



Vaste reislasten remmen slimme mobiliteit

Zo kan het ook: vier business cases voor mobiliteit
in de 1,5 meter-economie



INHOUDSOPGAVE



SAMENVATTING



WIE IS MOBILITY MIXX?



DE INVLOED VAN CORONA



ONDERZOEK REGELINGEN



CASE 1: DE KILOMETER-
VERGOEDING



CASE 2: INDIVIDUELE
ABONNEMENTEN



CASE 3: HET COLLECTIEVE
ABONNEMENT



CASE 4: DE ZZP'ER MET
TREINABONNEMENT



CONCLUSIE VAN HET
ONDERZOEK

Samenvatting

De 1,5 meter-economie heeft veel ogen geopend. Door de toename van het thuiswerken is de reisbehoefte van werknemers veranderd. Bedrijven die hun vaste mobiliteitsregelingen willen aanpassen blijken echter minder mobiel dan ze denken en lijden onnodig verlies. De oplossing? Het flexibeler maken van de regelingen, waardoor u alleen betaalt als er ook echt gereisd wordt. Dat is bijna altijd goedkoper en stimuleert slimmer en schoner reisgedrag. Dat klinkt misschien wat onwaarschijnlijk. Daarom hebben we onze aanname eerst zorgvuldig getest aan de hand van vier herkenbare reisregelingen.

Conclusie? In alle scenario's kan Mobility Mixx de bedrijven helpen om vanaf dit jaar al geld te besparen met een oplossing op basis van 'pay-per-use'. U betaalt dan alleen als collega's ook echt op stap zijn. Zelfs als er gemiddeld maar één dag per week thuis gewerkt wordt, is er geen abonnementsvorm of vaste regeling die gunstiger is dan simpelweg betalen per keer. In deze e-paper hebben we alle cases uitgewerkt, zodat u ze kunt vergelijken met de situatie in uw eigen organisatie.



Wie is Mobility Mixx?

Mobility Mixx is al bijna twintig jaar actief als aanbieder van mobiliteitsoplossingen voor organisaties die het reizen door werknemers beter willen regelen. Voor alle diensten van Mobility Mixx is het uitgangspunt dat u als reiziger alleen betaalt voor de diensten als u er gebruik van maakt: pay-per-use.

Alles in 1

Via één mobiliteitskaart (MixxCard) kunnen collega's gebruik maken van al het openbaar vervoer, OV-fietsen, P+R's, taxi's en huur/deel-auto's, -fietsen en -scooters. Daarnaast kunnen ze desgewenst parkeren, tanken en laden. Als organisatie bepaalt u met de werknemers de mogelijkheden, wij regelen het.

Alle kosten worden verrekend via één factuur, waarbij u alleen achteraf betaalt voor wat er gebruikt is. Zo besparen werkgevers kosten, behouden ze het overzicht en zijn ze verlost van de administratieve rompslomp. Als werkgever kunt u overwegen om een mobiliteitsbudget in te stellen om onverwachte kosten te voorkomen en werknemers keuzevrijheid te bieden.



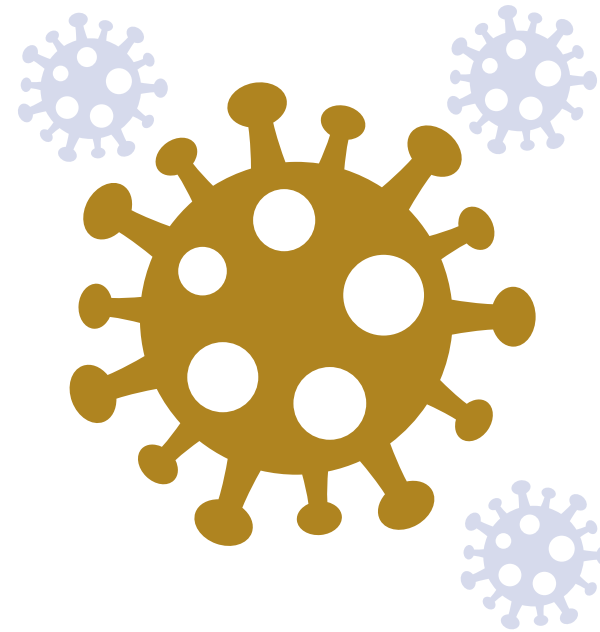
De invloed van corona

Plotseling is voor bedrijven zichtbaar geworden hoe vast ze zitten in hun eigen mobiliteitsoplossingen met lease- en vervoersmaatschappijen en de afspraken over vergoedingen aan werknemers. Er wordt volop vanuit huis gewerkt, terwijl de vaste kosten voor de auto's en OV-abonnementen iedere dag doortikken.

