedt kansen voor werkgevers en werknemers. Meer bekendheid met zakelijk autodelen en het ervaren van de voordelen zal leiden tot groei van het aantal deelauto's in Nederland en daarmee tot groei in het gebruiken van deelauto's. Op deze manier wordt autodelen steeds meer gemeengoed, zoals we dat ook bij andere deeldiensten in de markt zien. Voor een echte doorbraak moet autodelen gemeengoed worden (vraag gedreven) en moet zakelijk en privé autodelen dichterbij elkaar komen te liggen.

Zakelijke deelauto's worden nu vooral doordeweeks tijdens kantooruren gebruikt. Particulieren die een deelauto gebruiken, doen dat vooral 's avonds en in de weekenden. Een mix van beide groepen ligt dan ook voor de hand, maar komt nu nog weinig voor.

Op dit moment is er ook sprake van een aantal fiscale drempels die het slagen van zakelijk autodelen in de weg staan, waaronder de kosten voor het privégebruik van de zakelijke deelauto. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat auto's makkelijk zowel privé als zakelijk te gebruiken zijn. Dan kan de deelauto onderdeel worden van het totale mobiliteitspalet.

Voor een echte doorbraak van zakelijk autodelen pleit het OCDM voor een uitzonderingspositie binnen autobelastingen op de zakelijke deelauto, net zoals die nu voor bijvoorbeeld taxi's ook geldt. Bijvoorbeeld door te betalen voor het daadwerkelijk gebruik van de zakelijke deelauto; per uur of km.

Voor de werkgever die aan de slag wilt met autodelen is het belangrijk om de motivatie scherp te hebben en deze duidelijk te communiceren richting medewerkers. Begin klein, houd het simpel en schaal op naar behoefte. Maak de deelauto zo aantrekkelijk mogelijk en leg delende werknemers (communicatief) in de watten.

Met andere woorden; *keep it simple and make it happen*

## **Inhoudsopgave**

<b>1</b>	<b>Over OCDM</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Kansen &amp; Knelpunten</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Praktijkvoorbeelden</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Aan de slag met autodelen</b>	<b>13</b>

## 1. Over OCDM

Het OndernemersCollectief Duurzame Mobiliteit (OCDM) is in 2012 opgericht door een aantal ondernemers die diensten en/of producten aanbieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid. De doelstellingen van de vereniging richten zich erop om binnen het vakgebied van haar leden te zorgen voor de ontwikkeling van haar markten om daarmee een krachtige positie in de markt te verwerven. Dit met als doel het ontwikkelen van partnerships met aanpalende (vak)organisaties om zo een partij van belang te worden bij diverse vormen van overleg. Zowel binnen de sector als daarbuiten, bij wet- en regelgevers, opdrachtgevers, politiek en bestuur. Het bestuur van het OndernemersCollectief draagt daarbij tevens zorg voor het behartigen van de belangen van haar leden.

Het OndernemersCollectief Duurzame Mobiliteit vormt de verbinding tussen vraag en aanbod waarbij zij het aanbod vertegenwoordigt. De achterban van het OndernemersCollectief bestaat uit bedrijven die producten en of diensten aanbieden ten behoeve van werk- en persoonsgebonden mobiliteit. Primair richten we ons daarbij op de zakelijke markt (Business to Business) en secundair op de consumentenmarkt (Business to Consumer) en het publieke domein (Business to Government).

## 2. Inleiding

De deeltrend in de breedste zin van het woord is in opkomst. We delen ons gereedschap via Peerby, onze huizen via AirBnb en onze eigen auto via Blablacar. Echter, als het gaat om het delen van de zakelijke auto of het gebruik maken van een poolauto gaan de ontwikkelingen minder snel. Voorjaar 2015 waren er 14.352 deelauto's voor particulieren in Nederland. Dat zijn er 3.142 meer dan in 2014. De groei in deelauto's was opnieuw het sterkst bij de zogenaamde peer-to-peer aanbieders. In het voorjaar 2015 zijn ook zakelijke deelauto's voor het eerst meegenomen in de tellingen: dit zijn er 2.265. Hiermee staat het totaal aantal op 16.617 deelauto's in Nederland (Bron: CROW kennisplatform).

