

Notitie

Duurzame mobiliteit: elektrische leaseauto's?

September 2021 | Opgesteld door Stafdienst VIF

Ten behoeve van bestuurders en directies W&G / LJ&R

Danny Bode (Contractmanager Lease)

Gerard van Woudenberg (Programmamanager Duurzaamheid)



In deze notitie vindt u een verkenning van de mogelijkheden om vervolgstappen te zetten naar verdere verduurzaming van de mobiliteitssituatie van het Leger des Heils. In één zin samengevat stellen we voor om het huidige leasewagenpark van het Leger des Heils komende jaren stapsgewijs om te gaan zetten naar elektrische vervoermiddelen.

Hoofdstuk 1 geeft een weergave van de huidige situatie. In hoofdstuk 2 worden enkele ontwikkelingen in Nederland geschetst waar rekening gehouden mee dient te worden bij vaststellen van vervolgstappen. Hoofdstuk 3 bevat een diversiteit aan afwegingen gericht op voor- en nadelen van elektrificering van het wagenpark van het Leger des Heils. Dit resulteert in een viertal voorstellen aan u als eindverantwoordelijken en beslissers binnen W&G en LJ&R in hoofdstuk 4.

1 Huidige situatie

Bij een analyse van de CO₂-footprint van 2019 is inzichtelijk gemaakt dat de medewerkers van het Leger des Heils gezamenlijk ruim 60 miljoen kilometer hebben gereisd, waarvan het merendeel per auto. Dit is goed voor 7,5 miljoen kilogram CO₂. Dit is 50% ten opzichte van het totale gas- en elektriciteitsverbruik van alle 380 locaties van het Leger des Heils. Woonwerkverkeer betrof het aantal kilometers dat met eigen vervoer is gereisd. Bij dienstreizen betrof het de gedeclareerde kilometers.

Vervoer 2019	Kilometers	kg CO ₂
Leaseauto's	2.168.055	402.399
Woonwerk	43.989.159	5.357.880
Dienstreizen	14.040.577	1.710.142
TOTAAL	60.197.791	7.470.421*

*Gas en elektra 2019 samen: 16,5 mio kg CO₂.

In 2019 maakten maar een beperkt aantal medewerkers gebruik van het OV en werd gebruik van het (relatief dure) OV niet gestimuleerd. Er waren relatief veel oude bedrijfsauto's en -bussen door een beleid dat gericht was op het minimaliseren van investeringen in plaats van lange termijn beleid gericht op Total Costs of Ownership. Ook was er geen beleid op reductie van reiskilometers en alternatieve vervoermiddelen.

In 2020 is een vernieuwde mobiliteitsregeling ingevoerd. Verduurzaming was één van de pijlers bij het vaststellen van het beleid. Er is gekozen om gebruik van OV en fiets te stimuleren middels een financiële prikkel. Een extra fietsvergoeding is geïntroduceerd en de aanschafwaarde van een fiets binnen het fietsplan is verhoogd. Het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd doordat elke medewerker een OV-business card kan aanvragen voor zowel woonwerkverkeer als dienstreizen, die daarmee 100% vergoed worden. Door de drempel voor de leaseregeling te verlagen rijden relatief meer medewerkers een leaseauto. Daarmee heeft de

werkgever meer grip op CO₂-uitstoot van de gebruikte vervoermiddelen. Het beleid is gericht op het voorkomen van gebruik van persoonlijke leaseauto's in een onzuinige energieklassse.

Op dit moment (medio 2021) maakt het Leger des Heils zeer beperkt gebruik van elektrische leaseauto's. Slechts een enkele bestuurder heeft een elektrische leaseauto. Ook zijn er geen elektrische (locatie gebonden) bedrijfsauto's.

Doordat er geen laadinfrastructuur op locaties is, ontmoedigt het Leger des Heils als werkgever de medewerkers om voor hun woonwerk verkeer over te gaan naar elektrisch rijden. Er is geen beleid gericht op het gebruiken van zuinige energieklassen voor bestelauto's.

