

CE

**Oplossingen voor
milieu, economie
en technologie**

Oude Delft 180

2611 HH Delft

tel: 015 2 150 150

fax: 015 2 150 151

e-mail: ce@ce.nl

website: www.ce.nl

Besloten Vennootschap

KvK 27251086

Responsible Lease

De haalbaarheid van een keurmerk
voor maatschappelijk verantwoorde
autolease

Rapport

Delft, april 2004

Opgesteld door: H.P. (Huib) van Essen
L.J. (Rens) Kortmann



Colofon

Bibliotheekgegevens rapport:

H.P. (Huib) van Essen, L.J. (Rens) Kortmann

Responsible Lease

De haalbaarheid van een keurmerk voor maatschappelijk verantwoorde autolease

Delft, CE, 2004

Bedrijfsbeleid / Auto's / Huur / Maatschappelijke factoren / Duurzaamheid / Milieukeurmerken

Publicatienummer: 04.4285.07

Verspreiding van CE-publicaties gebeurt door:

CE

Oude Delft 180

2611 HH Delft

Tel: 015-2150150

Fax: 015-2150151

E-mail: publicatie@ce.nl

Opdrachtgever: Ministerie van VROM

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Huib van Essen

© copyright, CE, Delft

CE

Oplossingen voor milieu, economie en technologie

CE is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau, gespecialiseerd in het ontwikkelen van structurele en innovatieve oplossingen van milieuvraagstukken. Kenmerken van CE-oplossingen zijn: beleidsmatig haalbaar, technisch onderbouwd, economisch verstandig maar ook maatschappelijk rechtvaardig.

CE-Transform

Visies voor duurzame verandering

CE-Transform, een business unit van CE, adviseert en begeleidt bedrijven en overheden bij veranderingen gericht op duurzame ontwikkeling.

De meest actuele informatie van CE is te vinden op de website: www.ce.nl

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	5
1.1 Maatschappelijk verantwoord ondernemen	5
1.2 Wagenparkscans	5
1.3 Rol van de overheid	6
1.4 De rol van (branche-) keurmerken	6
1.5 Een keurmerk voor zuinige en veilige autolease?	7
1.6 Leeswijzer	7
2 De autoleasemarkt in Nederland	9
2.1 Wanneer spreken we van een lease-auto?	9
2.2 Leaseconstructies en contractvormen	10
2.3 Wagenparkregelingen	11
2.4 Kentallen	11
3 Autolease en duurzaamheid	13
3.1 Milieu- en andere negatieve effecten van auto's	13
3.2 Milieubelasting door lease-auto's	14
3.3 Beïnvloeden van milieubelasting, veiligheid en congestie	15
3.4 Overzicht van invloedsfactoren per milieueffect	16
3.5 Initiatieven voor een schoon, zuinig en veilig wagenpark	17
3.5.1 Leasemaatschappijen	17
3.5.2 Klanten van leasemaatschappijen	20
3.5.3 Onderzoekinstellingen	20
4 Mogelijke opzet van een keurmerk	23
4.1 Toegevoegde waarde van een keurmerk	23
4.2 Aangrijpingspunt	24
4.3 Eisen die het keurmerk kan stellen	24
4.4 Organisatie van een keurmerk	25
5 Reacties uit de branche	27
5.1 Reactie van de brancheorganisatie VNA	27
5.2 Reacties van leasemaatschappijen	27
5.3 Reacties van wagenparkbeheerders	28
6 Meest kansrijke opties	29
6.1 Keurmerk per lease-auto: uitbreiding Green Lease	29
6.2 Keurmerk per wagenpark	30
7 Conclusies en aanbevelingen	33
7.1 Er zijn vele mogelijkheden om de negatieve effecten van auto's te beperken	33
7.2 Lease-auto's voldoen aan strenge emissie-eisen maar geven grote bijdrage aan broeikas-effect	33
7.3 Toegevoegde waarde van een keurmerk	34
7.4 Voorwaarden voor een succesvol keurmerk	34
7.5 Meest kansrijke opties	35
7.6 Aanbevelingen	35
Referenties	37
Lijst van geïnterviewde personen	39

Samenvatting

Dit rapport onderzoekt het concept 'Responsible Lease': een momenteel nog niet bestaand keurmerk voor relatief zuinige en veilige autolease. Het gaat hierbij om een kosten- en milieuvriendelijke variant van het product dat leasemaatschappijen aanbieden en dat bovendien veiliger is. De doelstelling van het onderzoek is een gefundeerd oordeel te kunnen geven over de mogelijkheden en haalbaarheid van 'Responsible Lease'.

Maatregelen voor lease-auto's hebben relatief grote impact

Auto's hebben verschillende negatieve effecten op de maatschappij, in het bijzonder emissies van schadelijke stoffen, broeikasgas en geluid, ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte. Daarnaast zijn er de enorme maatschappelijke problemen van verkeersonveiligheid en congestie.

Lease-auto's stoten relatief veel CO₂ uit en leveren daarmee een relatief grote bijdrage aan het broeikaseffect. Dit komt vooral omdat lease-auto's relatief groot zijn en een hoog jaarkilometrage hebben. Het aandeel diesel auto's in het leasewagenpark is meer dan drie keer zo groot als het aandeel diesel in het totale personenwagenpark. Dit zorgt voor een relatief hoge uitstoot van luchtvervuilende stoffen door leaseauto's. Daar staat tegenover dat lease-auto's over het algemeen relatief nieuwe auto's zijn en daardoor aan strenge emissie-eisen voldoen. Het nadelige effect van het grote aandeel diesel wordt hierdoor gerelativeerd.

Maatregelen die het gebruik en de aanschaf van lease-auto's beïnvloeden hebben in potentie een groot effect op de milieueffecten en veiligheid van personenauto's in Nederland. Dit komt enerzijds omdat het gemiddelde jaarkilometrage van lease-auto's relatief hoog is en anderzijds omdat lease-auto's een relatief groot aandeel hebben in het totaal aantal nieuw verkochte auto's.

Een keurmerk kan helpen om de negatieve effecten van lease-auto's te beperken

Er zijn verschillende momenten waarop autogebruikers de omvang van de negatieve effecten van hun autogebruik kunnen beïnvloeden:

- bij de aanschaf van de auto;
- bij het uitoefenen van een rijstijl;
- bij het onderhoud van de auto;
- bij de keuze van vervoerswijzen;
- bij de keuze voor compensatie van de bijdrage aan het broeikaseffect.

Voor elk moment bestaan verschillende effectieve maatregelen die genomen kunnen worden om de bijdrage van autorijden aan het broeikaseffect, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid te beperken.

Een keurmerk kan wagenparkbeheerders en leasemaatschappijen helpen zodat ze niet zelf het wiel uit hoeven te vinden wat betreft de meest (kosten)effectieve maatregelen. In sommige gevallen kan het leiden tot kostenbesparing door brandstofbesparing en schadereductie. Daarnaast zou een keurmerk voor duurzame autolease voor verschillende partijen voordelen kunnen hebben op gebied van imagoverbetering. Het kan een laagdrempelige en herkenbare mogelijkheid bieden voor aantoonbaar duurzaam wagenparkbeleid.

Scepsis in de markt geeft inzicht in voorwaarden voor een succesvol keurmerk

Zowel de VNA, leasemaatschappijen en wagenparkbeheerders hebben sympathie voor het idee van een keurmerk, maar zijn niet direct overtuigd van de voordelen. De inschatting is dat er een markt is voor Responsible Lease, maar dat de omvang daarvan sterk afhankelijk is van de opzet en eisen van het keurmerk. Het aantal geïnteresseerde klanten zal groter zijn indien het voor hen op korte termijn aantoonbaar kostenbesparing oplevert. Ook moet het de wagenparkbeheerder niet teveel extra tijd kosten.

Als belangrijkste voorwaarden voor een succesvol keurmerk worden dan ook genoemd:

- samenstelling van een effectief pakket;
- aantoonbaar maken dat zo'n pakket daadwerkelijk besparingen oplevert en daardoor minimaal kostenneutraal is.

De grootste twijfel over de haalbaarheid van een keurmerk bij leasemaatschappijen heeft te maken met het feit dat leaseproducten voor een groot deel maatwerk zijn. In de branche bestaat de vrees dat een keurmerk teveel zaken standaardiseert en daarmee onvoldoende ruimte laat voor maatwerk.

Als het concept wordt uitgewerkt heeft de VNA voorkeur voor een branchebreed keurmerk, in plaats van een product voor een beperkt aantal maatschappijen. Een mogelijke rol van de VNA is het helpen ontwikkelen van een productmap. VNA ziet voor zichzelf geen leidende rol weggelegd in het opzetten of beheren van een keurmerk.

De meeste kansrijke opties voor 'Responsible Lease' zijn:

- ontwikkeling van een nieuw keurmerk per wagenpark;
- uitbreiding van het bestaande keurmerk 'Green Lease' (per lease-auto), zie verder onder 'aanbevelingen'.

Eisen in een nieuw keurmerk

De in dit rapport gepresenteerde inhoud van het keurmerk is zo flexibel ingericht dat het op zeer uiteenlopende typen wagenparken toepasbaar is. Daardoor komt het keurmerk tegemoet aan de wens om maatwerk te bieden. Hieronder volgt een overzicht van de eisen.

Samenstelling wagenpark (verplicht)

Wat betreft de eisen aan de *samenstelling van het wagenpark* is belangrijk op te merken dat het aanbod van auto's waaruit gekozen kan worden niet te veel moet worden ingeperkt. Er zijn verschillende mogelijkheden om ervoor te zorgen dat een wagenpark met een Responsible Lease keurmerk uit gemiddeld zuiniger auto's bestaat dan een doorsnee wagenpark (hieruit een keuze moet worden gemaakt):

- 1 Beperk het aanbod tot auto's met een energielabel A, B of C.
- 2 Stel een eis aan het gemiddelde energielabel in een wagenpark.
- 3 Stel een eis aan het gemiddelde absolute brandstofverbruik in een wagenpark.
- 4 Eis een financiële prikkel in de wagenparkregeling (bijv. een eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van het energielabel).
- 5 Eis een benadeling van auto's met hoge energielabels in de normcalculatie (zodat deze auto's in een hogere klasse terecht komen).



Contractvorm en wagenparkregeling stimuleren veilige en zuinige auto's (verplicht)

Een keurmerk zou eisen kunnen stellen aan de contractvorm en/of de wagenparkregeling:

- open calculaties (tussen leasemaatschappij en wagenparkbeheerder) zodat de wagenparkbeheerder financieel voordeel heeft bij brandstofbesparing;
- normcalculatie (in de wagenparkregeling¹) gebaseerd op een leaseprijs inclusief brandstofverbruik bij voorkeur in combinatie met een financiële prikkel die verleidt tot het kiezen van zuinige en veilige auto's.

Informatievoorziening over verbruik en schade (verplicht onder voorwaarden)

Informatievoorziening naar zowel de wagenparkbeheerder als berijders is naar verwachting belangrijk voor bedrijven die kiezen voor Responsible Lease. Een keurmerk zal in algemene termen eisen moeten stellen welke soorten informatie moeten worden aangeleverd, maar niet precies moeten voorschrijven wat en hoe. Daarnaast moet de klant zelf kunnen beslissen of de informatie verstrekt wordt aan de wagenparkbeheerder, het management en/of individuele gebruikers.

Beïnvloeding van de rijstijl (verplicht onder voorwaarden)

Activiteiten die zijn gericht op de rijstijl hebben als voordeel dat ze de keuzevrijheid bij de autokeuze niet aantasten. In combinatie met ondersteunende in-car apparatuur kunnen ze leiden tot significante brandstofbesparingen. Bovendien hebben deze activiteiten een zichtbare imagoverbetering voor het bedrijf tot gevolg door verbetering van het rijgedrag van de berijders. Wagenparkbeheerders stellen een belangrijke voorwaarde voor het opnemen van rijstijlopleidingen (bij voorkeur in combinatie met in-car apparatuur) in een keurmerk. Dit is dat er een goed beeld is te geven van de te verwachten effecten op de kosten, veiligheid en milieubelasting van een bepaald wagenpark. Op dit moment zijn er echter nog onvoldoende gegevens over de effecten die behaald zijn bij concrete wagenparken.