De stijging in het aantal deelauto's wordt mede veroorzaakt door een snelle stijging van het aantal aanbieders. Waar er in 2014 nog 13 aanbieders werden geteld, zijn er in maart 2015 al 24 aanbieders geteld.

Echter, de markt moet de mindshift nog maken. Er komt weinig vraag uit de markt want: onbekend maakt onbemind. Veel bedrijven oriënteren zich, maar durven de stap om te gaan autodelen nog niet te zetten. Het is toewerken naar een kritieke massa die autodelen gaat omarmen. Autodelen moet dan ook nog meer onder de aandacht worden gebracht. Dit is een van de doelstellingen van de Green Deal Autodelen. Het streven van de Green Deal Autodelen is om in 2018 100.000 deelauto's op de weg te hebben. Om dit doel te bereiken moeten er nog de nodige inspanningen worden verricht, zowel vanuit de markt als de overheid. Dit opiniestuk vanuit het OCDM biedt een aanzet hiervoor en geeft concrete handvatten en inzichten voor werkgevers en overheidsinstanties om met zakelijk autodelen aan de slag te gaan.



## **Definitie zakelijk autodelen**

Het is belangrijk om scherp te stellen wat zakelijk autodelen inhoudt. Het OCDM hanteert hiervoor de volgende definitie\*:

*"...Zakelijk autodelen is het scheppen van de mogelijkheid door de werkgever om voertuigen flexibel in te zetten voor zakelijke doeleinden. Met zakelijk autodelen maken meerdere personen wisselend gebruik van één auto. Het gaat hierbij om voertuigen met of zonder vaste berijder, van een externe dienstverlener en/of eigen wagens, lease of pool..."*

\* De definitie is tot stand gekomen na desk research, toetsing van de leden OCDM en input via LinkedIn

De definitie maakt onderscheid tussen zakelijk autodelen en carpoolen. Bij carpoolen maken meerdere mensen gebruik van dezelfde auto op hetzelfde tijdstip om naar het werk te reizen. Bij autodelen maken meerdere mensen gebruik van dezelfde auto op andere tijdstippen. Door deze definitie te stellen wordt carpoolen dus niet beschouwd als zakelijk autodelen.

## **Vormen zakelijk autodelen**

Volgens het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) zijn er vier vormen van zakelijk autodelen:

1. auto's van de zaak of leaseauto's worden tussen collega's gedeeld voor zakelijk gebruik;
2. auto's worden gedeeld met andere werkgevers;
3. werkgevers faciliteren werknemers om hun leaseauto te verhuren aan andere particulieren, via peer-2-peerplatforms;
4. werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.

In het volgende overzicht staan alle vormen van autodelen, uitgebreid met een aantal voorbeelden.