Samengevat: er zijn afgelopen jaren enkele stappen gezet, maar ook nog veel stappen te nemen, met name op het gebied van aanleggen van laadinfrastructuur en de elektrificering van het leasewagenpark.

2 Maatschappelijke ontwikkelingen

Bij het vaststellen van mogelijke stappen zijn er een aantal maatschappelijke ontwikkelingen waar rekening mee gehouden dient te worden. Deze worden in dit hoofdstuk benoemd.

A. Clean Vehicles Directive voor aanbestedende diensten

Vanaf 2019 is de Europese Richtlijn 'Bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen' (Clean Vehicles Directive – CVD) vastgesteld met het doel om het gebruik van schone, energie-efficiënte voertuigen door middel van publieke inkoop te bevorderen.

Deze richtlijn geldt voor alle aanbestedende diensten (overheden en semipublieke instellingen) Vanaf augustus 2021 moet elke aanbestedende dienst in nieuwe Europese aanbestedingen voldoen aan de vereisten uit de richtlijn.

Uitgangspunt is dat tot 2025 minstens 38,% schone auto's en bestelbussen worden aanbesteed. Daaronder wordt verstaan: zeer schone hybrides met max 50 gr CO₂/km. Van 2026-2030 geldt dit zelfde minimumpercentage van 38,5%, maar dan kunnen er alleen nog nul-emissie voertuigen worden aanbesteed om aan dit percentage te voldoen. Het Leger des Heils is geen aanbestedende dienst, dus heeft geen verplichtingen. Wel duidt het de richting aan waar de overheid zich heen begeeft.

B. Verwachte regelgeving

Het ligt in de lijn der verwachting dat op termijn niet alleen voor overheidsdiensten, maar ook voor alle grote werkgevers richtlijnen opgesteld zullen worden. In 2020 is vanuit de afspraken in het Klimaatakkoord uit 2019 de 'Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit' opgesteld. Deze regeling is opgenomen in het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL) en heeft tot doel de CO₂-uitstoot voor zowel zakelijke als woon-werkmobiliteit van werkgevers met meer dan 100 FTE personeel in dienst aan een norm te laten voldoen. Deze wetgeving zou ingaan op 1 januari 2022.

Inhoud van deze richtlijn is dat werkgevers vier jaar de tijd krijgen vanaf 1-1-2022 (dus tot 1 januari 2026) om acties te ondernemen die leiden tot minde zakelijke kilometers en grotere inzet van schone voertuigen. Status is nog onbekend, maar de verwachting is – zeker met de aansporing van de Urgenda zaken – dat de overheid deze regeling op termijn zal activeren. Door

stappen te zetten richting elektrisch rijden, kan het Leger des Heils zichtbaar maken dat het de benodigde maatregelen al heeft getroffen.

C. Beleid grote steden en impact op GWCA

De grote steden willen in hun stadskernen zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer. Hiervoor zijn milieuzones ingesteld. Ook worden er door steden afspraken gemaakt met bedrijfsleven en andere partners om aantal gereden kilometers in de stad terug te brengen en te verschonen door de inzet van elektrische voertuigen of door leveringen te bundelen. Ook het Leger des Heils heeft in diverse steden al elektrische scooters als vervoermiddel ingezet. Belangrijke vervolgstappen zijn om ook bestelbussen en personenauto's die in de grote steden rijden te elektrificeren.

Gemeente Amsterdam heeft in 2019 het Actieplan Schone Lucht gelanceerd.¹ Eén van de onderdelen is dat alle bedrijfsauto's binnen de Ring A10 uitstootvrij dienen te zijn in 2025. In 2030 wil men voor de hele bebouwde kom alleen uitstootvrij wegverkeer, dus ook personenauto's. Hiervoor stelt de gemeente Amsterdam subsidie beschikbaar. GWCA heeft inmiddels een inventarisatie gedaan van het wagenpark met Broekhuis. De eerste stappen zijn genomen: GWCA gaat komend jaar 4 auto's van diesel omzetten naar elektrisch. Vanaf 2022 zal stapsgewijs het bedrijfswagenpark verder getransformeerd worden naar elektrisch.