Kilometerreductie (optioneel)

Mogelijke effecten op het gebied van kilometerreductie kunnen worden verwacht bij de privé-kilometers en bij ritten in gebieden die door congestie moeilijk bereikbaar zijn (bijvoorbeeld binnensteden; hier is OV een goed alternatief). Kilometerreductie is echter een lastig punt omdat het reduceren van kilometers niet mag gaan conflicteren met de bedrijfsvoering. Het lijkt daarom wenselijk om op dit punt niet al te harde eisen te stellen, zoals:

- stimulering om OV te gebruiken i.p.v. de auto (stedelijk gebied; congestiewegen; bijvoorbeeld door middel van Mobility Mixx);
- loyaliteitsprogramma (zoals Airmiles) voor kilometerreductie.

Compensatie (optioneel)

CO₂-compensatie kost altijd geld. Het kan daarom beter niet verplicht worden gesteld voor een keurmerk omdat dat dan het marktpotentieel ervan te zeer zou beperken. Het is wel wenselijk om deze maatregel optioneel aan te bieden voor klanten die zich hiermee willen profileren. Leasemaatschappijen zouden hier een actieve rol in kunnen spelen.

¹ Het stellen van eisen aan de wagenparkregeling is (juridisch) wellicht lastig omdat het een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer, waarbij de leasemaatschappij hoogstens een adviserende rol heeft.

Aanbevelingen

De eerstvolgende stap om Responsible Lease als wagenparkkeurmerk vorm te geven is om met een consortium van bijv. de VNA, enkele leasemaatschappijen en wagenparkbeheerders, adviseurs (CE, Grontmij, Mobility Result) en overheden (VROM of V&W) de productinhoud volledig uit te werken in de vorm van een productmap. Daarna kan hiermee een pilot worden uitgevoerd met één leasemaatschappij en twee of drie klanten. De grootste bottleneck hiervoor is op dit moment het vinden van een trekker en financier.

Daarnaast hebben we nog de volgende aanbevelingen voor andere partijen.

Voor *Green Lease* bevelen we aan de volgende uitbreidingsmogelijkheden te onderzoeken:

- markt vergroten door het uit te breiden naar auto's van alle leasemaatschappijen, liefst door samenwerking met de VNA;
- geef het label een officiële status, bijvoorbeeld door opname in een pakket van eisen bij aanbestedingen door overheden;
- inhoudelijke aanpassingen:
 - ook C-labels toestaan om marktpotentieel te vergroten;
 - altijd overzichtelijke verbruiksgegevens naar bestuurders sturen;
 - rijstijlopleidingen verplichten (en besparingen met praktijkcijfers ondersteunen);
 - snelheid- of toerenbegrenzer voor bestelauto's verplicht stellen;
 - beloning voor veilig en/of zuinig rijden toevoegen aan het keurmerk;
 - eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van brandstofverbruik en/of schade (hoewel dit wellicht lastig is te implementeren omdat dit een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer).

Het programma *Het Nieuwe Rijden* bevelen we aan om te zorgen voor betere onderbouwing van besparingen in praktijksituaties bij bedrijven, bijv. door meting van brandstofbesparing en schadereductie in verschillende praktijksituaties.

Tot slot hebben we nog de volgende aanbevelingen voor de *autoleasebranche* als geheel:

- stimuleer het gebruik van normcalculaties en presenteer leaseprijzen inclusief brandstofvoorschot;
- werk aan actievere promotie van de combinatie HNR, in-car apparatuur en eventueel CO₂-compensatie;
- besteed aandacht aan energielabels en andere milieu-informatiebronnen.

Tijd voor het nemen van maatschappelijke verantwoordelijkheid

Bedrijven die maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk brengen stellen in veel gevallen ook eisen aan hun leveranciers. In dit rijtje past ook een zo duurzaam mogelijk wagenpark, al moet dat uiteraard wel passen in de bedrijfseconomische kaders.

In het huidige politieke klimaat waarin zelfs generieke stimuleringsmaatregelen voor schone en zuinige auto's zijn afgeschaft, zijn fiscale maatregelen voor relatief schone of zuinige lease-auto's niet te verwachten.

De leasebranche zal daarom zelf haar verantwoordelijkheid moeten nemen als het gaat om duurzame autolease. Een keurmerk dat schone, zuinige en veilige autolease weet te combineren met kosteneffectiviteit zou hier een goede invulling van kunnen zijn.

1 Inleiding

Dit rapport onderzoekt het concept 'Responsible Lease': een momenteel nog niet bestaand keurmerk voor relatief zuinige en veilige autolease. Het gaat hierbij om een kosten- en milieuvriendelijke variant van het product dat leasemaatschappijen aanbieden dat bovendien veiliger is.

Het concept sluit aan bij verschillende ontwikkelingen van de laatste jaren:

- maatschappelijk verantwoord ondernemen;
- wagenparkscans;
- overheidsbeleid;
- keurmerken.

In de volgende paragrafen schetsen we een beeld van deze ontwikkelingen in relatie tot autolease.

1.1 Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is in toenemende mate het adagium van het bedrijfsleven voor de 21^{ste} eeuw. Om te kunnen spreken van maatschappelijk verantwoord ondernemen, moet een bedrijf aandacht besteden aan elk van de drie P's: Profit, People en Planet. Hoewel deze drie aandachtsgebieden niet los van elkaar te zien zijn, geven ze goed aan dat bedrijven zich niet meer alleen op 'profit' (winst) kunnen richten, maar ook hun maatschappelijke verantwoordelijkheid erkennen op gebied van 'people' (mensen) en 'planet' (milieu) en daar invulling aan willen geven.

Bedrijven worden steeds meer afgerekend op hun bijdrage aan duurzaamheid. Een voorbeeld hiervan is de Dow Jones 'Sustainability index'. Voor een bedrijf is het echter essentieel dat een goede balans tussen commerciële, bedrijfseconomische en maatschappelijke belangen daarbij natuurlijk niet uit het oog wordt verloren.

De overheid stelt vaak randvoorwaarden, door middel van regelgeving op het gebied van ondermeer veiligheid, milieu en arbo. Maatschappelijke verantwoord ondernemen betekent echter dat bedrijven (of branches) een stap verder gaan dan de wettelijke kaders of normen door zelf interne doelstellingen te formuleren die verder gaan dan de wettelijke eisen. Zo kunnen bedrijven de eigen producten en productieprocessen doorlichten op duurzaamheid. Een belangrijk onderdeel is meestal dat d.m.v. jaarverslagen verantwoording wordt afgelegd over de prestaties op het gebied van o.a. veiligheid en milieu. Bedrijven die maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk brengen stellen in veel gevallen ook eisen aan hun leveranciers. In dit rijtje past ook een zo duurzaam mogelijk wagenpark, al moet dat uiteraard ook passen in de bedrijfseconomische kaders.

1.2 Wagenparkscans

Verschillende overheden, met name gemeenten zijn al een tijd bezig om de milieuprestaties van hun wagenpark te verbeteren. Betrouwbare informatie over de milieuvoordelen van verschillende technieken en de (meer)kosten is daarbij onontbeerlijk. Om in deze behoefte te voorzien, heeft CE in opdracht

van Novem enkele jaren geleden de Milieu- en EfficiencyScan (MES) ontwikkeld. Met dit softwareprogramma kan de huidige milieuprestatie van een wagenpark in kaart gebracht worden en kunnen verschillende investerings-scenario's worden vergeleken op milieuprestatie en kosten.

De MES is met name bedoeld voor gemeentelijke wagenparken waarin zich naast de alledaagse voertuigen ook huisvuilauto's en veegmachines bevinden. Inmiddels is de MES toegepast voor adviezen voor de wagenparken van o.a. een fors aantal gemeenten en dat van Rijkswaterstaat.

De maatregelen voor personenauto's die op basis van de MES worden aanbevolen zijn voor verschillende wagenparken in grote lijnen hetzelfde. Deze observatie was één van de aanleidingen om het concept Responsible Lease te gaan onderzoeken.

1.3 Rol van de overheid

Zowel op het gebied van veiligheid als van milieu bestaan er voor personenauto's verschillende, veelal Europese, normen. Naast deze Europese kaders heeft de Nederlandse overheid de mogelijkheid om via eigen beleid de milieuprestaties en de veiligheid van personenauto's te verbeteren. Zo probeert de overheid via het programma Het Nieuwe Rijden (uitgevoerd door Novem) een relatief zuinige rijstijl te stimuleren. Ook bestond er tot voor kort een subsidie op relatief zuinige auto's (met een Energielabel A of B).

Naast dit meer generieke beleid bestaat er op dit moment geen beleid op gebied van veiligheid en milieu dat zich specifiek richt op de lease-auto. Binnen de Nederlandse overheid leven echter wel al langere tijd ideeën voor specifiek beleid voor de leasemarkt. Zo zijn in de commissie Vergroening Belastingstelsel, onder voorzitterschap van het Ministerie van Financiën, mogelijkheden besproken om fiscale prikkels te introduceren om het gebruik van lease-auto's veiliger en milieuvriendelijker te maken. Ook richt het eerder genoemde programma Het Nieuwe Rijden zich steeds meer op de leasemarkt.

In het huidige politieke klimaat waarin zelfs generieke stimuleringsmaatregelen voor schone en zuinige auto's zijn afgeschaft, zijn fiscale maatregelen voor relatief schone of zuinige lease-auto's niet te verwachten. De recente wijzigingen van de fiscale bijtelling voor leaserijders (voor de meeste leaserijders is deze verlaagd van 25% naar 20% van de nieuwprijs van de auto) maakt de introductie van stimuleringsmaatregelen voor de leasemarkt op dit moment nog minder waarschijnlijk.

1.4 De rol van (branche-) keurmerken

In veel gevallen ondersteunen brancheorganisaties de bedrijven die werkzaam zijn in een bepaalde branche bij het invulling geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Eén van de manieren waarop brancheorganisaties hun leden op dit vlak ondersteunen is door het ontwikkelen van keurmerken of kwaliteitszorgsystemen. Voorbeelden zijn de verschillende keurmerken voor het wegvervoer van Transport en Logistiek Nederland (keurmerk Transport en Logistiek en keurmerk Voedselveiligheid), keurmerk Touringcarbedrijf van KNV bus of het internationale IMA-S keurmerk voor de zeevaart.

Keurmerken bieden een aantal voordelen:

- niet ieder bedrijf hoeft het wiel opnieuw uit te vinden;
- goed voor het imago van de branche (en branchevereniging);
- het biedt aan klanten een herkenbaar en betrouwbaar product;
- in sommige gevallen kan het ongewenst ingrijpen van de overheid voorkomen of beperken.

De nadelen van een keurmerk zijn:

- werkt als keurslijf wanneer te stringent toegepast;
- brengt veel administratieve last met zich mee;
- vereist inspanningen op het gebied van handhaving.

1.5 Een keurmerk voor zuinige en veilige autolease?

Bovenstaande ontwikkelingen geven aan dat de vraag gerechtvaardigd is of een keurmerk voor relatief veilige en schone lease-auto's haalbaar en levensvatbaar is. Dit onderzoek is een eerste verkenning naar de mogelijkheden voor een dergelijk keurmerk, met als werknaam 'Responsible Lease'.

De doelstelling van het onderzoek is een gefundeerd oordeel te kunnen geven over de mogelijkheden en haalbaarheid van 'Responsible Lease'. Hiervoor is het belangrijk dat verschillende betrokken partijen worden geraadpleegd. In het onderzoek wordt (globaal) inzicht verkregen in uiteenlopende, maar relevante zaken:

- interesse en draagvlak;
- marktpotentieel;
- inhoudelijke uitwerking;
- voor- en nadelen en potentiële effecten;
- organisatorische aspecten en kosten.

De belangrijkste vragen in dit onderzoek zijn:

- 1 Hoe steekt de autoleasebranche in Nederland in elkaar en welke initiatieven heeft zij tot nu toe ondernomen in de richting van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
- 2 Wat is de haalbaarheid van Responsible Lease blijkens de reacties uit de branche op de mogelijkheden voor een keurmerk?
- 3 Wat zijn de meest kansrijke opties voor Responsible Lease en hoe kunnen deze worden uitgewerkt tot een concreet product?