Er is bovendien meer behoefte aan alternatieve vormen van vervoer, zoals:

- Fiets: frisse lucht en gezonde bezigheid.
- Deelauto's: auto's van collega's die op kantoor werken, worden overdag gebruikt voor zakelijke afspraken.
- Huur/shortlease auto's: alternatief voor OV op de dagen dat u naar kantoor gaat en niet thuis werkt.
- Openbaar vervoer: natuurlijk blijft openbaar vervoer een belangrijke rol spelen, maar dan het liefste buiten de spits en/of in de 1^e klas, waar het vaak wat rustiger is.

Het is duidelijk dat we niet snel teruggaan naar de situatie van vóór het coronatijdperk, ook niet wat betreft het dagelijkse reisverkeer. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is gebleken dat thuiswerken blijvend een belangrijker onderdeel wordt van ons werkende bestaan.



Onderzoek reisregelingen

Wat betekent de 1,5 meter-economie voor de kosten van mobiliteit voor bedrijven? Hoe kunnen bedrijven profiteren van veranderende omstandigheden, maar ook vermijden dat er te veel wordt betaald? Ter indicatie hebben we vier herkenbare reisregelingen onderzocht, waarbij reizen met openbaar vervoer voorop staat:

- De bekende kilometervergoeding
- De individuele OV-abonnementen
- Een bedrijf van 600 medewerkers met een collectief OV-abonnement
- De zzp'er met trajectkaart

Voor alle berekeningen is gebruik gemaakt van geanonimiseerde historische gegevens uit eigen praktijk van Mobility Mixx. En voor al deze cases laten we het verschil zien tussen twee soorten kosten: de huidige vaste vervoerscontracten en pay-per-use.

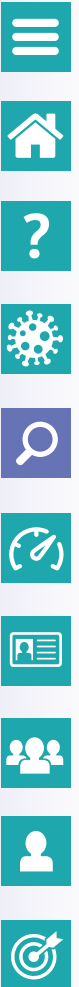
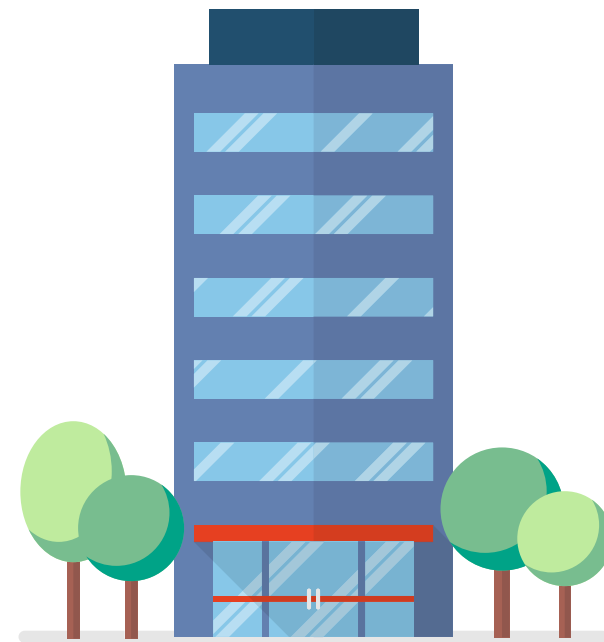
In ons rekenmodel hebben we twee belangrijke effecten meegenomen. Om te beginnen de vaste seizoensinvloeden, zoals het effect van vakanties op een afname in woon-werkverkeer. Het tweede effect noemen we de '1,5 meter'-factor, die is meegerekend tot aan december 2020.

We gaan ervan uit dat de zakelijke mobiliteit tot december 2020 weliswaar groeit, maar uitkomt op een lager niveau dan voor de coronacrisis. De voorspelde reisbewegingen lopen van 30% van het volume van voor de crisis tussen april en augustus, naar 70% van het volume in december. Anders gezegd, we gaan ervan uit dat fulltime werknemers in december gemiddeld 1,5 dag per week vanuit huis blijven werken, versus gemiddeld 3,5 dag per week tot augustus.