D. Transitie naar elektrisch vervoer

In het Klimaatakkoord van 2019² worden de contouren geschetst van de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Enkele voor het Leger des Heils relevante items om zijn beleid op af te stemmen:

- In de strategie voor het verduurzamen van de verschillende vervoersmiddelen ligt de prioritering op elektrificeren. De verwachting is dat de elektrificering van het personenvervoer en korte afstandstransport zich sterk zal versnellen komende jaren.
- Waterstof zal ingezet worden als energiedrager voor het zware transport. Voor het personenvervoer zal de inzet van brandstofcel-voertuigen (FCEV's) beperkt zijn. Men gaat uit van een groei naar 300.000 voertuigen in 2030.
- Beleidsuitgangspunt van het kabinet is om te streven naar 100% nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030.
- Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt tussen 2019 en 2030 uitgerold, incl. eventuele netaanpassingen.

E. Conclusie

Bovenstaande uitgangspunten hebben er toe geleid dat de automotive-sector zich bijna volledig richt op de innovatie en doorontwikkeling van elektrisch vervoer. De meeste autofabrikanten zijn vrijwel gestopt met de doorontwikkeling van de diesel- en benzinemotor. Ook wordt er zwaar ingezet op verbetering van de batterijtechniek. De grote leasemaatschappijen in Nederland ondersteunen deze transitie en richten hun assortiment en hun inkoop hier in steeds grotere mate op in. In de samenwerking met Broekhuis Lease hebben we een leverancier die een voortrekker is in het elektrisch rijden, inmiddels veel ervaring heeft met het aanbieden van elektrische auto's en in staat is Het Leger des Heils adequaat te adviseren.

¹ Zie <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/schone-lucht/>

² <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit> en <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord-hoofdstuk-mobiliteit>

3 Afwegingen

Wanneer elektrisch rijden alleen voordelen zou hebben, had het Leger des Heils al lang een elektrisch wagenpark gehad hebben. Dit hoofdstuk geeft een weergave van argumenten en afwegingen die van belang zijn bij het vaststellen van doelen.

A. Elk type aandrijving een eigen problematiek

Bij het maken van de afweging om naar meer uitstootvrije vervoermiddelen te gaan speelt de complexiteit dat elk type aandrijving een eigen milieuproblematiek met zich mee brengt. Hier is veel over geschreven en kan lang over gediscussieerd worden. De diverse afwegingen kort (en niet uitputtend) samengevat:

- Bij aandrijving met fossiele brandstoffen speelt het omgaan met grondstoffen (uitputting) een rol, evenals de (directe) vervuiling door schadelijke stoffen en broeikasgassen. Ook is bekend dat in de olie-industrie schadelijke neveneffecten optreden bij de winning en raffinage.
- Elektrische auto's worden vaak als de oplossing gezien, maar hier kleven ook nadelen aan. Het is bekend dat productie van accu's leidt tot snelle uitputting van grondstoffen en van winning waar mogelijk sprake is van uitbuiting in Afrikaanse landen. Daarnaast is nog niet bekend of accu's effectief gerecycled kunnen worden. Bij toenemend volume en doorgaande innovatie is de verwachting dat de winning van grondstoffen, de productie en ook recycling in toenemende mate duurzaam en circulair zal worden. Bij het gebruik van elektrische auto's is het doorslaggevend hoe de elektriciteit wordt geproduceerd waarmee accu's worden geladen: met grijze of groene stroom. Tenslotte speelt ook de belastingscapaciteit van de elektriciteitsinfrastructuur een rol. Het is bekend dat de belasting maximaal is en dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het elektriciteitsnetwerk.
- Bij waterstofauto's is een belangrijk gegeven dat er elektriciteitsverbruik nodig is voor de productie van waterstof. Waterstof is een energiedrager, waarvan bekend is dat bij productie, transport en omzetting op dit moment nog grote verliezen zijn, waardoor de efficiency van elektrische auto's met accu hoger is. Met name voor vrachtvervoer is waterstof een geschikte toepassing.