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we een analyse van de autoleasebranche in Nederland. Daarna bepalen we in hoofdstuk 3 hoe de autoleasebranche de duurzaamheid van het leasewagenpark kan verbeteren en welke initiatieven zij in deze richting al heeft ondernomen. In hoofdstuk 4 geven we een overzicht van de mogelijke opzet van een keurmerk waarna we de gepeilde reacties uit de branche hierop weergeven in hoofdstuk 5. De meeste kansrijke opties voor een keurmerk worden uitgewerkt in hoofdstuk 6, waarna hoofdstuk 7 afsluit met de conclusies van het onderzoek en aanbevelingen voor het vervolg.



2 De autoleasemarkt in Nederland

De autoleasemarkt in Nederland heeft een aanzienlijke omvang. Het leasen van auto's is hier populairder dan in de meeste andere Europese landen. Met het oog op vermindering van de milieubelasting is het daarom een interessante markt. In dit hoofdstuk geven we in vogelvlucht een beeld van autolease in Nederland.

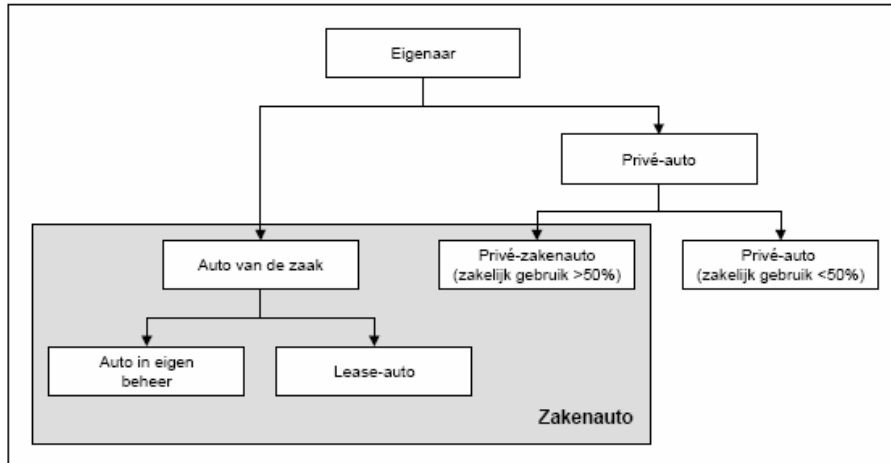
Eerst gaan we in op het principe van autolease (paragraaf 2.1) en de verschillende leaseconstructies, contractvormen en wagenparkregelingen die bestaan (paragraaf 2.2 en 2.3). Deze aspecten zijn van belang omdat een effectief keurmerk hier zoveel mogelijk bij aan moet sluiten en bovendien hier mogelijk eisen kan stellen.

Tenslotte schetsen we een beeld van de rol van autolease in het totale Nederlandse wagenpark aan de hand van een aantal kentallen (paragraaf 2.4).

De milieubelasting van lease-auto's en bestaande initiatieven voor een schoon, zuinig en veilig wagenpark komen aan bod in het volgende hoofdstuk.

2.1 Wanneer spreken we van een lease-auto?

Figuur 1 Indeling van privé auto's en auto's van de zaak



Bron: De zakenautorijder aan het begin van de 21^e eeuw (TNO-Inro, 2002)

In de leasemarkt wordt op basis van eigenaarschap, beheer en gebruik van de auto onderscheid gemaakt tussen:

Privé auto:

Een personenauto die eigendom is van een natuurlijk persoon.

Privé zakenauto:

Een privé auto die voor 50% of meer voor zakelijke doeleinden gebruikt wordt.

Auto van de zaak:

Een personenauto die door de werkgever ter beschikking gesteld wordt aan een werknemer en door deze werkgever grotendeels betaald wordt.

Auto van de zaak in eigen beheer:

Een auto van de zaak waarbij de werkgever zelfstandig zorg draagt voor de financiering van de auto. Veelal, maar niet altijd, gaat dit gepaard met zelfstandig beheren van de auto.

Lease-auto:

Een auto van de zaak waarbij de financiering verzorgd wordt door een financieringsmaatschappij. Veelal, niet altijd, gaat dit gepaard met de uitbesteding van het beheer van de auto aan de leasemaatschappij.

2.2 Leaseconstructies en contractvormen

Voor de lease-auto's kunnen we verschillende leaseconstructies onderscheiden. Voor alle vormen van autolease geldt dat gedurende de looptijd van het contract de leasemaatschappij juridisch eigenaar is van de auto. De twee belangrijkste hoofdvarianten van lease zijn 'operational lease' en 'financial lease':

Operational lease:

- de auto staat op de balans van de leasemaatschappij;
- na afloop van het contract blijft de leasemaatschappij juridisch eigenaar van de auto.

Financial lease:

- de auto staat op de balans van de klant;
- na afloop van het contract is de klant verplicht de auto over te nemen en wordt vanaf dan juridisch eigenaar.

Bij 'operational lease' kan het zijn dat de auto volledig in beheer is bij de leasemaatschappij. Bij 'financial lease' ligt het beheer bijna altijd bij de klant. 'Financial lease' wordt voornamelijk toegepast voor particulieren die een auto leasen. In dit rapport richten we ons alleen op 'operational lease'.

Bij 'operational lease' wordt onderscheid gemaakt tussen twee contractvormen: open calculatie en gesloten calculatie.

Open calculatie

Een open calculatie bestaat uit een transparante voorcalculatie en een nacalculatie van het totale wagenpark. Dit betekent dat de leaseprijs tot in detail wordt voorgerekend aan de klant, waarbij duidelijk inzicht wordt gegeven in de gebruikte aannames. Na de looptijd van het contract wordt op basis van onder meer de restwaarde van de auto en werkelijke uitgaven aan banden, reparaties, onderhoud en schade een nacalculatie verricht. De nacalculatie heeft betrekking op alle voertuigen uit dezelfde contractperiode. Eventuele extra opbrengsten worden geheel of gedeeltelijk terugbetaald aan de klant. Dit laatste heet saldering. Overigens komt een negatief saldo (d.w.z. de nacalculatie is hoger dan de voorcalculatie) voor de rekening van de leasemaatschappij.

Gesloten calculatie

Bij gesloten calculatie wordt een vaste leaseprijs bepaald op basis van onder meer de looptijd, afgesproken kilometrage, type en merk. Daarnaast wordt een vaste meerprijs per extra gereden kilometer afgesproken. Als het



uiteindelijke kilometrage meer dan 10% afwijkt dan wat was afgesproken, volgt vaak een nieuwe calculatie. Deze leaseprijs is in dit geval exclusief brandstof. Hiervoor wordt een apart voorschot afgesproken dat na afloop wordt verrekend.

Vanwege het risico voor de leasemaatschappij is de leaseprijs in open calculatie vaak hoger dan die in gesloten calculatie. Ondanks het transparante karakter van open calculatie hebben veel klanten van leasemaatschappijen toch de voorkeur voor gesloten calculatie.

2.3 Wagenparkregelingen

Naast open en gesloten calculatie (afspraken tussen leasemaatschappij en werkgevers) bestaat er ook een normcalculatie. Normcalculaties hebben echter geen betrekking op de afspraak tussen leasemaatschappij en werkgever, maar op die tussen werkgever en werknemers. Hierbij worden werknemers ingedeeld in een aantal categorieën. Elke categorie is gekoppeld aan een norm voor het maximale leasebedrag.

De normcalculatie kan gebaseerd worden op de leaseprijs inclusief brandstofverbruik of exclusief brandstofverbruik. In het merendeel van de gevallen worden de normen van een normcalculatie gebaseerd op de leaseprijs inclusief brandstofverbruik.

Als de norm is gebaseerd op de leaseprijs inclusief brandstof kan een werknemer zich alleen een auto met een hoge aanschafprijs veroorloven als deze zuinig is.

2.4 Kentallen

De spelers en kentallen in de autoleasemarkt in Nederland worden beschreven in verschillende rapportages van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA). Bij deze brancheorganisatie zijn ongeveer 90 leasemaatschappijen aangesloten met een totaal wagenpark van bijna 800.000 voertuigen (VNA cijfers derde kwartaal, 2003). Hiermee vormen lease-auto's een aandeel van ongeveer 8% van het totale Nederlandse wagenpark.

Op 1 januari 2003 reden er in Nederland 6,8 miljoen personenauto's rond (bron: CBS Statline). Hiervan stond 11% (ongeveer 780.000 auto's) op naam van een bedrijf. Zo'n 8% daarvan was ook daadwerkelijk een lease-auto.

Het gemiddeld kilometrage van een auto op naam van een bedrijf is ruim tweemaal zo hoog als van een auto die op naam staat van een particulier². Hierdoor is het aandeel van lease-auto's in het totaal aantal personenautokilometers per jaar ook veel hoger dan het aandeel in het wagenpark, namelijk zo'n 16%.

² 32.520 km tegenover 14.830 km; bron: CBS Statline. Deze cijfers zijn over 1997, het meest recente waarvoor CBS hierover gepubliceerd heeft.

Ook het aandeel lease-auto's in nieuw verkochte personenauto's ligt relatief veel hoger: 24%³. Dit betekent dat maatregelen die de aanschaf en het gebruik van lease-auto's beïnvloeden in potentie een relatief groot effect hebben op veiligheid en milieueffecten van personenauto's in Nederland.

³ Totaal verkoop nieuwe personenauto's in 2002 was 510.744 (bron: <http://www.bovagrai.nl/ie/nl/cars/index.html>) tegenover 124.254 nieuwe leaseauto's in 2002 (bron: VNA autoleasemarkt – jaarcijfers 2002. Berekening: 23,4% van 531.000 auto's).



3 Autolease en duurzaamheid

Alle voertuigen, dus ook lease-auto's, belasten het milieu. In dit hoofdstuk laten we zien wat de milieueffecten van auto's zijn en hoe lease-auto's zich qua milieubelasting verhouden tot andere auto's (paragrafen 3.1 en 3.2). Daarna geven we een overzicht van de manieren waarop autogebruikers de milieuschade kunnen beperken en hoe dit specifiek in de autoleasebranche nu al gebeurt (paragrafen 3.3 t/m 3.5).

3.1 Milieu- en andere negatieve effecten van auto's

Auto's hebben verschillende negatieve effecten op de maatschappij. Hierbij kunnen we onderscheid maken tussen:

- 1 Emissies:
 - a Broeikasgassen.
 - b Verzurende emissies.
 - c Gezondheidsbedreigende emissies.
- 2 Geluid.
- 3 Ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte.
- 4 Veiligheid.
- 5 Congestie.

Emissies

De drie genoemde soorten emissies (1a t/m 1c) komen vrij op verschillende momenten in de levenscyclus van een voertuig: bij de productie, bij het gebruik, bij de deconstructie (sloop) en bij de productie van de benodigde brandstof (benzine, elektriciteit, etc.).

De drie belangrijkste emissies van auto's voor het beleid zijn CO₂, NO_x en PM₁₀ (fijn stof).

Emissie van CO₂ wordt beschouwd als belangrijkste veroorzaker van het broeikaseffect en is één van de speerpunten in het nationale milieubeleid. In tegenstelling tot NO_x en PM₁₀ maakt het niet uit waar de CO₂-emissie plaatsvindt: de milieugevolgen als gevolg van klimaatverandering zijn merkbaar op wereldschaal.

Emissie van NO_x draagt bij aan verzuring. Hoge concentraties van NO₂ vormen een direct gevaar voor de volksgezondheid. De milieueffecten van NO_x hebben een meer lokaal karakter dan van CO₂, en zijn voor het verkeer vooral in de buurt van drukke wegen merkbaar.

Hoge concentraties van PM₁₀ (fijn stof) zijn, evenals NO₂, een direct gevaar voor de volksgezondheid. Ook voor PM₁₀ geldt dat de milieueffecten een meer lokaal karakter hebben dan voor CO₂.