In dit onderzoek hebben we (belangrijke) zaken zoals leaseregelingen en fiscaliteit nu buiten beschouwing gelaten. Ook daar constateren we een grote behoefte aan minder vastzittende lasten, hoofdzakelijk door de langlopende leasecontracten. En ook daar zijn er talloze slimmere en beter betaalbare oplossingen beschikbaar. We hebben voor dit onderzoek echter gekozen voor een duidelijke focus op het openbaar.

Nog één toelichting op de grafieken bij ieder scenario. We laten sowieso telkens het verschil in kosten zien tussen de 'vaste' huidige oplossing (de donkerblauwe kolommen) en groene kolommen. De gebogen curves laten de oplopende (cumulatieve) besparingen zien.

De lichtgroene curve toont de besparingen, als er was overgestapt op 1 januari, toen corona nog niet echt speelde. De roze curve loopt vanaf 1 mei, toen de 'intelligente lockdown' in de eindfase kwam.



Case 1 - De kilometervergoeding

De vaste kilometervergoeding is verreweg de meest gebruikte manier van reiskostenvergoeding in Nederland. Het is weliswaar geen OV-abonnement, maar wel een vaste kostenpost per maand op basis van een vast reispatroon. Heel vergelijkbaar met een OV-abonnement dus.

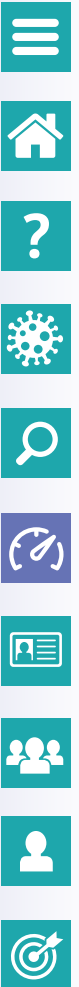
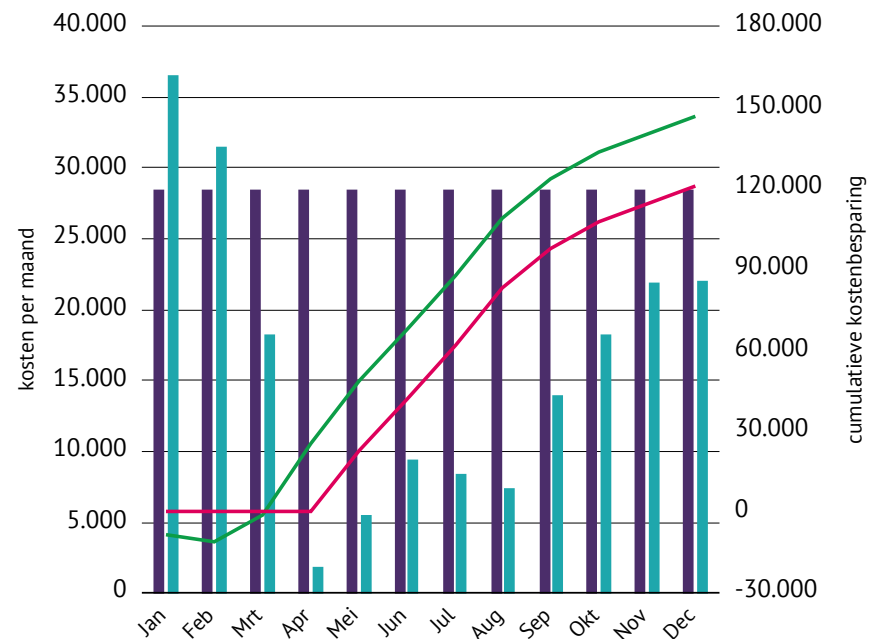
Het fictieve bedrijf in dit voorbeeld, heeft 150 medewerkers die allemaal een reiskostenvergoeding ontvangen van €0,19 per km. De gemiddelde woon-werk afstand is 35 km en het gemiddeld aantal werkdagen voor de crisis was 4 per week. Zoals in de grafiek te zien is, zijn de kosten voor de kilometervergoeding en het daadwerkelijke aantal gemaakte kilometers behoorlijk uit verhouding geraakt sinds maart 2020.

Besparing

Als dit bedrijf per 1 mei 2020 zou overstappen op een regeling waar medewerkers alleen de gemaakte reizen krijgen vergoed op basis van OV-tarieven, zien we meteen de potentie: een besparing van ruim €120.000; in 2020.

