



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS-Voorstel

Besluitnummer
PZH-2022-801039904 DOS-2020-
0000612

Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
29 maart 2022

Eindtermijn
n.v.t.

Onderwerp

Verruiming IKB-bestedingsdoel Aanschaf fiets

Advies

1. Vast te stellen een verruiming van het IKB-bedrag dat mag worden ingezet voor de aanschaf van een fiets van €749 naar €1.500.
2. Vast te stellen de aanpassing van de regeling voor de aanschaf van accessoires en een fietsverzekering naar een budget van €500 vrij te besteden aan accessoires en/of verzekering en/of in te zetten als aanvullend budget bij de aanschaf van een fiets.
3. Vast te stellen de verlenging van de termijn waarbinnen geen nieuwe claim op het IKB mag worden gedaan na aanschaf van een fiets van drie jaar naar vijf jaar.
4. Vast te stellen de publiekssamenvatting over de verruiming van het IKB-bestedingsdoel Aanschaf fiets.

Besluit GS

Vastgesteld conform advies

Bijlagen

Memo fiscalisten BDO - privéfiets versus leasefiets

1 Toelichting voor het College

Als provincie heeft Zuid-Holland de ambitie om steeds duurzamer te worden. Om dit kracht bij te zetten, zet Zuid-Holland als werkgever in op verdere verduurzaming van de eigen zakelijke mobiliteit. Deze verduurzaming wordt gecombineerd met de bevordering van de vitaliteit van medewerkers en het vergroten van hun flexibiliteit in het kiezen van het best passende vervoersmiddel¹. De volgende stap in deze ontwikkeling is het stimuleren van fietsgebruik, met name over wat langere afstanden. Voor deze afstanden is bijvoorbeeld een e-bike, een speed pedelec of een racefiets een geschikt vervoersmiddel.

Op dit moment biedt de provincie haar medewerkers de mogelijkheid om IKB-budget in te zetten voor de aanschaf van een fiets en voor de aanschaf van fietsaccessoires en een fietsverzekering. Het bedrag dat vanuit het IKB kan worden ingezet, is gelimiteerd op €749 voor de fiets, €82 per jaar voor accessoires en ongelimiteerd voor de verzekering.

De reden dat dit voorstel nu op tafel ligt, is dat fietsen in de loop der jaren steeds duurder zijn geworden en dat met name de fietsen die geschikt zijn voor langere afstanden veelal (veel) duurder zijn dan standaardfietsen. Het voordeel dat medewerkers halen uit de huidige regeling bij de aanschaf van een fiets wordt verhoudingsgewijs steeds minder. Er gaat daardoor een onvoldoende stimulerende werking uit van de huidige regeling om medewerkers meer gebruik te laten maken van de fiets voor (delen) van hun zakelijke mobiliteit en dan met name over langere afstanden. Verschillende collega provincies, maar ook het Rijk, bieden inmiddels al een aangepaste IKB-regeling of een leaseconstructie aan hun medewerkers.

Bij de herijking van de huidige fietsregeling zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- De kosten voor de provincie mogen niet veel hoger uitvallen (budgetneutraal).
- De kosten voor de medewerker mogen niet veel hoger uitvallen (budgetneutraal).
- Aanschaf van alle soorten fietsen is mogelijk, dus niet alleen e-bikes.
- De fiets is bedoeld voor zakelijke mobiliteit en derhalve alleen voor eigen gebruik.
- Er blijft sprake van een (onbelaste) kilometervergoeding.

Op basis van deze uitgangspunten is het volgende voorstel uitgewerkt:

Het maximale bedrag van het IKB-budget dat mag worden ingezet voor de aanschaf van een fiets wordt verruimd naar €2.000. Dit bedrag wordt verdeeld over €1.500 alleen te besteden aan de aanschaf van een fiets en €500 naar eigen inzicht te besteden aan de fiets, accessoires en/of een verzekering.

De periode waarin na aanschaf van de fiets geen kosten voor een nieuwe fiets kunnen worden geclaimd, wordt verlengd naar vijf jaar. Deze verlenging is noodzakelijk om de verhoging van de kosten (zie financieel en fiscaal kader) te drukken. Daarnaast zijn nieuwe fietsen van dusdanige kwaliteit dat zij makkelijk vijf jaar moeten kunnen meegaan. Het is voor zakelijke mobiliteit dan ook niet noodzakelijk iedere drie jaar een nieuwe fiets aan te schaffen.

¹ Zie het ambitiesdocument *Duurzame zakelijke mobiliteit ambitie 2030*

Overwogen alternatief

Naast opheffing van het IKB-bedrag dat mag worden ingezet voor de aanschaf van een fiets, is ook gekeken naar de mogelijkheid om (duurdere) fietsen aan te bieden via een leaseconstructie. Verschillende overheden bieden een dergelijke constructie aan voor hun medewerkers. Op basis van een rekenvoorbeeld (zie bijlage) hebben onze fiscalisten verschillende opties uitgewerkt. Conclusie hierbij is dat een privéfiets (aangeschaft via een IKB-regeling), voor medewerkers honderden euro's voordeliger is dan een leasefiets. Daarnaast kan de werkgever bij een privéfiets een onbelaste reiskostenvergoeding bieden en bij een leasefiets alleen een belaste reiskostenvergoeding. Hierdoor gaat bij de medewerker bij een privéfiets een sterkere stimulerende werking uit om daadwerkelijk de fiets te pakken.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag exclusief BTW	: € 0,00
Programma	: Ambitie 8 - Bedrijfsvoering - Financiën en Organisatie
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

De verruiming van het IKB-bedrag dat mag worden gebruikt voor de aanschaf van een fiets kent voor de provincie op zichzelf geen financiële consequenties. Het IKB-budget zelf wordt niet verhoogd, alleen het gedeelte dat mag worden ingezet voor een fiets wordt verruimd.