Voor dit onderzoek beperken we ons tot de emissies die vrijkomen bij het *gebruik* van voertuigen. Deze emissies vormen het grootste deel van alle emissies uit de levenscyclus van een voertuig (85%: McCleese and LaPuma, 2002). Daarom geven ze een goed beeld van de milieubelasting van auto's door emissies: zure regen die onder meer planten en gebouwen aantast; de vorming van ozon en andere stoffen die schadelijk zijn voor de

gezondheid en een bijdrage aan het broeikaseffect door de uitstoot van met name CO₂.

Geluid

De geluidshinder is het tweede effect. Verbrandingsmotoren produceren geluid die soms hinderlijk kan zijn voor mens en milieu. Voornamelijk rond snelwegen maar ook binnen de bebouwde kom kan geluidshinder voor slaapstoornissen en andere overlast zorgen. Bij moderne auto's die zich met een constante snelheid bewegen is het geluid van de banden vaak luider dan dat van de motor. Over geluidshinder zijn niet veel algemene gegevens bekend, omdat de resultaten van geluidsmetingen afhangen van veel factoren (wind, objecten in de omgeving, vegetatie, etc.) Deze resultaten zijn daarom vaak zeer specifiek voor een situatie en onderhevig aan grote bandbreedtes.

Ruimtegebruik en doorsnijdingen

Het derde type effect van autoverkeer is ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte. De infrastructuur die nodig is om op te rijden deelt de natuurlijke habitat van sommige dieren in tweeën. Dit kan tot gevolg hebben dat sommige diersoorten zich slechter in stand kunnen houden wat weer kan leiden tot een verminderde biodiversiteit.

Veiligheid en congestie

De laatste twee effecten van autoverkeer (veiligheid en congestie) worden vaak niet tot de milieubelasting gerekend. Toch noemen we ze vanwege de grote impact van veiligheid en congestie op de samenleving (externe effecten).

Bij veiligheid is het van belang om onderscheid te maken tussen de veiligheid van inzittenden van auto's en die van overige verkeersdeelnemers (inclusief fietsers, voetgangers, etc.). Vaak wordt in veiligheidsspecificaties van voertuigen alleen aandacht besteed aan die van de inzittenden. Naar de veiligheidskenmerken van auto's voor overige verkeersdeelnemers is nog weinig onderzoek gedaan.

3.2 Milieubelasting door lease-auto's

De gemiddelde milieubelasting van lease-auto's verschilt van die van andere auto's. Dit komt door vier verschillen in de gemiddelde kenmerken van de beide soorten auto's.

Ten eerste is, vanwege het relatief hoge jaarkilometrage, het totale brandstofverbruik van lease-auto's hoog ten opzichte van het aantal. Samen met het tweede verschil – een lease-auto is gemiddeld zwaarder dan een niet-lease-auto en daarom minder zuinig – zal de bijdrage van lease-auto's aan het broeikaseffect daarom relatief groot zijn. Naar verwachting is het nog wat groter dan het aandeel van lease-auto's in het totaal aantal personenautokilometers per jaar (16%, zie hoofdstuk 2). Ten derde valt op te merken dat onder lease-auto's de aandelen LPG en dieselauto's (9% LPG en 48% diesel) veel hoger zijn dan in het gemiddelde wagenpark (LPG: 4%; diesel: 14%)⁴. Voor (nieuwe) LPG auto's geldt dat de emissies over het algemeen vergelijkbaar zijn met die van benzineauto's. Dieselauto's hebben gemiddeld een iets lagere CO₂ emissie, maar hogere luchtvervuilende emissies dan benzineauto's.

⁴ Bronnen: CBS en VNA.

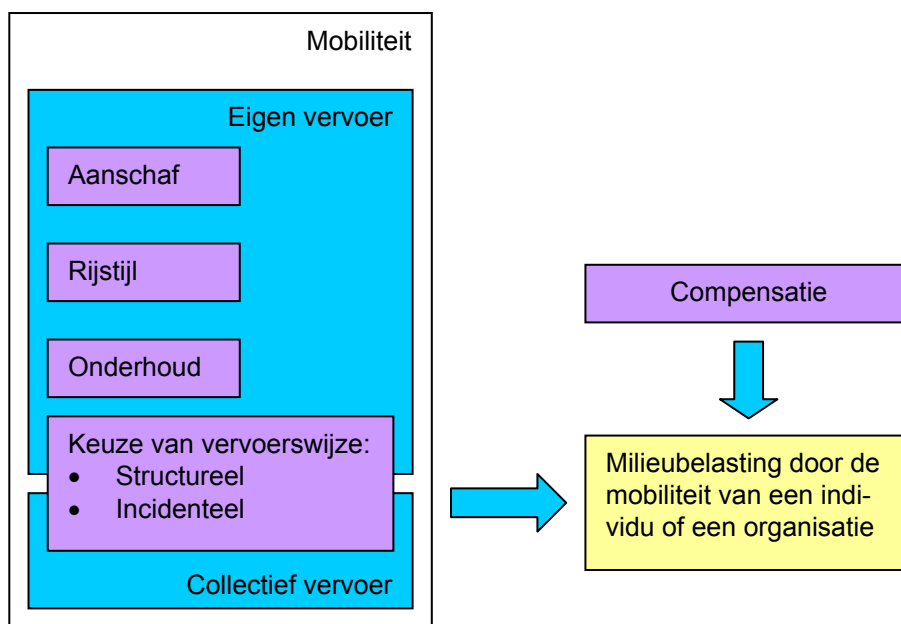
Tot slot zijn lease-auto's relatief erg nieuw waardoor de motoren vaak al aan nieuwe Euronormen voldoen. Euronormen geven grenswaarden aan voor de emissies van onder meer luchtvervuilende stoffen. Dit laatste verschil zorgt er voor dat de bijdrage aan luchtvervuiling minder groot is dan verwacht op basis van alleen de verdeling over brandstofsoorten (groot aandeel diesel).

Samengevat is de bijdrage van de leasebranche aan het broeikas effect relatief groot; de bijdrage aan luchtvervuiling lijkt, gezien de gebruikte brandstoffen, groot, hoewel over het algemeen de schone technologie wordt gebruikt.

3.3 Beïnvloeden van milieubelasting, veiligheid en congestie

Een keurmerk voor duurzame autolease is alleen zinvol wanneer voldoende manieren zijn om de negatieve effecten van lease-auto's te beperken. We stellen ons daarom hier de vraag wanneer een rijder of wagenparkbeheerder de milieubelasting van verkeer en vervoer kan beïnvloeden. Figuur 2 geeft een systematische indeling van de verschillende momenten waarop dit mogelijk is.

Figuur 2 Keuzemomenten waarop personen de milieubelasting van hun mobiliteit kunnen beïnvloeden⁵



In de figuur wordt het totale personenvervoer van een rijder of een hele organisatie opgedeeld in twee componenten: eigen vervoer en collectief vervoer. Samen leiden deze componenten tot de totale milieubelasting, veiligheid en bijdrage aan congestie.

Bij het eigen vervoer heeft de organisatie (meestal middels de wagenparkbeheerder) of werknemer uiteraard meer mogelijkheden om de negatieve effecten te beïnvloeden dan bij het collectief vervoer. Zoals aangegeven in de figuur kunnen de negatieve effecten van eigen vervoer op drie momenten worden beïnvloed:

⁵ Voor goederenverkeer en vervoer kan een zelfde soort diagram worden getekend.

- 1 Bij de aanschaf van voertuigen. De verschillen in het absolute brandstofverbruik van auto's zijn significant. Bijvoorbeeld, lichte auto's of auto's met kleine motoren zijn zuiniger dan zware auto's of auto's met zware motoren. Naast het absolute brandstofverbruik kan ook gekeken worden naar het relatieve verbruik, bijvoorbeeld ten opzichte van andere auto's in dezelfde grootteklasse. Het zgn. energielabel is een goede maat voor het relatieve verbruik van auto's.
- 2 Bij het toepassen van een rijstijl. De rijstijl heeft invloed op verschillende typen milieubelasting, zoals het brandstofverbruik en de veiligheid;
- 3 Bij het onderhouden van voertuigen. Slecht onderhouden voertuigen verbruiken vaak meer brandstof en kunnen meer schadelijk stoffen uitstoten.

Naast deze drie mogelijkheden, kan de wagenparkbeheerder of werknemer de negatieve effecten van verkeer en vervoer ook nog beïnvloeden op de volgende manieren:

- 4 Bij de keuze tussen verschillende vervoerswijzen. Deze keuze wordt in Figuur 2 verbeeld als een blok dat overlap vertoont over de blokken 'eigen vervoer' en 'collectief vervoer'. Elk type heeft verschillende negatieve effecten. De keuze kan structureel zijn, zoals in het woonwerk verkeer, of incidenteel, zoals bij een eenmalige zakenreis. Overigens is deze keuze van vervoerswijze niet beperkt tot de tweedeling 'eigen vervoer' en 'collectief vervoer', maar omvat het ook verschillende types collectief vervoer (bus, trein, vliegtuig, etc).
- 5 Bij de keuze voor compensatie van de milieubelasting. Hierbij kan men denken aan het planten van bomen om zodoende de uitstoot van CO₂ te compenseren.

3.4 Overzicht van invloedsfactoren per milieueffect

Hierboven hebben we vijf types negatieve effecten genoemd en vijf momenten waarop wagenparkbeheerders of werknemers daarop invloed kunnen uitoefenen op de milieubelasting. In Tabel 1 zijn de belangrijkste aandachtspunten aangegeven waarmee de omvang van de negatieve effecten op de verschillende keuzemomenten kunnen worden beïnvloed. In deze tabel gaat het om directe invloed. Meer indirecte invloed is buiten beschouwing gelaten. Een voorbeeld van indirecte invloed is dat de aanschaf van een auto zal leiden tot gebruik ervan en daarmee mogelijk tot een bijdrage aan congestie.



Tabel 1 Overzicht van aandachtspunten om op verschillende keuzemomenten de verschillende negatieve effecten van verkeer en vervoer te beïnvloeden.

	Emissies	Geluid	Ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte	Veiligheid	Congestie
Aanschaf	<ul style="list-style-type: none"> Euronorm Brandstofsoort energielabels verbruik productiewijze . 	<ul style="list-style-type: none"> merk en type voertuig banden (breedte en materiaal) 	n.v.t.	Merk en type voertuig	n.v.t.
Rijstijl	<ul style="list-style-type: none"> toerental snelheid stand gaspedaal in-car apparatuur Duur van de rit 	<ul style="list-style-type: none"> toerental snelheid in-car apparatuur 	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> al of niet toepassen van een veilige rijstijl in-car apparatuur 	<ul style="list-style-type: none"> snelheidspatroon; mate van anticiperen
Onderhoud	<ul style="list-style-type: none"> gebruikte onderdelen bandenspanning wrijvingsweerstand van banden en olie 	<ul style="list-style-type: none"> banden uitlaat 	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> bandenspanning algemeen onderhoud 	n.v.t.
Vervoerswijzekeuze	Emissievergelijking in specifieke situatie	Geluidsvergelijking in specifieke situaties	Ruimtebeslag door infrastructuur	Veiligheidskenmerken verschillende vervoerswijzen	Congestiekenmerken verschillende vervoerswijzen
Compensatie⁶	CO ₂ -compensatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

3.5 Initiatieven voor een schoon, zuinig en veilig wagenpark

Er bestaan initiatieven op gebied van relatief schone, zuinige en veilige lease-auto's. Deze initiatieven treffen we aan bij leasemaatschappijen, klanten van leasemaatschappijen en onderzoeksinstituten. De belangrijkste initiatieven vindt u in de volgende paragrafen.

3.5.1 Leasemaatschappijen

Greenlease

Green Lease is een label voor relatief zuinige lease-auto's. De eerste plannen voor Green Lease ontstonden in 2002 naar aanleiding van de vraag waarom er zo weinig auto's met een energielabel 'A' op de markt waren.

Green Lease auto's kunnen door afzonderlijke leasemaatschappijen worden aangeboden, mits deze aan de gestelde eisen voldoen. Kort na de introductie was dit alleen Circle Lease, maar inmiddels zijn er ook enkele andere (kleine) leasemaatschappijen die Green Lease aanbieden. Door de stringente eisen aan het energielabel zijn dit tot nu toe vrijwel uitsluitend leasemaat-

⁶ Alleen beschikbaar voor personenvervoer.

schappijen van Volkswagen en Audi. In totaal rijden er nu ongeveer 50 Green Lease auto's rond.