Herkent u dit voorbeeld en biedt u uw werknemers een vaste kilometervergoeding? Het kan dus voordeliger, voor beide partijen. Het geld dat vrijkomt door de aangepaste de reiskostenregeling, kan worden ingezet om bijvoorbeeld thuiswerken te faciliteren. Door slim te werken met persoonlijke mobiliteitsbudgetten kan er een aantrekkelijke regeling ontstaan die veel beter past in de huidige tijd.

19ct/km vergoeding woon-werk vs. pay-per-use



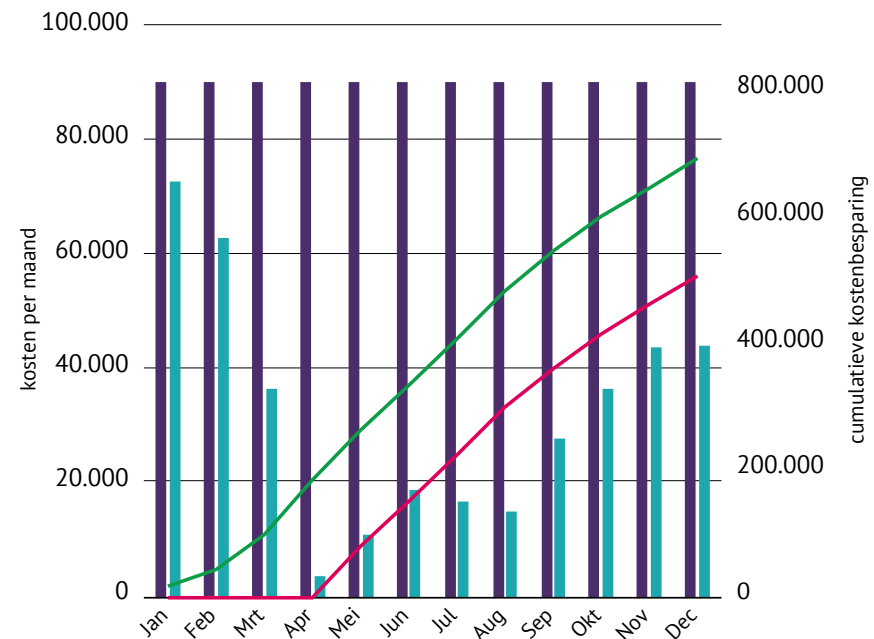
Case 2 - Individuele abonnementen

Veel grote bedrijven hebben zowel een leaseregeling als een regeling voor openbaar vervoer. Het bedrijf in dit voorbeeld heeft voor 200 medewerkers een leaseregeling en voor de andere 300 een luxe OV-regeling. Wij focussen hier op de OV-regeling. Het bedrijf betaalt voor haar medewerkers drie soorten OV-abonnementen: 150 mensen reizen met 'Trein Vrij 2^e klas', 40 mensen gebruiken 'Trein Vrij 1^e klas' en 110 mensen hebben 'Traject Vrij' (vast traject vrij reizen 40% korting op de andere treinreizen). De kosten voor al deze individuele abonnementen zijn maandelijks hetzelfde, ongeacht het feitelijke reisgedrag. De grafiek laat zien dat het bedrijf zo veel geld verliest. De vaste kosten zijn hoger dan de kosten die men zou maken zonder een abonnement.

Besparing

Als dit bedrijf per 1 mei 2020 overstapt op een pay-per-use regeling, resulteert dat in een onmiddellijke besparing van zo'n €70.000,- per maand, wat oploopt tot een totaal van €510.000,- over 2020. En dan kan iedereen blijven reizen zoals hij of zij al deed en naar behoefte sommige dagen kiezen voor een gezonder, makkelijker of slimmer alternatief. Wat zou u hiermee doen?