Vorm van autodelen	Klassiek	Zakelijk	Autohuurabonnement	Oneway	Peer-2-peer	Particulier
<b>Organisatie</b>	Aanbieders met eigen vloot	Werkgevers of aanbieders	Autoverhuurders	Aanbieders met eigen vloot (vooral vanuit auto-industrie)	Open marktplaats	Particulier
<b>Gebruikers</b>	Vooral in de steden. Gebruikers kennen elkaar niet.	Werknemers	Vooral in de steden. Gebruikers kennen elkaar niet.	Grote steden	In de stad en op het platteland.	Vrienden, burens en kennissen.
<b>Lidmaatschap</b>	Abonnement	Werkgever of mobiliteitsaanbieder faciliteert, soms als onderdeel van mobiliteitspakket	Abonnement	Lidmaatschap	Lidmaatschap	Besloten deelname
<b>Prijs/tarief</b>	Landelijke prijsstelling per uur en per kilometer	Kosten zijn voor werkgever, eventueel privégebruik via marktconform tarief verrekenen met de medewerker	Landelijke prijsstelling per uur en per kilometer	Betalen per minuut	Verhuurder bepaalt het tarief, draagt een deel af aan de aanbieder	Delen van autokosten, geen winstoogmerk.
<b>Reserveren</b>	Auto reserveren via site of app. Auto open met pas, ov-chipkaart of app.	Via werkgever of mobiliteitsprovider	Auto reserveren via site of app. Auto ophalen bij huurbedrijf, of openen met pas of app.	Auto a la minute boeken en openen met app.	Reserveren van particulieren via site of app.	Onderling regelen
<b>Automodellen</b>	Beperkt aantal types	Vaak economisch voordelige (zuinige) auto's zoals Hybride en Elektrische auto's. Kan poolauto of leaseauto van collega betreffen. Kan ook voertuig van een externe aanbieder zijn.	Diverse formaten	Eén model, van de betreffende autofabrikant	Zeer divers, van cabrio tot camper	Zeer divers
<b>Parkeerplaats</b>	In de meeste gevallen een gereserveerde parkeerplaats	Op eigen terrein van/dichtbij gelegen van de werkgever	Auto ophalen bij verhuurder (of verhuurder levert auto thuis af)	Geen vaste parkeerplaats. Auto's kun je overal achterlaten. Amsterdam: gebied brede parkeervergunning	Geen gereserveerde parkeerplaats	Geen gereserveerde parkeerplaats. Sommige gemeentes bieden een parkeervergunning voor 2 sectoren aan
<b>Voorbeelden in NL</b>	Greenwheels, Connektcar, MyWheels (deels)	Mobility Mixx, Greenwheels, Tripmanager, Connectcar, WeGo, Fleetster. Leasemaatschappijen (zoals Alphabet of ALD)	Call-a-Car	Car2Go	SnappCar, MyWheels (deels), WeGo	MyWheels biedt ondersteuning
<b>Voorbeelden in buitenland</b>	Zipcar (USA), Mobility (CH), Chambio (B, D)	MOMO-project (EU), Herz, Bundesverband CarSharing (D)	Herz on demand (EU)	Car2Go, DriveNow, Quikcar (EU)	BuzzCar (F), RelayRides (USA)	Autopia (B)

\* Deze tabel is een aanpassing van de originele tabel van de KpVV en is tot stand gekomen na desk research en toetsing bij de leden van OCDM.

### 3 Kansen & Knelpunten

Autodelen is in opkomst en biedt voor zowel werkgevers, werknemers en de overheid kansen. Met name voor bedrijven die gevestigd zijn in een stedelijk milieu en goed bereikbaar zijn met het OV en de fiets biedt autodelen veel potentie. Medewerkers hoeven dan niet de eigen auto te gebruiken om naar het werk te reizen en kunnen dan voor zakelijke afspraken tijdens het werk een zakelijke deelauto gebruiken. Met de inzet van deelauto's worden geen declaraties ingediend voor het gebruik van de privéauto voor zakelijke ritten, deelauto's zijn veelal schoner en veiliger dan de privéauto en het gebruik van de deelauto is voor de werknemer veelal een voordeliger reisoplossing.

Het overstappen op zakelijk autodelen brengt voor sommige medewerkers ook nadelen met zich mee. Zo is er soms sprake van een emotionele band van de werknemer met zijn auto en ervaren medewerkers met een leaseauto dit als een verworven recht. Hiernaast staat de deelauto vaak op de kantoorlocatie, dit is logistiek niet altijd handig en het meenemen van de deelauto naar huis is (beperkt/niet) toegestaan.

Voor de werkgevers biedt zakelijk autodelen onder andere de volgende voordelen: een schoner wagenpark, minder declaratiestromen, minder benodigde parkeerplaatsen en kostenreductie. Bovendien wordt de medewerker ontzorgd, wat leidt tot een hogere medewerkerstevredenheid. Toch kan zakelijke autodelen als lastig worden beschouwd. Er is onbekendheid met wat er komt kijken bij de implementatie en in sommige gevallen moeten arbeidsvoorwaarden worden aangepast. Daarnaast brengt autodelen voor de werkgever onbekende fiscale regelgeving met zich mee.