Green Lease auto's hebben energielabel A of B. De CO₂ uitstoot wordt gecompenseerd via 'Cool Driving' van Business for Climate. Tevens schenkt Green Lease donaties aan 'groene' doelen, zoals het Wereld Natuur Fonds. Wanneer de wens bestaat kan in-car energiebesparende apparatuur worden ingebouwd, maar dit is niet standaard. Ook kunnen rijstijlopleidingen via Het Nieuwe Rijden worden aangeboden. Onderhoud kan plaatsvinden met speciale milieuvriendelijke onderhoudspakketten (geluidsarme en energiebesparende banden, etc.).

Door samen te werken met auto-importeurs, verzekeraars en producten van brandstof weet Green Lease de kosten voor een Green Lease auto meestal gelijk of lager te houden dan de kosten bij andere, vergelijkbare leasemaatschappijen.

Leaseplan: Airmiles voor schadevrij rijden en Belonitor

Leaseplan heeft een programma ontwikkeld waarin bestuurders worden beloond met Airmiles voor schadevrij rijden. Voor elk schadevrij kwartaal krijgt een berijder tussen de 150 en 250 Airmiles, afhankelijk van het aantal schadevrije jaren. Daarnaast kan hij/zij bonusmiles verdienen wanneer het aantal schades per jaar beperkt blijft. Voor werkgevers kan dit programma leiden tot een aantal voordelen:

- berijders gaan bewuster om met hun auto en houden hem in goede staat;
- gemiddelde schadecijfer en de niet-verhaalbare schades worden beperkt;
- kostenbesparing door lagere verzekeringspremies.

In samenwerking met Rijkswaterstaat zal in oktober 2004 worden gestart met een praktijkproef 'Belonitor' waarin wordt getracht het rijgedrag van automobilisten op een positieve manier te belonen. Het doel van de proef is om de nationale verkeersveiligheid te verhogen. Daarnaast hoopt Rijkswaterstaat om het aantal files op deze manier te kunnen verminderen. Een deel van de files (12,5%) wordt namelijk veroorzaakt door ongevallen.

Vaak gaan schadevrij rijden en zuinig rijden hand in hand. Daarom kan dit programma ook indirect leiden tot een lagere uitstoot van CO₂. Leaseplan geeft aan dat het gemiddelde schadecijfer met maximaal 15% gereduceerd kan worden.

Hoewel een beloningsprogramma zoals dit vaak positieve resultaten heeft bestaan er toch bezwaren tegen bij een aantal werkgevers. Die bezwaren houden meestal in dat 'normaal gedrag', d.w.z. schadevrij rijden, niet beloond dient te worden.

Mobility Mixx

Mobility Mixx levert mobiliteitsoplossingen voor bedrijven en hun werknemers waarbij niet alleen gekeken wordt naar (lease)auto's, maar ook naar de mogelijkheden van openbaar vervoer. Hoewel opgericht door Connexion is het inmiddels een dochter van Leaseplan.

Het systeem van Mobility Mixx draait om de zgn. Mobility Card die gebruikt wordt als plaatsbewijs voor openbaar vervoer (trein en taxi; kaartjes kopen hoeft niet), maar ook als parkeerbewijs op P+R plaatsen. Alle mobiliteit van een werknemer wordt betaald uit een persoonlijk mobiliteitsbudget. Dat bud-



get kan worden besteed aan een lease-auto en/of reizen per openbaar vervoer. Daarnaast worden opties als flexleasen en poolauto's ondersteund door Mobility Mixx, alsmede de reiskostendeclaraties voor zakenreizen met een eigen auto. Ten slotte biedt Mobility Mixx reisondersteuning aan haar klanten aan. Voor het reserveren van een treinreis of taxi of voor hulp onderweg kunnen gebruikers contact opnemen met een speciale centrale of een geïntegreerde reisplanner (eigen vervoer en OV) raadplegen op het internet.

De integrale aanpak van Mobility Mixx kan leiden tot milieuvordelen. Omdat het reizen per openbaar vervoer makkelijker wordt gemaakt zullen sommige gebruikers eerder daarvoor kiezen. Ook kan het aantal privé-kilometers afnemen: wanneer gebruikers betalen per kilometer zullen ze eerder de alternatieven overwegen. Als individuele leaserijders kiezen voor de fiets, lopen, of OV zal dit milieuwinst opleveren.

Sommige andere maatschappijen (o.a. ING Car Lease) bieden lease-auto's aan in combinatie met een NS Business Card. Hoewel dit soort initiatieven minder mogelijkheden bieden, kunnen ze ook leiden tot duurzamere mobiliteit.

Informatieverstrekking over brandstofverbruik en schade

Uitgebreide managementinformatie met veel aandacht voor brandstofverbruik wordt door veel leasemaatschappijen standaard aangeboden. Hoewel de informatie kan helpen bij het reduceren van schadekosten, brandstofkosten en de milieubelasting door lease-auto's, maken lang niet alle klanten daar gebruik van. Het gebruiksgemak wordt mede bepaald door de manier van aanbieden: overzichtelijk op een internetpagina met bijvoorbeeld de mogelijkheden om grafieken te genereren en de gegevens te downloaden of juist als een ongestructureerde stapel gegevens die moeilijk kan worden geïnterpreteerd. Klanten geven aan dat er op dit gebied veel verschillen bestaan tussen de verschillende leasemaatschappijen.

De leasemaatschappij rapporteert vaak aan de wagenparkbeheerder die de verbruiksgegevens en schadecijfers weer doorgeeft aan het management of de bestuurders zelf (met name in geval van excessen). In sommige gevallen informeert de leasemaatschappij de bestuurders rechtstreeks en wijst zij hen op excessen. Een bovengemiddeld brandstofverbruik of schadepatroon kan worden besproken in de functioneringsgesprekken, al bestaat de indruk dat veel bedrijven het lastig vinden om hun weknemers daarop aan te spreken. Toch leert de ervaring dat het aanspreken op gedrag een excessief verbruik of schadecijfer snel normaliseert. Minder schade en een lager brandstofverbruik gaan daarbij meestal hand in hand.

Rijstijlopleidingen

Rijstijlopleidingen voor een veilige en zuinige rijstijl, zoals Het Nieuwe Rijden van Novem, worden incidenteel aangeboden door leasemaatschappijen. Hierbij zijn de kosten altijd voor de klant. NOVEM wil het contact met de autoleasebranche versterken door ondermeer publicaties in het brancheblad 'Fleet motive', door hands-on demonstraties bij vertegenwoordigers van leasemaatschappijen en hun klanten en door het agenderen van HNR op de VNA bestuursvergadering. Tevens zijn de leasemaatschappijen bereid om ondersteuning te geven aan een nieuwe, grootschalige publiekscampagne van HNR.

Leaserijder van het jaar

Bij Terberg Leasing bestaat het idee om een 'Terberg leaserijder van het jaar' uit te roepen. De beoordeling vindt plaats op basis van schade, brandstofverbruik, onderhoudskosten, etc. Elke kwartaal worden vijf finalisten gekozen. Na drie kwartalen zullen vijftien finalisten strijden om de prijs door in een HNR cursus hun kunnen te laten zien. Op deze manier wil Terberg aandacht besteden aan rijstijl en Het Nieuwe Rijden.

3.5.2 Klanten van leasemaatschappijen

Verskillende klanten van leasemaatschappijen nemen zelf initiatieven om de hun wagenparken schoner en/of veiliger te maken. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Siemens streeft bij iedere lease-auto naar een brandstofverbruik dat 5% onder de norm ligt van het desbetreffende model. Deze norm heeft dus geen betrekking op het absolute brandstofverbruik en kan alleen worden gehaald door zuinig rijgedrag;
- KPN is bezig met een proef met auto's op aardgas o.a. door i.s.m. met andere partijen een aardgastankstation op te zetten in Voorburg;
- Rijkswaterstaat en verschillende gemeenten hebben een wagenparkscan laten uitvoeren (zie paragraaf 1.2);
- TPG Post heeft een ISO 14001 certificering, mede door de introductie van een milieubeleid voor het wagenpark. De productcatalogus van TPG bedrijfswagens wordt mede samengesteld op basis van de milieukeurmerken van de auto's. Toch zijn criteria zoals technische specificatie en ergonomie belangrijker voor de autokeuze dan brandstofverbruik. Daarnaast zijn veel wagens uitgerust met een boordcomputer (ICS Nexus). Deze monitort acceleratie, deceleratie, toerental, stilstaan met draaiende motor, etc. Op grond van de gegevens over hun rijstijl worden de chauffeurs gecorrigeerd en aangespoord tot zuiniger rijgedrag (evt. m.b.v. rijstijltrainingen);
- Rijkswaterstaat heeft in samenwerking met Leaseplan een proef gestart waarin leaserijders beloond worden voor goed rijgedrag. De proef wordt uitgevoerd in het kader van het innovatieprogramma 'Wegen naar de toekomst'.

3.5.3 Onderzoeksinstellingen

Naast de eerdergenoemde Milieu Efficiency Scan (MES) die door CE in opdracht van Novem is ontwikkeld, zijn er nog een tweetal ontwikkelingen bij onderzoeksinstellingen op gebied van duurzame autolease relevant voor dit onderzoek naar Responsible Lease.

Toolbox voor Duurzaam Autoleasen

Grontmij heeft recent in opdracht van de Provincie Utrecht de Toolbox voor Duurzaam Autoleasen ontwikkeld. Hiermee kunnen de milieu- en kosteneffecten van verschillende maatregelen worden berekend. Deze maatregelen kunnen gericht zijn op een verminderd brandstofverbruik, verminderde emissies, een betere veiligheid en minder geluid. Van alle maatregelen wordt een kosten-baten analyse gegeven waarin de investeringen worden uitgezet tegen de opbrengsten van het verminderd brandstofverbruik. De toolbox wordt beschikbaar gesteld voor autoleasemaatschappijen.



Onderzoek naar de keuze van bestelauto's

Sander Peeters heeft als afstudeeropdracht aan de TUE een onderzoek uitgevoerd naar de criteria die ten grondslag liggen aan de keuze voor bestelauto's door bedrijven met grote wagenparken. Uit het onderzoek blijkt dat bedrijven zich in hun keuze vooral laten leiden door de technische specificatie (wat moet de auto kunnen) en door de aanschafkosten. De milieuprestatie en de brandstofkosten komen op het tweede plan.



4 Mogelijke opzet van een keurmerk

'Responsible Lease' is een keurmerk voor milieuvriendelijke en veilige auto-lease. In dit hoofdstuk schetsen we in grote lijnen welke keuzemogelijkheden er zijn bij de ontwikkeling ervan.

Eerst gaan we in op de toegevoegde waarde die een dergelijk keurmerk in theorie voor verschillende partijen kan hebben (paragraaf 4.1). Daarna gaan we in op het aangrijpingspunt voor het keurmerk (paragraaf 4.2) en de eisen die gesteld zouden kunnen worden om voor het keurmerk in aanmerking te komen (paragraaf 4.3). Tot slot gaan we ook kort in op de organisatorische aspecten die bij verdere ontwikkeling uitgewerkt dienen te worden (paragraaf 4.4).

In het volgende hoofdstuk gaan we in op de reacties uit de markt op het in dit hoofdstuk geschetste concept.

4.1 Toegevoegde waarde van een keurmerk

Een keurmerk voor duurzame autolease zou voor verschillende partijen voordelen kunnen hebben. Hieronder volgt een overzicht van de potentiële voordelen per marktpartij.

Voor de leasebranche als geheel

- imagoverbetering voor de leasebranche;
- betere onderhandelingspositie naar de overheid: branche neemt zelf de eigen verantwoordelijkheid.

Voor leasemaatschappijen

- herkenbaar onderscheidend product;
- groeiende markt hiervoor: steeds meer organisaties kiezen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (people, planet, profit);
- extra toegevoegde waarde door informatievoorziening en mogelijk zelfs de leasemaatschappij als complete mobiliteitsaanbieder.