Individuele abonnementen vs. pay-per-use



Case 3 - Het collectieve abonnement

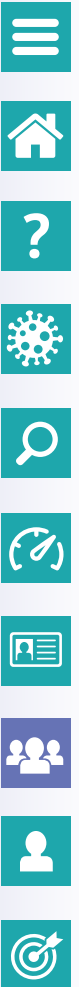
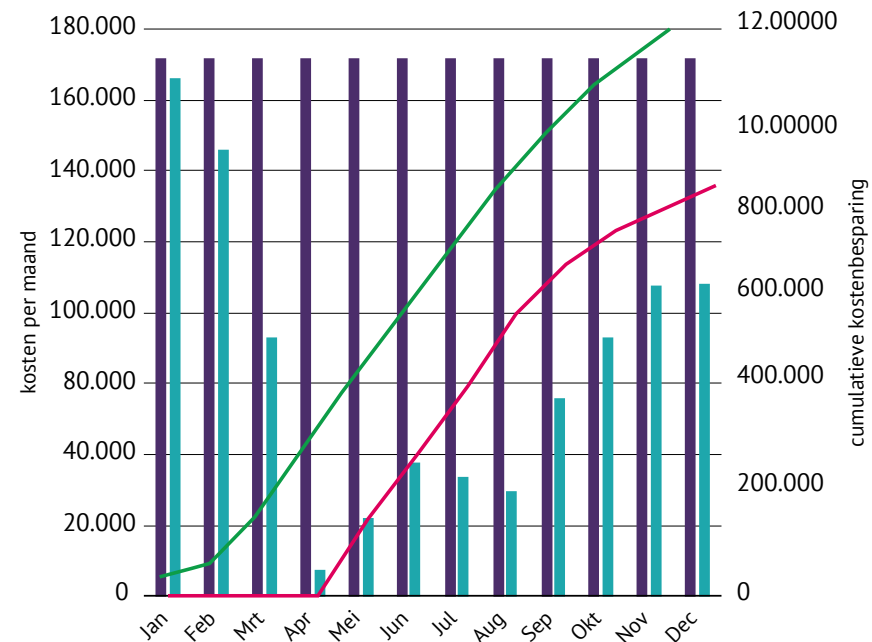
Sommige bedrijven hebben een collectief OV-abonnement afgesloten voor hun werknemers, waarbij de abonnementskosten afhankelijk zijn van het gemiddelde reisgedrag van alle werknemers. Alle werknemers kunnen dan vrij met het openbaar vervoer reizen ongeacht hun functie, woonplaats of aantal werkdagen. Het zijn vaak de grotere bedrijven die een collectief abonnement afsluiten, waardoor zij een flinke korting krijgen.

Het bedrijf in deze case heeft een collectief OV-abonnement voor 600 werknemers. Dit kost €280,- per medewerker per maand. Ter vergelijking: een individueel zakelijk OV-Vrij abonnement kost €377,05 (ex btw). Een OV-Vrij regeling is een luxe regeling, die hoe dan ook meer kost dan een pay-per-use, los van de corona-invloeden op het thuiswerken.

Besparing

Het totale besparingspotentieel vanaf 1 mei 2020 is €915.000,-. Oftewel, dik €1.500,- per medewerker! We durven te stellen dat er heel wat medewerkers zijn die zo'n bedrag anders besteed zouden willen zien.

Collectief abonnement vs. pay-per-use



Case 4 - De zzp'er met treinabonnement

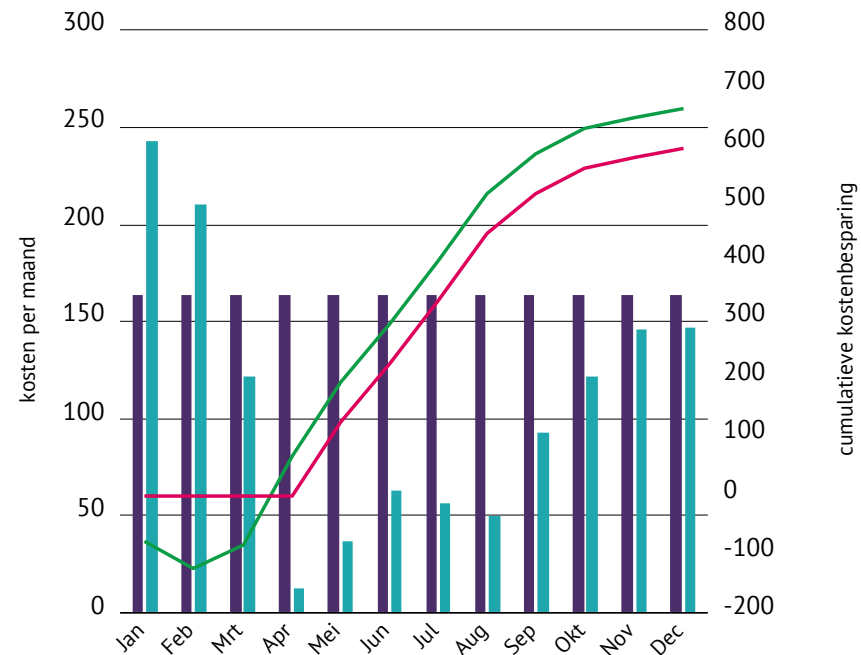
Bent u zzp'er? Dan is er een grote kans dat de 1,5 meter-economie ook invloed heeft op uw reisgedrag. De zzp'er in deze case woont in Gouda en heeft verschillende opdrachtgevers in Utrecht. Zzp'ers zijn hun eigen financieel directeur en kiezen van nature vaak voor de optimale oplossing.