#### *Combineren van privé en zakelijk autodelen*

Werkgevers zijn gebaat bij een zo hoog mogelijke bezettingsgraad van hun zakelijke deelauto's. Werknemers en particulieren zijn gebaat bij een zo groot mogelijke beschikbaarheid van deelauto's tegen aantrekkelijke voorwaarden. Een grote kans voor zakelijk autodelen ligt in het combineren van zakelijk en privé autodelen. Zakelijke deelauto's worden nu met name doordeweeks tijdens kantooruren gebruikt. Particulieren die een deelauto gebruiken, doen dat vooral 's avonds en in de weekenden. Een mix van beide groepen ligt dan ook voor de hand, maar komt nu nog nauwelijks voor, mede door onwetendheid, mogelijkheden voor praktische invulling hiervan en fiscale wetgeving. Een aantal bedrijven gebruikt particuliere initiatieven om medewerkers te laten delen. Auto's van Tripmanager/ Connectcar/ Greenwheels bijvoorbeeld kunnen zowel zakelijk als privé worden gereden.

#### **Fiscaal knelpunt**

Op dit moment is er sprake van een aantal fiscale drempels die een grote groei van zakelijk autodelen in de weg staat. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat auto's makkelijk zowel privé als zakelijk te gebruiken zijn. Geen gedoe en duidelijkheid voor werkgever en werknemer is nodig. Dan kan de auto onderdeel worden van totale mobiliteit.

#### *Bijtelling*

Een fiscaal vraagstuk in relatie tot zakelijk autodelen heeft met name betrekking op de fiscale bijtelling op de auto. De bijtellingswetgeving gaat in principe uit van een één-op-één situatie. Wanneer een zakelijk rijder ervoor kiest om niet privé met de auto te rijden dan dient hij/zij daarvoor een verklaring geen privégebruik op te vragen en een sluitende ritregistratie te kunnen overleggen op aanvraag van de belastingdienst. Wanneer deze rijder de auto zou aangeven voor autodelen dan is het lastig om de kilometerregistratie sluitend te krijgen, zeker omdat de financiële consequenties bij de vaste rijder liggen. Immers wanneer de rijder geen sluitende ritregistratie kan overleggen dan riskeert hij een naheffing en een boete. Tevens dient zijn/haar werkgever dan mogelijk ook een hogere BTW-heffing over privégebruik te betalen wat ook extra kosten met zich meebrengt. Dit geeft een extra knelpunt om auto's aan te bieden voor autodelen.



Bij een deelauto leveren de huidige bijtellingsregels dan ook al snel een knelpunt op als de auto vooral bedoeld is voor zakelijk gebruik, maar daarnaast ook voor privéritten gebruikt wordt door verschillende medewerkers.

De kosten van een dagdeeltarief liggen dusdanig veel hoger dan het gebruik van een eigen auto, dat dit als niet eerlijk wordt ervaren. Hierdoor wordt het gebruik van een deelauto niet gestimuleerd. Wanneer de werkgever een huurauto zou inzetten voor dezelfde medewerker, dan zou hier de bijtelling voor de gebruiksperiode op van toepassing zijn.

Daarnaast worden de toetstarieven voor privégebruik (marktconform in afstemming met Belastingdienst) door werkgevers en werknemers als zeer hoog ervaren.

RDC-segmenten	Voorbeeldmodellen	Toetstarief per dag (van 09.00 tot 09.00 uur)	Toetstarief dagdeel (periode van 4 uur overdag of van 17.00 's avonds t/m 09.00 uur de volgende ochtend)	Toetstarief weekend (periode vrijdag 17.00 uur tot maandag 09.00 uur)
<b>A</b> (klein)	Citroën C1, peugeot 107, Toyota Aygo	39,-	27,-	67,-
<b>B</b> (kleine middenklasse)	Ford Fiësta, VW Polo, Nissan Juke	45,-	31,-	84,-
<b>C</b> (middenklasse)	Opel Astra, Toyota Prius	55,-	38,-	102,-
<b>D</b> (grote middenklasse)	Audi A4, BMW 3-serie, Skoda Oktavia	73,-	50,-	132,-

Bedragen zijn inclusief BTW en exclusief brandstof, afkoop eigen risico en aanvullende verzekeringen.

Een meer adequate autobelasting zou dan ook een heel grote bijdrage kunnen leveren aan een breder gebruik van de deelauto. In dat kader pleiten we voor een uitzonderingspositie binnen autobelastingen op de zakelijke deelauto, net zoals die nu voor bijvoorbeeld taxi's ook geldt. Bijvoorbeeld door te betalen voor het daadwerkelijk gebruik van de zakelijke deelauto; per uur of km, oftewel een gebruiksevenredige bijtelling.