Voor wagenparkbeheerders (klanten leasemaatschappijen)

- kostenbesparing;
- imagoverbetering;
- de wagenparkbeheerder hoeft zelf niet het wiel opnieuw uit te vinden wat betreft de meest effectieve maatregelen voor duurzame autolease;
- kan invulling geven aan strategie op gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen;
- aantoonbaar maken dat maatregelen op gebied van duurzaamheid zijn genomen;
- voldoen aan eisen van leveranciers op gebied van duurzaamheid;
- mogelijkheden tot kostenbesparing (brandstofbesparing, minder schade).

Voor berijders

- verbetering van de eigen veiligheid;
- (financiële) beloning bij zuinig en schadevrij rijden (bijv. d.m.v. Airmiles);
- brandstofbesparing eigen auto (met name door gewijzigde rijstijl);
- imagoverbetering;

- aantoonbaar maken dat wordt gewerkt aan een meer duurzame samenleving.

4.2 Aangrijpingspunt

Bij het opzetten van een keurmerk voor duurzame autolease kunnen verschillende aangrijpingspunten gekozen worden:

- de lease-auto (d.w.z. een keurmerk per berijder);
- het wagenpark (d.w.z. een keurmerk per klant);
- leasemaatschappij.

Een keurmerk per leasemaatschappij lijkt overigens niet zo waarschijnlijk omdat het een keurmerk voor duurzame autolease maar voor een deel van de markt interessant zal zijn. Een keurmerk per leasemaatschappij zou daarmee alleen mogelijk zijn voor leasemaatschappijen die zich alleen op het betreffende marktsegment richten (organisaties die duurzaam ondernemen belangrijk vinden). Deze maatschappijen komen op dit moment niet voor.

4.3 Eisen die het keurmerk kan stellen

Een keurmerk zal bepaalde eisen moeten stellen waardoor de lease-auto's, het wagenpark of de leasemaatschappij waaraan het keurmerk wordt toegekend zich onderscheidt van anderen. Er bestaan al veel elementen die samengevoegd kunnen worden tot een eisenpakket voor Responsible Lease. We maken hier onderscheid tussen de volgende categorieën van eisen die in het keurmerk kunnen worden gesteld:

- voertuigen;
- rijgedrag;
- kilometerreductie;
- compensatie;
- informatievoorziening;
- contractvorm tussen leasemaatschappij en wagenparkbeheerder;
- normcalculatie in de wagenparkregeling.

Hieronder staat voor iedere categorie een overzicht van maatregelen die eronder vallen. In een keurmerk zal een keuze moeten worden gemaakt uit deze lijst op basis van haalbaarheid en effectiviteit.

Eisen aan de voertuigen

- alleen auto's met energielabel A of B (of bepaalde percentages);
- alleen zuinige auto's: met een bepaald maximum brandstofverbruik;
- alleen 'schone' auto's (nieuwste Euroklasse, nu bijv. al Euro4);
- hybride auto's;
- veiligheidseisen of maatregelen die zowel de veiligheid van inzittenden als die van overige weggebruikers stimuleren;
- reparaties en onderhoud: gebruikte onderdelen, banden en olie met lage wrijvingsweerstand en/of geluidsarme banden;
- snelheid- of toerenbegrenzer, cruise control, boordcomputer, navigatiesysteem, economymeter of andere in-car apparatuur (ter bevordering rijgedrag, zie hieronder).

Eisen aan het rijgedrag

- (periodieke) rijstijlopleiding voor de bestuurders (voor zuinig en veilig rijden);
- beloning voor veilig en/of zuinig rijden;
- eigen bijdrage die afhankelijk is van brandstofverbruik en/of schade;
- beloning bij goed rijgedrag (jaar lang geen verkeersboetes);
- snelheid- of toerenbegrenzer, cruise control, boordcomputer, navigatiesysteem, economymeter of andere in-car apparatuur.

Kilometerreductie

- stimulering om OV te gebruiken i.p.v. de auto (bijv. d.m.v. Mobility Mixx);
- loyaliteitsprogramma (zoals Airmiles) voor kilometerreductie;
- beloning voor kilometerreductie;
- eigen bijdrage die afhankelijk is van kilometrage.

Compensatie

- compensatie voor CO₂-emissies.

Informatievoorziening

- informatievoorziening brandstofverbruik aan gebruikers;
- informatievoorziening autogebruik (kilometrage) aan gebruikers;
- terugkoppeling totale milieubelasting aan gebruikers;
- informatievoorziening over kosten en besparingen van milieumaatregelen en verbetering van de veiligheid (via IT-tool & afschrijvingsmodel);
- informatievoorziening over milieubelasting wagenpark en behaalde reductie t.o.v. nulsituatie;
- informatievoorziening over schades van het wagenpark en behaalde reductie t.o.v. nulsituatie.

Contractvorm tussen leasemaatschappij en wagenparkbeheerder

- open calculaties zodat de wagenparkbeheerder financieel voordeel heeft bij brandstofbesparing.

Normcalculatie in de wagenparkregeling

- normcalculatie gebaseerd op een leaseprijs inclusief brandstofverbruik;
- normcalculatie gebaseerd op een leaseprijs inclusief brandstofverbruik met voor auto's met hoge energielabels een extra opslag (zodat deze auto's in een hogere klasse terecht komen).

4.4 Organisatie van een keurmerk

Een keurmerk vereist de nodige organisatie. Daarbij kan gedacht worden aan:

- beschrijving en beheer van het eisenpakket;
- certificering en registratie van toegekende keurmerken;
- controle of keurmerk niet ten onrechte wordt toegekend;
- communicatie over het keurmerk;
- vastleggen van juridische status (met als voordeel dat bijv. overheden het mee kunnen nemen in pakket van eisen bij aanbestedingen).

Bij de organisatie van een keurmerk kunnen verschillende partijen betrokken zijn:

- brancheorganisatie;
- nieuwe op te zetten organisatie specifiek voor het keurmerk;
- samenwerking van aantal bedrijven (in dit geval leasemaatschappijen);
- overheden.

De kosten van (de organisatie van) een keurmerk kunnen door de branchevereniging of bedrijven uit de branche zelf worden gedragen. Andere mogelijkheden zijn dat de overheid een deel van de kosten voor haar rekening neemt of dat de kosten worden doorberekend aan de klanten (wagenparkbeheerders), al lijkt dit laatste in geval van de leasemarkt een minder waarschijnlijke optie.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de kosten afhankelijk zijn van het punt waarop het keurmerk aangrijpt en de complexiteit ervan. Als bijvoorbeeld een keurmerk aan individuele auto's kan worden toegekend (laag aangrijpingspunt) dan zal dat een grote overhead met zich mee brengen. Een keurmerk op niveau van een wagenpark of zelf leasemaatschappij (hoog aangrijpingspunt) zal veel minder kosten met zich meebrengen. Over het algemeen geldt dat de kosten van een keurmerk zullen stijgen wanneer het aangrijpingspunt lager is.



5 Reacties uit de branche

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste reacties van relevante marktpartijen. Daarbij geven we antwoorden op vragen als: Wat zijn de kansen voor Responsible Lease? Hoe schatten verschillende marktpartijen de kansen in. Zijn ze zelf mogelijk geïnteresseerd?

We maken hierbij onderscheid tussen de brancheorganisatie, leasemaatschappijen en tenslotte wagenparkbeheerders, de klanten van leasemaatschappijen.

5.1 Reactie van de brancheorganisatie VNA

De VNA vindt Responsible Lease een aardig concept wanneer het goed wordt uitgewerkt en als een aantal randvoorwaarden is ingevuld. Hierbij denkt men aan de volgende prioritering van 'verkoopargumenten':

- 1 Kostenbesparing.
- 2 Verhoogde veiligheid.
- 3 Milieubesparing.

Een aantal eerdere projecten waaraan de VNA deelnam is niet geslaagd omdat ze ten eerste te weinig concreet waren en ten tweede niet aan de randvoorwaarden voldeden.

Het inbedden van het product Responsible Lease in de organisatie van een leasemaatschappij is een omvangrijke operatie. Hoewel veel elementen al aanwezig zijn bij sommige maatschappijen (bijvoorbeeld rapportage brandstofverbruik, beloningssystemen voor weinig schade, beperking aanbod auto's tot A- en B-labels) kost een totale inbedding van het product veel geld en tijd. Dit kan de introductie van een keurmerk bemoeilijken.

Als het concept wordt uitgewerkt heeft de VNA een voorkeur voor de ontwikkeling van een branchebreed keurmerk, in plaats van een product dat in het bezit is van een beperkt aantal maatschappijen. Een mogelijke rol van de VNA hierbij is het wegnemen van obstakels voor de leden door het helpen ontwikkelen van een productmap. VNA ziet voor zichzelf geen leidende rol weggelegd in het opzetten of beheren van een keurmerk.

5.2 Reacties van leasemaatschappijen

In het kader van dit onderzoek zijn verschillende leasemaatschappijen benaderd: Leaseplan, ING Car Lease en Terberg Leasing. Voor al deze maatschappijen geldt dat ze sympathie hebben voor het idee van een keurmerk, maar niet direct overtuigd zijn van de voordelen van een keurmerk.

Bij veel leasemaatschappijen overheerst het gevoel dat zij nu al tot het uiterste gaan om een zuinig en veilig wagenpark aan te bieden. Met het oog op lage exploitatiekosten voor de klant worden de meest zuinige auto's gekozen. Deze leasemaatschappijen zien wel mogelijkheden bij de autoregeling tussen werkgever en werknemer. Door deze regeling slim in te richten kunnen werknemers worden gestimuleerd om zuinige en veilige auto's te kiezen.

De inschatting is dat er een markt is voor Responsible Lease, al is de omvang daarvan zeer afhankelijk van de opzet en eisen van het keurmerk. Het aantal geïnteresseerde klanten zal groter zijn indien het voor hen op korte termijn aantoonbaar kostenbesparing oplevert. Als belangrijkste voorwaarden voor een succesvol keurmerk worden dan ook genoemd:

- samenstelling van een effectief pakket, bijv. met rijvaardigheidstrainingen;
- aantoonbaar maken dat zo'n pakket daadwerkelijk besparingen oplevert en daardoor minimaal kostenneutraal is;
- aantoonbaar maken dat zo'n pakket weinig tot geen extra overhead voor klanten met zich meebrengt.

Een keurmerk moet geen bijzondere technologieën voorschrijven, vanwege de mogelijk problemen met onderhoud (opleiding hybride technologie) of hoge kosten voor bijv. tankinfrastructuur (aardgas). Ook onderhoud met tweedehands onderdelen kan mogelijk nogal eens op praktische bezwaren stuiten (vervallen van de fabrieksgarantie of niet beschikbaar zijn van onderdelen bij relatief nieuwe modellen).

Bij een branchebreed keurmerk zou in de ogen van leasemaatschappijen de VNA een rol moeten spelen.

De grootste twijfel over de haalbaarheid van een keurmerk bij leasemaatschappijen heeft te maken met het feit dat leaseproducten voor een groot deel maatwerk zijn. Voor een keurmerk zal het al gauw nodig zijn sommige zaken te standaardiseren, iets wat in deze markt wellicht moeilijk haalbaar is.

5.3 Reacties van wagenparkbeheerders

In dit onderzoek zijn de volgende wagenparkbeheerders gesproken:

- Siemens;
- KPN;
- RWS;
- TPG-post;
- Twijnstra-Gudde;
- Koninklijke BAM groep;
- Feenstra Warmte Totaal Zorg.

Uit deze gesprekken komt naar voren dat de meeste wagenparkbeheerders in principe interesse hebben in Responsible Lease, indien het kostenplaatje positief is. Indien de te behalen besparingen lager zijn dan de kosten die gemaakt moeten worden, zullen waarschijnlijk de meeste bedrijven afhaken. Ook moet het de wagenparkbeheerder niet teveel extra tijd kosten.

Als mogelijke voordelen van Responsible Lease zien wagenparkbeheerders dat het ineens een breed pakket effectieve maatregelen aanbiedt en dat het tot imagoverbetering en kostenbesparing zou kunnen leiden. Voor TPG-post is Responsible Lease een inzichtelijk product, maar voegt het weinig toe aan de activiteiten die al lopen voor het wagenpark.