Deze persoon reist gemiddeld vier dagen per week tussen Gouda en Utrecht en bijna altijd in de spits. Daarom heeft ze gekozen voor een 2^e klas trajectabonnement. Zoals in de grafiek te zien is, zijn haar abonnementskosten sinds maart 2020 aanzienlijk hoger dan de pay-per-use prijs. Het ligt voor de hand dat zij dit abonnement zo snel mogelijk stopzet en overstapt op een zakelijke mobiliteitsdienst die pay-per-use mogelijk maakt.

Besparing

Als ze per 1 mei 2020 overstapt op een pay-per-use regeling, bespaart ze dit jaar nog €598,- (zie de rechter y-as in de grafiek). Deze besparing zal alleen nog maar toenemen als er onverhoopt een opdracht wegvalt.

De zzp'er: kosten vast traject vs. pay-per-use



Conclusie van het onderzoek

Conclusie

Is het einde van het OV-abonnement en de vaste kilometervergoeding in zicht? De cijfers spreken voor zich. Zoals we vooraf vermoedden, is de pay-per-use regeling voordeliger in alle cases. Onze berekeningen bevestigen dat werkgevers momenteel aanhikken tegen de hoge vaste kostenposten voor mobiliteit. Om het woon-werkverkeer in de nieuwe situatie betaalbaar te houden, moeten de kosten variabel gemaakt worden. Zelfs als er gemiddeld één dag per week vanuit huis wordt gewerkt,

is er geen abonnementsvorm of vaste regeling die gunstiger is dan simpelweg betalen per keer. En wie verwacht dat we in 2021 weer helemaal op het 'oude niveau' zijn?

De route naar uw persoonlijke mobiliteitsoplossing

Herkent u zich in één van deze situaties en bent u benieuwd welk verschil een pay-per-use regeling voor u kan maken? In vier stappen bereiken we samen de ideale mobiliteitsmix voor u en uw medewerkers.

Stap 1: Inzicht door mobiliteitsscan

Mobility Mixx maakt met uw inbreng een mobiliteitsscan van de organisatie. Zo krijgt u snel inzicht in de huidige kenmerken (reizigersgroepen, vervoersmiddelen, huidige vervoerscontracten, reiskostenregelingen) en de exacte kosten van mobiliteit voor de organisatie.

Stap 2: Doelstellingen formuleren

Bepaal welke doelstellingen het zwaarst tellen voor de gezochte oplossing: kostenreductie, gemak en flexibele keuze voor collega's (en daarmee een goede werkgever zijn), duurzaamheid/CO₂-reductie, schoner reizen stimuleren, verminderen administratieve lasten voor HR, finance en/of vlootbeheer.

Stap 3: Vertalen naar oplossingen

Mobility Mixx ontwikkelt alternatieve scenario's met concrete oplossingen en kosten.

Stap 4: Gekozen oplossingen testen

Vaak wordt gekozen voor een testperiode. Een groepje collega's krijgt de kans om te ervaren hoe de regeling in de praktijk werkt. Zo blijkt of de gekozen oplossingen daadwerkelijk passen bij uw behoeften.



mobilitymixx
mobility made personal

Mobility Mixx B.V. PJ. Oudweg 4, 1314 CH Almere
t 088 - 52728050 e info@mobilitymixx.nl i www.mobilitymixx.nl