Suggestie om dit te faciliteren is om elke deelauto te voorzien van een ritregistratiesysteem. Dit maakt voor alle partijen makkelijker om aan de slag te gaan met zakelijk autodelen. De achterliggende reden: er zijn meerdere bedrijven die hebben aangegeven dat medewerkers hun eigen auto bij de zaak laten staan omdat zij een zakelijke deelauto mee moeten nemen. Hierdoor hebben zij slechts 2 opties: geen privégebruik of een dagdeeltarief betalen.

## Vergroot de bekendheid en ervaring

Nog lang niet elke organisatie is bekend met zakelijk autodelen. Veel grote organisaties doen nog niet aan zakelijk autodelen of organiseren zelf een vorm van autodelen (poolauto's) waarbij de ervaring is dat dit gepaard gaat met allerlei rompslomp. Zowel op het vlak van het autobehoor (er is immers geen vaste rijder die hiervoor zorgt), sleuteluitgifte en administratie. Poolauto's worden dan als duur en niet efficiënt ervaren. Daar komt bij dat nog lang niet alle werkgevers beschikken over een goed rittenregistratie systeem, terwijl dit wel noodzakelijk is om de zakelijkheid van ritten vast te stellen.

Bedrijven die al wel gebruik maken van zakelijk autodelen willen ontzorgd worden op het vlak van logistiek, techniek en administratie én een optimale bezetting van hun deelauto's. De praktijk leert echter dat bij lang niet alle werkgevers de auto's zoveel worden gebruikt als gewenst. Deze bedrijven beseffen nog onvoldoende dat alleen het beschikbaar stellen van auto's niet voldoende is, er moet ook gestuurd worden op het gewenste gedrag.

(Bron: Trendrapport LeasePlan 2015)

Werkgevers zijn gebaat bij heldere en slimme informatie, advies en tools om het autodelen te laten slagen. Hier ligt een kans voor leasemaatschappijen, aanbieders van deelauto-oplossingen, de overheid, adviesbureaus en andere instanties om werkgevers goede informatie te bieden en zo verder te helpen.

Het OCDM stelt op het vlak van bekendheid vergroten en ervaringen opdoen een aantal acties voor om de groei van zakelijk autodelen te vergemakkelijken:

### **Zet pilots en proeftuinen op**

#### *Rol voor de betrokken partijen*

*Overheid:* visie tonen, zie de voordelen als autodelen door het collectief wordt omarmd. Prikkel werkgevers en werknemers door pilots en proeftuinen op te zetten en hiervoor de drempels weg te nemen. Help werkgevers met zakelijke deelauto's deze op eenvoudige wijze in te kunnen zetten voor particulier gebruik. Plaats autodelen op een voetstuk. Organiseer een Nationale autodeeldag!

*Aanbieders van deelauto-concepten:* zorg voor meer bekendheid in de markt, adviseer werkgevers met het bepalen van de doelstellingen en ondersteun met de inzet van deelauto's en het monitoren van gebruik. Deel kennis en ervaringen.

*Werkgever:* Durf te starten met autodelen en biedt werknemers een beloning die gebruik maken van de deelauto. Kan ook binnen mobiliteitsbudget. Denk ook aan goede marketing/communicatie. Laat de werknemer duidelijk zien wat de voordelen zijn. Leg de delende werknemer in de watten.



## 4 Praktijkvoorbeelden

Verschillende bedrijven en overheden zijn sinds kort of al langer bezig met autodelen of hebben pilots opgezet. In dit hoofdstuk worden ter inspiratie een aantal praktijkvoorbeelden getoond. Er zijn drie schaalniveaus van zakelijk autodelen te onderscheiden;

- 1) Op het eerste niveau gaat een bedrijf zelf delen door middel van zakelijke deelauto's (poolauto's) voor de medewerkers of het delen van leaseauto's.
- 2) Op niveau twee worden er auto's gedeeld tussen meerdere bedrijven. Dit gebeurt vaak op bedrijventerreinen of in gebieden waar meerdere bedrijven op korte afstand van elkaar gevestigd zijn.
- 3) Op het derde niveau is er sprake van delen tussen meerdere bedrijven en is er een overheidsinstantie betrokken. Deze instantie kan faciliteren, ondersteunen of zelf meedelen.