6 Meest kansrijke opties

Bij het opzetten van een keurmerk voor duurzame autolease moet allereerst het aangrijpingspunten gekozen worden. Zoals aangegeven in paragraaf 4.2 zien we hiervoor twee reële opties:

- de lease-auto (d.w.z. een keurmerk per berijder);
- het wagenpark (d.w.z. een keurmerk per klant).

Hieronder worden beide opties verder uitgewerkt.

6.1 Keurmerk per lease-auto: uitbreiding Green Lease

Een keurmerk per lease-auto zal qua opzet veel gaan lijken op het bestaande label Green Lease. We beperken ons wat deze optie betreft daarom tot uitwerking van de mogelijkheden om Green Lease uit te bouwen en te verbeteren. De introductie van een nieuw keurmerk per auto naast Green Lease lijkt ons op basis van het onderzoek bij de verschillende marktpartijen onwenselijk.

De markt voor een label als Green Lease zal altijd relatief klein zijn. Door de beperking tot auto's met een energielabel A of B wordt het aanbod van auto's waaruit gekozen kan worden voor de meeste berijders en wagenparkbeheerders teveel ingeperkt.

Om de markt te vergroten zou het label moeten worden uitgebreid naar auto's van alle leasemaatschappijen. Hiervoor is het belangrijk om te onderzoeken of actievere samenwerking met VNA mogelijk is. Tevens is het verstandig om het label een officiële status toe te kennen. Dit geldt over het algemeen voor alle keurmerken: hun bestaansrecht staat of valt bij het feit dat deuren open gaan die zonder het keurmerk gesloten zouden blijven. Een voorbeeld van een officiële status is het opnemen van Green Lease in een pakket van eisen bij aanbestedingen door overheden.

Inhoudelijke suggesties:

- ook C-labels toestaan om marktpotentieel te vergroten;
- altijd overzichtelijke verbruiksgegevens naar berijders sturen;
- rijstijlopleidingen verplichten (en besparingen met praktijkcijfers ondersteunen; zie ook paragraaf 6.2);
- snelheid- of toerenbegrenzer voor bestelauto's verplicht stellen;
- beloning voor veilig en/of zuinig rijden toevoegen aan het keurmerk (bijv. via een loyaliteitsprogramma, zoals Airmiles), bijv. afhankelijk van relatief brandstofverbruik, aantal of omvang schades, aantal schadevrije jaren, een jaar lang geen verkeersboetes, etc.;
- eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van brandstofverbruik en/of schade (hoewel dit wellicht lastig is te implementeren omdat dit een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer).

6.2 Keurmerk per wagenpark

Een keurmerk op wagenparkniveau biedt nieuwe mogelijkheden ten opzichte van een keurmerk per lease-auto. Voor deze optie werken we daarom uit hoe een dergelijk keurmerk er globaal uit zou kunnen zien. Hierbij onderscheiden we een aantal verplichte onderdelen en een aantal optionele onderdelen.

Leasemaatschappijen hebben aangegeven dat een autoleaseproduct vaak maatwerk is en dat dat een probleem zou kunnen vormen bij een keurmerk. De hier gepresenteerde inhoud van het keurmerk is daarom zo flexibel ingericht dat het op zeer uiteenlopende type wagenparken toepasbaar is.

Eisen aan samenstelling wagenpark (verplicht)

Voor het laten slagen van een Responsible Lease keurmerk is het van belang dat het aanbod van auto's waaruit gekozen kan worden niet te veel wordt ingeperkt. Er moet een ruim en representatief assortiment Responsible Lease auto's zijn.

Er zijn verschillende mogelijkheden om ervoor te zorgen dat een wagenpark met een Responsible Lease keurmerk uit gemiddeld zuiniger auto's bestaat dan een doorsnee wagenpark (hieruit een keuze moet worden gemaakt):

- 1 Beperk het aanbod tot auto's met een energielabel A, B of C.
- 2 Stel een eis aan het gemiddelde energielabel in een wagenpark.
- 3 Stel een eis aan het gemiddelde absolute brandstofverbruik in een wagenpark.
- 4 Eis een financiële prikkel in de wagenparkregeling (bijv. een eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van het energielabel).
- 5 Eis een benadeling van auto's met hoge energielabels in de normcalculatie (zodat deze auto's in een hogere klasse terecht komen).

Contractvorm en wagenparkregeling stimuleren veilige en zuinige auto's (verplicht)

Een keurmerk zou eisen kunnen stellen aan de contractvorm en/of de wagenparkregeling:

- open calculaties (tussen leasemaatschappij en wagenparkbeheerder) zodat de wagenparkbeheerder financieel voordeel heeft bij brandstofbesparing;
- normcalculatie (in de wagenparkregeling) gebaseerd op een leaseprijs inclusief brandstofverbruik bij voorkeur met een extra opslag voor hoge energielabels (zodat deze auto's in een hogere klasse terecht komen);
- financiële prikkel in wagenparkregeling die leidt tot keuze voor zuinige en veilige auto's.

Het stellen van eisen aan de wagenparkregeling is (juridisch) wellicht lastig omdat het een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer, waarbij de leasemaatschappij hoogstens een adviserende rol heeft.

Informatievoorziening over verbruik en schade (verplicht onder voorwaarden)

Informatievoorziening naar zowel de wagenparkbeheerder als berijders is naar verwachting erg belangrijk voor bedrijven die kiezen voor Responsible Lease. Het verdient daarom de voorkeur om in een label op dit punt eisen te stellen. Probleem is wel dat de precieze mogelijkheden op dit punt diep kunnen ingrijpen op de ICT-systemen van leasemaatschappijen. Het lijkt daarom goed om in algemene termen eisen te stellen welke soort informatie moet worden aangeleverd, maar niet precies voor te schrijven wat en hoe.

Daarnaast moet de klant zelf kunnen beslissen of de informatie verstrekt wordt aan de wagenparkbeheerder, management en/of individuele gebruikers.

Beïnvloeding van de rijstijl (verplicht onder voorwaarden)

Activiteiten die zijn gericht op de rijstijl hebben vele voordelen:

- ze leiden tot meer risicobewustzijn bij berijders en kunnen zo de verkeersveiligheid verbeteren;
- in combinatie met ondersteunende in-car apparatuur kunnen ze leiden tot significante brandstofbesparingen;
- ze tasten de keuzevrijheid bij de autokeuze niet aan;
- ze hebben zichtbare imagoverbetering voor het bedrijf tot gevolg door verbetering van het rijgedrag van de berijders.

Opname van rijstijlopleidingen in een keurmerk lijkt ons daarom wenselijk, mits aan een drietal voorwaarden is voldaan.

Een belangrijke voorwaarde voor het opnemen van *rijstijlopleidingen* in een keurmerk is dat er duidelijkheid moet bestaan over de effecten op veiligheid en milieubelasting in de praktijk. Hoewel een rijstijlopleiding kan worden beschouwd als een 'no-regret' maatregel, bestaat bij wagenparkbeheerders nu een relatief grote onzekerheid over de te verwachten besparingen en de kost/effect ratio. Zo is er veel scepsis of de investeringen van met name de opleidingstijd (cursusgeld plus gedeerde inkomsten werknemer) opwegen tegen de brandstofbesparing en lagere schadelasten en verzekeringspremies. Gezien de ervaringen bij o.a. het programma Het Nieuwe Rijden lijkt de scepsis over de te behalen besparingen overigens niet geheel terecht. Praktijktests laten een gemiddelde besparing van 5 à 10% zien (TNO, 2000; HNR, 2004a). Een praktijkproef met rijstijlopleidingen bij een bedrijf in Hamburg laat een reductie van ongelukken zien van 40% (artikel in voorbereiding; zie ook HNR 2004b). Het ontbreekt op dit moment echter nog aan harde besparingscijfers bij representatieve, Nederlandse bedrijven. Hier lijkt dan ook een taak weggelegd voor het programma Het Nieuwe Rijden.

Een tweede complicerende factor is dat de besparingen sterk afhankelijk zijn van de implementatie van maatregelen voor rijstijlverbeteringen (opleidingswijze en frequentie; beloning; monitoring en terugkoppeling). Uit studies blijkt dat brandstofbesparende in-car apparatuur, zoals verbruiksmeters en schakelhulpjes⁷ een besparing van 5% kunnen realiseren (HNR, 2004b). Tevens laat deze studie zien dat in-car apparatuur de HNR rijstijl kunnen laten beklijven en soms zelfs verbeteren. De combinatie van rijstijlopleiding en brandstofbesparende in-car apparatuur is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor besparingen groter dan 5%.

Ten derde merken we op dat een effectieve implementatie de interne bedrijfscultuur raakt. Hoewel het aanspreken op de rijstijl in de goederensector wel geaccepteerd is, lijkt het voor veel andere sectoren geen gebruikelijke maatregel (medewerkers aanspreken op gedrag ligt gevoelig; belonen van normaal gedrag is soms een probleem). Een goede integratie van rijstijlmaatregelen in de bedrijfsvoering is daarom een derde voorwaarde.

⁷ Een schakelhulpje bepaalt de juiste momenten om door te schakelen naar de volgende versnelling en signaleert dit aan de bestuurder, hetgeen overeenkomt met een zuinige rijstijl.

Naast het aanbieden van rijstijlopleidingen, kunnen de volgende maatregelen naar verwachting goed worden opgenomen in een branchebreed keurmerk:

- snelheid- of toerenbegrenzer voor bestelauto's;
- beloning voor veilig en/of zuinig rijden toevoegen aan het keurmerk (bijv. via een loyaliteitsprogramma, zoals Airmiles), bijv. afhankelijk van relatief brandstofverbruik, aantal of omvang schades, aantal schadevrije jaren, een jaar lang geen verkeersboetes, etc.;
- eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van brandstofverbruik en/of schade (hoewel dit wellicht lastig is te implementeren omdat dit een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer).

Naast de verplichte plaatsing van brandstofverbruikmeters, routeplanner en schakelhulpjes kan ook gedacht worden over de inbouw van andere in-car apparatuur, zoals cruise control of een uitgebreide boordcomputer met navigatiesysteem. Hierover kan het beste door de leasemaatschappij per bestuurder een advies worden uitgebracht. Verplichtstelling daarvan in een algemeen keurmerk is niet wenselijk, omdat de brandstofbesparende effecten afhankelijk zijn van de ritkarakteristieken van de bestuurder.

Kilometerreductie (optioneel)

Kilometerreductie is een lastig punt omdat bedrijven uiteraard alleen onrendabele zakelijke kilometers of privé-kilometers willen reduceren. Met onrendabele kilometers bedoelen we het (on)bedoeld omrijden, of ritten naar gebieden die door congestie moeilijk zijn te bereiken en waarvoor goede alternatieven bestaan met het OV (bijvoorbeeld stadscentra, jaarbeurs Utrecht). Het reduceren van kilometers mag echter niet conflicteren met de bedrijfsvoering. Bijvoorbeeld wanneer een gebruiker een eigen bijdrage moet betalen die afhankelijk is van het kilometrage, dan kan dat ertoe leiden dat hij besluit minder te gaan rijden dan noodzakelijk is voor zijn functie. Het lijkt daarom wenselijk om bedrijven op de financiële voordelen van kilometerreductie te wijzen, maar om op dit punt niet al te harde eisen te stellen.

De wat minder harde maatregelen op dit vlak kunnen echter wel een zinvol onderdeel zijn van het keurmerk:

- stimulering om OV te gebruiken i.p.v. de auto (bijvoorbeeld door middel van Mobility Mixx, zie paragraaf 3.5.1);
- loyaliteitsprogramma (zoals Airmiles) voor kilometerreductie.

Compensatie (optioneel)

CO₂-compensatie kost altijd geld. Het kan daarom beter niet verplicht worden gesteld voor een keurmerk omdat het marktpotentieel ervan te zeer zou beperken. Het is wel wenselijk om deze maatregel optioneel aan te bieden voor klanten die zich hiermee wil profileren. Leasemaatschappijen zouden hier een actieve rol in kunnen spelen.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Er zijn vele mogelijkheden om de negatieve effecten van auto's te beperken

Auto's hebben verschillende negatieve effecten op de maatschappij, in het bijzonder emissies van schadelijke stoffen, broeikasgassen, geluid, ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte. Daarnaast zijn er de enorme maatschappelijke gevolgen van verkeersonveiligheid en congestie.