We zien dat het van belang is de afweging wel/niet elektrisch te maken tegen de achtergrond van vervuiling- en uitputtingseffecten van de productie van de elektrische auto. Tegelijk weten we dat het huidige systeem met de fossiele brandstofmotor met alle andere vervuilingaspecten op zijn einde loopt. De vraag is of het Leger des Heils anders wil staan in de energietransitie dan de mainstream beweging, die gaande is, en die ook door de overheid ondersteund en aangestuurd wordt.

B. Sobere uitstraling

Voor het Leger des Heils is de uitstraling van het leasewagenpark van belang. Het Leger des Heils wil vasthouden aan een imago van eenvoud en soberheid. Voorheen waren er uitsluitend luxe modellen op de markt. Inmiddels is er een breed spectrum aan modellen en kunnen in het assortiment ook auto's gekozen worden met een sobere uitstraling. Daarnaast lijkt er maatschappelijk sprake te zijn van een kanteling van het imago van de elektrische auto: het gebruik van elektrische auto's straalt positief af op het beeld van een organisatie. Het is bekend dat met name voor de jongere generaties bij de keuze van een werkgever het duurzaamheidsaspect steeds zwaarder meeweegt.

C. Het financiële plaatje

Bij autoleasing staat niet de aanschaf, maar het gebruik centraal. Dat levert voor elektrisch rijden in lease snel een financiële besparing op. Het kantelpunt is voor een deel afhankelijk van

Juli 2021					
Categorie	1	2	3	4	4
Standaard auto	Peugeot 108	Opel Corsa	Peugeot 308 SW	Opel Grandland	Opel Grandland PHEV
Leaseprijs*	€ 654,42	€ 764,13	€ 945,35	€ 1.054,02	€ 1.155,76
Volledig elektrisch alternatief	Niet beschikbaar	Opel Corsa E	VW I.D. 3	Skoda Enyaq	
Leaseprijs**	n.v.t.	€ 845,54	€ 938, 83	€ 1.117,66	

hoeveelheid kilometers en type auto. Hoe meer kilometers jaarlijks gereden worden, des te goedkoper elektrische lease is. Op dit moment kunnen met name de grotere type auto's (categorie 3

en 4) bijna voor ongeveer dezelfde leaseprijs aangeboden worden als een benzine of dieselauto. Het kantelpunt in maandelijkse leasewaarde is inmiddels bereikt, zij het dat in de lease service ook de aansluiting van een elektrische laadpaal bij de berijder thuis wordt geïnstalleerd (eenmalige kosten van ca. € 3.000, zijn in de maandelijkse kosten meegenomen). De meerwaarde van een mobiliteitsoplossing met een veel lagere CO₂-footprint is daarmee financieel gezien aantrekkelijk geworden voor de luxere categorieën en zal naar verwachting op korte termijn ook mogelijk zijn voor nieuwe modellen in de eenvoudigere categorieën.

D. Laadinfrastructuur

Er komen steeds meer publieke laadpalen in Nederland. Dat maakt het voor medewerkers van het Leger des Heils en voor berijders van een elektrische leaseauto makkelijker om in de buurt van een locatie de auto op te laden. Ten behoeve van zekerheid om te kunnen opladen zal het echter nodig zijn om ook een eigen laadinfrastructuur aan te leggen. Hierbij geldt dat de kosten voor de baten uit gaan: er zal een investering gedaan moeten worden om dit mogelijk te maken. Aanschaf en installatie is per dubbele laadpaal circa € 10.000. Hoogte van dit bedrag is met name afhankelijk van een aantal technische zaken. De laadpaal zelf kost circa € 3.000. Wanneer de laadinfrastructuur aangelegd wordt op locaties waar zonnepanelen al elektriciteit produceren of wanneer dit tegelijk wordt aangelegd, heeft dit ook een financieel en duurzaamheidsvoordeel: op de tijden van productie van elektriciteit kan deze groene stroom direct gebruikt worden voor het opladen van auto's.