Op basis van een maximale benutting van de mogelijkheden is er slechts een verwaarloosbaar prijsverschil per medewerker tussen de oude en nieuwe regeling:

Nieuwe regeling aanschaf fiets:	$€1.500 \times 80\% / 5$	= € 240
Nieuwe regeling extra budget:	$€500 \times 80\% / 5$	= € 80
Totale kosten nieuwe regeling per medewerker:		= € 320
Oude regeling aanschaf fiets:	$€749 \times 80\% / 3$	= € 199,73
Oude regeling verzekering en accessoires (maximaal)	$(3 \times €82 + €200^2) \times 80\% / 3$	= € 118,93
Totale kosten oude regeling per medewerker:		= € 318,66

Toch zullen de werkelijke kosten voor de provincie naar verwachting toenemen. Deze toename wordt veroorzaakt door:

- In de huidige regeling maakt niet iedereen die een fiets aanschaf ook maximaal gebruik van de mogelijkheid om accessoires aan te schaffen, of een verzekering af te sluiten. Door de mogelijkheid om het bedrag van €500 ook voor de aanschaf van een fiets in te zetten, is de verwachting dat de nieuwe variant wel vaker maximaal wordt gebruikt.
- Naar verwachting gaan meer mensen gebruik maken van de fietsregeling. Op dit moment maken gemiddeld genomen jaarlijks ongeveer 100 medewerkers gebruik van de regeling. Met de no-claim-periode van drie jaar in gedachten, betekent dit dat er ongeveer 300 unieke gebruikers zijn van de fietsregeling. De verwachting is dat dit aantal zal groeien naar 500 unieke gebruikers (voorzichtige schatting, gelijk aantal nieuwe gebruikers per jaar, maar dan rekening houdend met een no-claim-periode van vijf jaar). Dit betekent dat door de stijging

² Dit is een geschat bedrag voor een verzekering. Dit bedrag is bij alle voorbeelden in deze notitie opgenomen en betreft een richtprijs voor het verzekeren van e-bike van €2.500 in Den Haag centrum voor een periode van 3 jaar.

van het aantal unieke gebruikers de kosten met bijna €13.000 per jaar kunnen stijgen.

Dit zijn zogenaamde maximale kosten, ervan uitgaande dat alle kosten die samenhangen met de fietsregeling de vrije ruimte van de WKR overschrijden en daardoor een heffing kennen. In werkelijkheid zijn er vele uitgaven die binnen de vrije ruimte worden geplaatst en zal een verlaging in die uitgaven ook direct leiden tot een verlaging van de heffingskosten. Hier tegenover staat dat voor medewerkers het voordeel veel groter is. Hun voordeel verdubbelt. Hierdoor is het een extra stimulans om een fiets aan te schaffen voor zakelijke mobiliteit.

Hoewel de kosten voor het aanbieden van de fietsregeling zullen stijgen, is naar verwachting geen extra budget nodig. De verwachting is dat de extra kosten kunnen worden gefinancierd uit het reiskostenbudget. De provincie streeft naar minder reisbewegingen en daarmee naar minder reiskosten. Wat minder wordt uitgegeven aan reiskosten, kan worden gebruikt om, als er toch gereisd moet worden, het fietsgebruik te stimuleren.

Juridisch kader

Het aanschaffen van een fiets is een reeds bestaand IKB-doel binnen de gestelde kaders van de cao. Om de verruiming van het doel mogelijk te maken, heeft nader overleg met de bonden plaatsgevonden in het Lokaal Overleg op 24 februari 2022. Het Lokaal Overleg heeft positief geadviseerd ten opzichte van dit voorstel.

2 Voorafgaande besluitvorming

De verruiming van het IKB bestedingsdoel Aanschaf fiets maakt onderdeel uit van een pakket ontwikkelingen om de zakelijke mobiliteit van de provinciale medewerkers te verduurzamen. Eerdere besluitvorming in dit kader betreft de toetreding tot de coalitie Anders Reizen (mei 2021) en het definitief omzetten van trajectabonnementen OV naar Reizen op Rekening (juli 2021). Op basis van de toetreding tot de coalitie Anders Reizen is een ambitie Duurzame zakelijke mobiliteit in ontwikkeling. Deze ambitie wordt separaat geagendeerd.

3 Proces

Het voorstel is ontwikkeld in samenspraak met de fiscalisten. Daarnaast zijn de provincies Groningen en Noord-Holland geraadpleegd en is informatie ingewonnen bij onder andere het Rijk over hun fietsregeling.

4 Participatie en rolgeving

N.v.t.

5 Communicatiestrategie

Medewerkers worden uitgebreid geïnformeerd via berichtgeving op het Binnenplein.