Er zijn verschillende momenten waarop autogebruikers de omvang van deze negatieve effecten kunnen beïnvloeden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze mogelijkheden per negatief effect. Voor sommige maatregelen op het gebied van brandstofbesparing of veiligheid, geldt dat de investeringen zichzelf terugverdienen.

Tabel 2 Overzicht van aandachtspunten om op verschillende keuzemomenten de verschillende negatieve effecten van verkeer en vervoer te beïnvloeden

	Emissies	Geluid	Ruimtegebruik en doorsnijding van de open ruimte	Veiligheid	Congestie
Aanschaf	<ul style="list-style-type: none"> Euronorm Brandstofsoort Energielabels Verbruik Productiewijze 	<ul style="list-style-type: none"> Merk en type voertuig Banden (breedte en materiaal) 	n.v.t.	Merk en type voertuig	n.v.t.
Rijstijl	<ul style="list-style-type: none"> Toerental Snelheid Stand gaspedaal In-car apparatuur Duur van de rit 	<ul style="list-style-type: none"> Toerental Snelheid In-car apparatuur 	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> Al of niet toepassen van een veilige rijstijl In-car apparatuur 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheidspatroom Mate van anticiperen
Onderhoud	<ul style="list-style-type: none"> Gebruikte onderdelen Bandenspanning Wrijvingsweerstand van banden en olie 	<ul style="list-style-type: none"> Banden Uitlaat 	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> Bandenspanning Algemeen onderhoud 	n.v.t.
Vervoerswijzekeuze	Emissievergelijking in specifieke situatie	Geluidsvergelijking in specifieke situaties	Ruimtebeslag door infrastructuur	Veiligheidskenmerken verschillende vervoerswijzen	Congestiekenmerken verschillende vervoerswijzen
Compensatie⁸	CO ₂ compensatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

7.2 Lease-auto's voldoen aan strenge emissie-eisen maar geven grote bijdrage aan broeikas effect

Het aandeel diesel in het Nederlandse leaseauto wagenpark is drie keer zo groot als dat aandeel in het totale personenwagenpark. Dieselauto's leveren een grote bijdrage aan luchtverontreiniging. Echter, lease-auto's zijn over

⁸ Alleen beschikbaar voor personenvervoer.

het algemeen relatief nieuwe auto's en voldoen daardoor al aan strenge emissie-eisen voor luchtvervuilende emissies. De bijdrage aan luchtvervuiling wordt hierdoor gerelativeerd. Daarnaast stoten leaseauto's relatief veel CO₂ uit en leveren daarmee een relatief grote bijdrage aan het broeikas-effect. Dit komt vooral omdat leaseauto's relatief groot zijn en een hoog jaarkilometrage hebben.

De aandelen van leaseauto's in persoonkilometrage en nieuwe aanschaf in het totale personenwagenvoerpark zijn groot. Daarom hebben maatregelen die het gebruik en de aanschaf van lease-auto's beïnvloeden in potentie een groot effect op de veiligheid en de milieueffecten van personenauto's in Nederland.

7.3 Toegevoegde waarde van een keurmerk

Een keurmerk voor duurzame autolease zou voor verschillende partijen voordelen kunnen hebben op gebied van imagoverbetering. Het kan een laagdrempelige en herkenbare mogelijkheid bieden voor aantoonbaar duurzaam wagenparkbeleid. Ook kan het leiden tot kostenbesparing door brandstofbesparing en schadereductie. Tenslotte kan een keurmerk wagenparkbeheerders en leasemaatschappijen helpen niet zelf het wiel uit te moeten vinden wat betreft de meest (kosten)effectieve maatregelen.

7.4 Voorwaarden voor een succesvol keurmerk

Zowel de VNA, leasemaatschappijen en wagenparkbeheerders hebben sympathie voor het idee van een keurmerk, maar zijn niet direct overtuigd zijn van de voordelen. De inschatting is dat er een markt is voor Responsible Lease, maar de omvang daarvan is sterk afhankelijk van de opzet en eisen van het keurmerk. Het aantal geïnteresseerde klanten zal groter zijn indien het voor hen op korte termijn aantoonbaar kostenbesparing oplevert. Indien de te behalen besparingen lager zijn dan de kosten die gemaakt moeten worden, zullen waarschijnlijk de meeste klanten afhaken. Ook moet het de wagenparkbeheerder niet teveel extra tijd kosten.

Als belangrijkste voorwaarden voor een succesvol keurmerk worden dan ook genoemd:

- samenstelling van een effectief pakket;
- aantoonbaar maken dat zo'n pakket daadwerkelijk besparingen oplevert en daardoor minimaal kostenneutraal is.

De grootste twijfel over de haalbaarheid van een keurmerk bij leasemaatschappijen heeft te maken met het feit dat leaseproducten voor een groot deel maatwerk zijn. In de branche bestaat de vrees dat een keurmerk teveel zaken standaardiseert en daarmee onvoldoende ruimte laat voor maatwerk.

Als het concept wordt uitgewerkt heeft de VNA voorkeur voor een branchebreed keurmerk, in plaats van een product voor een beperkt aantal maatschappijen. Een mogelijke rol van de VNA is het helpen ontwikkelen van een productmap. VNA ziet voor zichzelf geen leidende rol weggelegd in het opzetten of beheren van een keurmerk.

7.5 Meest kansrijke opties

De meeste kansrijke opties voor 'Responsible Lease' zijn:

- uitbreiding van het bestaande keurmerk 'Green Lease' (per lease-auto), zie aanbevelingen;
- ontwikkeling van een nieuw keurmerk per wagenpark.

Een nieuw keurmerk per wagenpark zou aan de volgende verplichte en optionele eigenschappen moeten voldoen:

- eisen aan samenstelling wagenpark (verplicht);
- contractvorm en wagenparkregeling stimuleren zuinige auto's (verplicht);
- informatievoorziening over verbruik en schade (verplicht onder voorwaarden);
- beïnvloeding van de rijstijl (verplicht onder voorwaarden);
- kilometerreductie (optioneel);
- CO₂-compensatie (optioneel).

Een gedetailleerd pakket van eisen is beschreven in paragraaf 6.2.

Een keurmerk moet geen bijzondere technologieën voorschrijven, vanwege de mogelijk problemen met onderhoud (opleiding hybride technologie) of hoge kosten voor bijv. tankinfrastructuur (aardgas). Ook onderhoud met tweedehands onderdelen kan mogelijk nogal eens op praktische bezwaren stuiten (vervallen van de fabrieksgarantie of niet beschikbaar zijn van onderdelen bij relatief nieuwe modellen).

7.6 Aanbevelingen

Hieronder doen we aanbevelingen over de stappen die moeten worden genomen voor het vormgeven van Responsible Lease als een wagenparkkeurmerk en als een keurmerk per auto. Daarnaast geven we aan hoe het programma Het Nieuwe Rijden en de autoleasemarkt kunnen bijdragen aan een duurzamere vorm van autoleasen.

Eerstvolgende stappen om Responsible Lease als wagenparkkeurmerk vorm te geven:

- ga uit van de inhoud van het keurmerk zoals in dit rapport aangegeven (zie paragraaf 6.2);
- zoek een trekker en financiering;
- vorm een consortium rond de trekker. Te denken valt aan: VNA, grote leasemaatschappijen, grote klanten, adviseurs (CE, Grontmij, Mobility Result), brandstofproducenten, autofabrikanten, verzekeringsmaatschappijen, maatschappelijke partijen, overheden (VROM);
- werk de productinhoud uit in de vorm van een productmap;
- voer een pilot uit met één leasemaatschappij en twee of drie klanten.

Voor Green Lease bevelen we aan de volgende uitbreidingsmogelijkheden te onderzoeken:

- markt vergroten door het uit te breiden naar auto's van alle leasemaatschappijen, liefst door samenwerking met de VNA;
- tevens is het verstandig om het label een officiële status te geven. Een voorbeeld van een officiële status is het opnemen van Green Lease in een pakket van eisen bij aanbestedingen door overheden.
- inhoudelijke aanpassingen:
 - ook C-labels toestaan om marktpotentieel te vergroten;
 - altijd overzichtelijke verbruiksinfo naar berijders sturen;

- rijstijlopleidingen verplichten (en besparingen met praktijkcijfers onderbouwen);
- snelheid- of toerenbegrenzer voor bestelauto's verplicht stellen;
- beloning voor veilig en/of zuinig rijden toevoegen aan het keurmerk;
- eigen bijdrage aan de werkgever die afhankelijk is van brandstofverbruik en/of schade (hoewel dit wellicht lastig is te implementeren omdat dit een afspraak betreft tussen werkgever en werknemer).

Voor het programma Het Nieuwe Rijden:

- zorg voor betere onderbouwing van besparingen in praktijksituaties bij bedrijven, bijv. door meting van brandstofbesparing en schadereductie in verschillende praktijksituaties.

Voor de autoleasemarkt:

- stimuleer van gebruik van normcalculaties en presenteer leaseprijzen inclusief brandstofvoorschot;
- werk aan actievere promotie van de combinatie HNR en in-car apparatuur;
- besteed aandacht aan energielabels en andere milieu-informatiebronnen.



Referenties

CE (2003) Essen, H. van en Bello, O. Op weg naar een schoner wagenpark, wagenparkscan gemeente Leidschendam-Voorburg, Delft, 2003 (maart).

CE (2002) Essen, H. van, Hof, A. en Vermeulen, J., Op weg naar een schoner wagenpark voor Rijkswaterstaat, Delft, 2002 (juni).

CE (2001) Hof, A. en Vermeulen, J. Milieu- en efficiencyscan wagenpark (MES) Delft, 2001 (september).

HNR (2004a) ECO-driving in the Netherlands: highly cost-effective CO₂ emission reductions. Novem, 2004.

HNR (2004b) Argumentation for standard equipment of fuel-saving in-car devices in passenger cars. Netherlands working group on fuel-saving in-car devices. Draft version February 2004.

Peeters, S. (2003) Adoptie van (energiezuinige) bestelauto's. *Een socio-technologisch onderzoek naar de keuzecriteria van (energiezuinige) bestelauto's onder fleetusers in de Provincie Noord-Brabant*. Technische Universiteit Eindhoven.

TNO-automotive (2000) N.L.J. Gense. Driving style, fuel consumption, and tail pipe emissions. TNO report 00.OR.VM.021.1/NG, Delft, maart 2000.

TNO-Inro (2002) Wilmink, I.R., Eijkelenbergh, P.L.C., Korver, W. en Dropert-Zilver, M.N. *De zakenautorijder aan het begin van de 21^e eeuw*. Delft, TNO-Inro, nr. 2002-64, november 2002.

V&W (2002) Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Nationaal Verkeers- en vervoersplan. Deel C: Stof tot nadenken, oktober 2002.

VNA (2002) Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen. Jaarcijfers 2002.



Lijst van geïnterviewde personen

Organisatie	Contactpersoon
Leasebranche	
VNA	R. Hemerik (VNA) en W. Zijlstra (BOVAG)
Leaseplan	P. Dam en J. Kroesbergen
ING Car Lease	D. van Lieshout
Terberg	R. van Leusden
Duurzame mobiliteit	
GREENLease	D. Sliker
Mobility Mixx	P. Dam
Het Nieuwe Rijden (Novem)	P. Wilbers
Onderzoek duurzame bestel-auto's	S. Peeters
Overheden	
Ministerie van V&W	H. Wardenaar en C. Werner
Grote klanten van leasemaatschappijen	
Shell	A. van der Rest
Siemens	P. Westerhout
KPN	G. Tiemstra
RWS	J. v.d. Broek
TPG-post	Dhr. Ultee, dhr. Rijswijk, dhr. Van den Hoogenband
Hollandse Beton Groep (tegenwoordig Koninklijke BAM groep)	Dhr. Bergsma
Feenstra Warmte totaal zorg	Dhr. Steunebrink
Overige	
Grontmij	D. Goedhart, M. Jacobs en S. Jak
Mobility result	W. Jansen
RDC	Dhr. Broeksma
KNV (keurmerk bussen)	Dhr. Zethof
VNO-NCW	A. Mesker