E. Bijtelling

Het is bekend dat de bijtelling voor privé gebruik van leaseauto's komende jaren toe zal nemen tot 22%. Voor leaserijders levert dit minder financieel voordeel op. Keerzijde is wel dat de prijzen van elektrische auto's door toenemende schaalgrootte en systeeminnovatie zal dalen.



4 Voorstellen

Op basis van bovenstaande afwegingen doet Stafdienst VIF de volgende voorstellen:

1. Laat Stafdienst VIF in samenwerking met Broekhuis een CO₂-normering voorstellen waaraan alle nieuwe contracten voor persoonlijke leaseauto's moeten voldoen. Deze norm kan jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld worden. Stel daarbij vast dat de keuze voor een leaseauto sturend is als het gaat om het reispatroon dat bij de werkzaamheden van de betreffende medewerker hoort.³ Hiermee stimuleert het Leger des Heils als werkgever het gebruik van elektrische personen leaseauto's en heeft Broekhuis als leverancier een duidelijk uitgangspunt voor samenstelling van het assortiment en advisering.
2. Onderzoek van de vigerende Mobiliteitsregeling en bijbehorende bijlagen maakt zichtbaar dat het gebruik van elektrische personenleaseauto's niet strijdig is met huidige regelingen en voorwaarden en er dan ook geen aanpassing in de mobiliteitsregeling nodig is. Zie o.a. Autoregeling – bijlage bedrijfseconomische toekenning artikel 4 en artikel 5. Praktische uitwerking van tariefstructuur en tarieven wordt door Stafdienst VIF (contractmanager) met Broekhuis ingeregeld en ter accordering voorgelegd aan de portefeuillehouder in de Raad van Bestuur W&G / LJ&R.
3. Geef Stafdienst VIF de opdracht om vanaf Q4 2021 in afstemming met Broekhuis en de regionale facilitaire diensten het bedrijfswagenpark stapsgewijs te gaan elektrificeren.⁴ Daarbij is het uitgangspunt: "elektrisch, tenzij er bedrijfseconomisch of anderszins goede redenen zijn om hier van af te wijken". Hierbij wordt rekening gehouden met (1) aankomende verplichtingen in grote steden, (2) beschikbaarheid en betaalbaarheid van modellen die passen bij het benodigde gebruik. Per casus wordt een business case opgesteld waarin de volledige looptijd van gebruik wordt meegenomen evenals de benodigde investering voor een laadpaal (wanneer dit specifiek voor het bedrijfsvoertuig wordt ingericht). Deze business case met de diverse scenario's wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de regionale Directeur Bedrijfsvoering. De programmamanager Duurzaamheid heeft hierin een adviserende rol en bewaakt op de totaalportefeuille dat de beleidslijn 'elektrisch tenzij' gehanteerd wordt.
4. Laat Stafdienst VIF in samenspraak met de regionale Directeuren Bedrijfsvoering en regionale facilitaire diensten circa 1 tot 3 locaties aanwijzen per regio waar in 2022 een laadpaal geïnstalleerd zal worden. Daarbij wordt gekeken naar een goede combinatie van gebruik door zowel personen-leaseauto's (kantoorgebruik) als bedrijfs-leaseauto's (zorgfunctie, facilitaire functie). De investering zal worden opgenomen in de duurzaamheidsmaatregelen van de investeringsbegroting 2022.

Bij deze voorstellen is het van belang dat er binnen alle regio's draagvlak is en dit niet alleen een besluit van de Raad van Bestuur is, maar ook inhoudelijke instemming heeft van de regionale directies. Alleen dit zal consequente invoering mogelijk en haalbaar maken.

³ Uitgangspunt is dat Broekhuis Lease per casus een advies uitbrengt op basis van te verwachten / voor functie benodigd reisgedrag van de medewerker. Wanneer het reispatroon dermate complex is dat een elektrische auto vanwege actieradius niet passend is, kan afgeweken worden van de norm door de keuze te maken voor een benzine- of dieselauto.

⁴ Er worden in diverse regio's nog steeds gebruikte locatiegebonden auto's gecontracteerd. Op basis van een benadering van Total Costs of Ownership én uitstoot is aan te bevelen om hiermee te stoppen.