### Niveau 1 Bedrijven die zelf delen

#### *Hogeschool Utrecht*

Bij de Hogeschool Utrecht kregen werknemers toegang tot elektrische auto's, fietsen en e-scooters om bijvoorbeeld stagebezoeken af te leggen. Oftewel breed elektrisch delen.

[http://www.trajectum.hu.nl/nieuws/gratis\\_elektrisch\\_vervoer\\_voor\\_medewerkers](http://www.trajectum.hu.nl/nieuws/gratis_elektrisch_vervoer_voor_medewerkers)

#### *Rabobank*

Medewerkers kunnen hun leaseauto met collega's delen, al sinds 2013. De verharende collega wordt hiervoor beloond.

<http://www.reiskostenblog.nl/nieuws/medewerkers-rabobank-starten-met-onderling-delen-van-leaseautos/>

#### *Provincie Noord-Holland*

De Provincie Noord-Holland wil zo min mogelijk zorg en handelingen op het wagenpark hebben, maar wel altijd mobiel zijn. Daarom ontzorgt Mobility Mixx de Provincie volledig op het gebied van zakelijk autodelen. De elf deelauto's die door medewerkers kunnen worden gereserveerd via Mobility Mixx hebben een hoge bezettingsgraad.

<http://www.mobilitymixx.nl/docs/Brochures/autodelen-zonder-zorgen.pdf>

#### *Arcadis*

Arcadis zet leaseauto's in als deelauto. Doel is om het aantal autokilometers in de spits te verminderen door collega's onderling gebruik te laten maken van elkaars leaseauto's.

Gebruikers kunnen voor afspraken overdag de auto van een deelnemende collega lenen en maken daardoor voor het woon-werkverkeer eerder gebruik van het OV of de fiets.

<http://www.trendsinautoleasing.nl/nieuws/achtergrond-artikelen/65012-de-onstuitbare-opmars-van-de-zakelijke-deelauto/>

#### *Ondernemersorganisatie FME, Panteai en ABS Den Elzen*

Ondersteund door Beter Benutten Haaglanden delen ondernemersorganisatie FME, autoschadeherstelbedrijf ABS Elzen en adviesbureau Panteia sinds 2014 door het gebruik van Mywheels hun (lease)wagenpark. De pilot is met name bedoeld voor medewerkers die af en toe een zakelijk afspraak hebben en daar nu makkelijk een auto voor kunnen gebruiken. Dan kunnen medewerkers in de ochtend met het OV of met de fiets naar het werk komen, wat vermindering van filevorming oplevert.

<https://mywheels.nl/autodelen/blog/ondernemend-zoetermeer-deelt-stilstaande-leaseautos/>

## **Niveau 2    Delen met meerdere bedrijven**

### *Paleiskwartier Elektrisch*

In het Paleiskwartier in Den Bosch hebben een tiental bedrijven de handen ineen geslagen om elektrische auto's te delen. De auto's worden beheerd door Mobility Mixx en zijn door alle werknemers van de deelnemende bedrijven te gebruiken.

<http://www.elektrischeautosdelen.nl/het-paleiskwartier/paleiskwartier>

### *Tauw*

Tauw gebruikt samen met een paar bedrijven uit de buurt Free to Go auto's die in de wijk staan. Deze kunnen ook door buurtbewoners worden gebruikt.

<http://www.beterbenutten.nl/weblogs/795/iedereen-aan-de-deelauto>

### *D2GO project Deventer*

Auto's worden gedeeld tussen meerdere bedrijven op een industrieterrein. Is deze proef een succes dan wordt het uitgerold in de gehele Stedendriehoek (gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen).

<http://www.destentor.nl/regio/deventer/deventer-bedrijven-delen-auto-s-1.4791407>

## **Niveau 3    Overheid en bedrijven delen**

### *DSM in deelauto-initiatief*

In Sittard-Geleen rijden 15 elektrische deelauto's rond die zowel door bedrijven als burgers gebruikt kunnen worden. DSM doet hieraan mee.

<http://www.slimmeropweg.nl/nieuws-tijdelijk-zoo/item/dsm-in-deelauto-initiatief-voor-bedrijven-en-particulieren>

### *ABS Hoppenbrouwers deelt auto's in Bergen op Zoom*

ABS Hoppenbrouwers heeft de buurtdeelootoo in Bergen op Zoom geïntroduceerd. De deelootoo's worden gedeeld in de zogenaamde 'warme kring'. De deelootoo's die bij ABS Hoppenbrouwers staan worden zowel door de medewerkers, de klanten en de mensen in de buurt gebruikt.

<http://hoppenbrouwers.deelootoo.nl>

## **5 Aan de slag met autodelen**

Werkgevers beschouwen autodelen nu nog te vaak als moeilijk, ingewikkeld. Maar dat hoeft het zeker niet te zijn. Er zijn voldoende voorbeelden van bedrijven die autodelen in hun mobiliteitsbeleid hebben opgenomen en de ervaringen en resultaten kunnen delen. Laten zien dat het werkt is een mooie manier om koudwatervrees weg te nemen en anderen ook te laten delen.

Voor de werkgever die aan de slag gaat met autodelen, heeft het OCDM de volgende zeven tips:

### **1. Begin met het waarom**

Vraag jezelf af waarom je zou beginnen met zakelijk autodelen. Alleen gaan autodelen als je het als organisatie echt wilt en het past bij je ambities en wensen als werkgever. Om zakelijk autodelen te laten slagen moet de drijfveer om dit te doen helder zijn, zowel voor het bedrijf als voor de werknemer. Wil je mobiliteit anders organiseren of besparen op kosten? Doe je het om een probleem op te lossen, bijvoorbeeld een parkeerprobleem, of doe je het vanuit MVO redenen? Bekijk dan goed of autodelen kan bijdragen aan de doelstellingen die je wilt realiseren.

### **2. Inzicht creëren**

Zijn de doelstellingen bekend? Breng dan helder de kosten en baten in kaart. Vraag advies aan partijen in de markt, die kunnen helpen deze kosten en baten inzichtelijk te maken. Doe een goede nulmeting en gebruik alle informatie om de organisatie te enthousiasmeren. Zo weet je ook voor welke medewerkers autodelen een optie is.

### **3. Begin bij medewerkers die af en toe een auto nodig hebben en met het OV/fiets naar het werk komen**

90% van de werknemers in Nederland heeft geen leaseauto. Een groot deel van hen moet wel zo nu en dan zakelijk reizen. Zij declareren nu hun kilometers en zijn daarmee een geschikte groep om autodelen mee te starten.

### **4. Opschalen**

Begin met een paar auto's en monitor goed hoe ze gebruikt worden. Als de werkgever merkt dat de vraag het aanbod overstijgt kan er opgeschaald worden.

### **5. Leg delende medewerker in de watten**

Zorg dat delen status krijgt. Doe dit bijvoorbeeld door de directie ook te laten autodelen en zo een voorbeeld te stellen. Maak het voor de werknemer zo gemakkelijk mogelijk om mee te doen.

### **6. Maak autodelen voor de werknemer zo aantrekkelijk mogelijk**

Het moet zo aantrekkelijk zijn zodat de werknemer geen nee wil zeggen. Bied heldere voorwaarden en een op maat gemaakt pakket.

### **7. Verpak het autodelen in een totaalpakket**

Faciliteer de medewerker met OV-mogelijkheden én deelauto's of maak het onderdeel te maken van bijvoorbeeld een mobiliteitsbudget. De medewerker heeft zo optimale flexibiliteit en is zelf aan het stuur. Ook op deze manier verlaag je de drempel om te gaan delen.

*Kortom- 'keep it simple and make it happen -*

Aan dit opiniestuk zijn bijdragen geleverd door de volgende OCDM leden:



**MOBILITY  
CONCEPT**

**mobilitymixx**  
mobility made personal

syndesmo

**WAGENplan**  
Autolease van Centraal Beheer Achmea

