

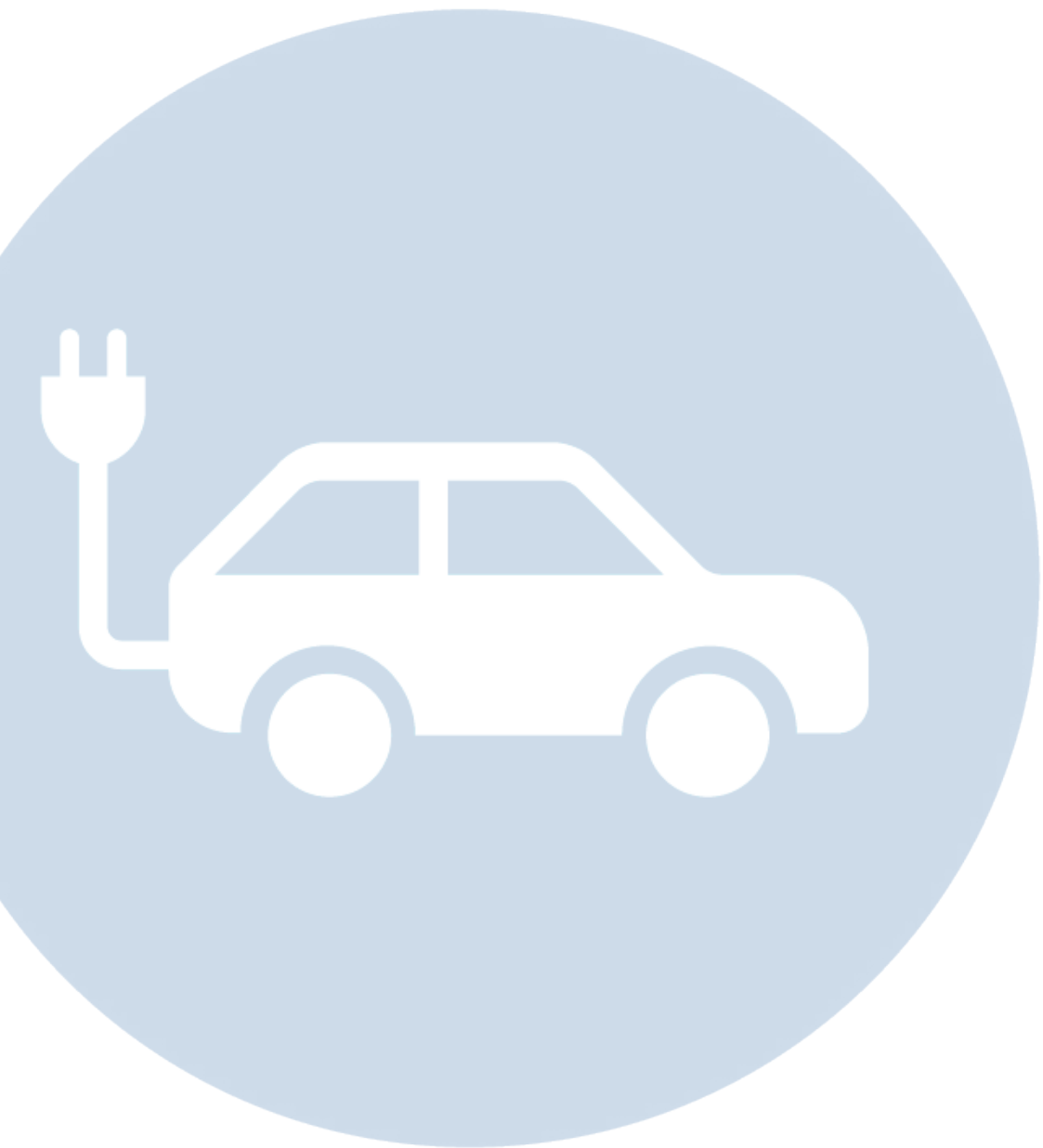
Autowijzer

Kenniswijzer voor flexibele mobiliteit
en een duurzaam wagenpark



Kennispartner:





Inhoud

Voorwoord	3
1. De zakelijke mobiliteitstransitie in vogelvlucht	5
2. Flexibilisering mobiliteitsbeleid	7
2.1 Wat is een flexibel mobiliteitsbeleid?	7
2.2 Stappenplan flexibilisering mobiliteitsbeleid	12
3. Elektrisch rijden	13
3.1 Waarom kiezen voor elektrisch rijden?	13
3.2 Wat zijn de belangrijkste stappen naar een elektrisch wagenpark?	16
Appendix 1: Vergelijking aanbod EV-modellen 2017 met 2021	25

Voorwoord

De manier waarop we werken en reizen is door de coronacrisis sterk veranderd. Maar ook daarvoor al zorgden aangescherpte klimaatdoelen en het groeiende aanbod van elektrische auto's, scooters en fietsen voor meer aandacht voor duurzaam zakelijk reizen. Als we weer naar kantoor kunnen en buiten de deur afspreken, moet en kan de zakelijke mobiliteit verder verduurzamen.

Veel bedrijven zijn al bezig met de verduurzaming van hun zakelijke mobiliteit. Twee trends vallen daarbij op: een flexibeler mobiliteitsbeleid, en het verkleinen en elektrificeren van het zakelijk wagenpark. Voor iedereen die hier ook mee aan de slag wil, publiceren Natuur & Milieu, de coalitie Anders Reizen* en 3pm deze praktische wijzer.

De toekomst: flexibele en elektrische mobiliteit

In 2019 domineerde de hyperspits¹ het mobiliteitsbeeld met lange files en overvolle treinen. Het woon-werkverkeer en de zakelijke mobiliteit veroorzaakten samen bijna de helft van de CO₂-uitstoot van personenauto's in Nederland. Het nieuwe werken werd besproken, maar niet omarmd. De overheid stak miljarden in het oplossen van knelpunten in het wegennet en in 'uit de spits'-campagnes, met voornamelijk een verplaatsing van de files tot gevolg. Nu, in 2021, is de wereld ingrijpend veranderd:

- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 8 miljard minder zakelijke (auto) kilometers worden gereden. Hierin ligt een verantwoordelijkheid voor werkgevers.²
- De Europese klimaatambities zijn aangescherpt met de Green Deal.
- Werkgevers en werknemers willen het thuiswerken voortzetten.³
- De hyperspits op de weg en in het OV leek in 2020 verdwenen.⁴ Als we dit kunnen vasthouden, bespaart dat veel tijd en kosten voor wie wel de weg op moet. En grote investeringen in de uitbreiding van infrastructuur lijken daarmee overbodig.

1) De hyperspits is een piek in het spitsuur waarop de drukte op de weg en in het OV op het maximum is. In de trein ligt deze piek bijvoorbeeld tussen 7:30 en 8:30.

2) Klimaatakkoord (28 juni 2019). Hoofdstuk Mobiliteit.

3) CE Delft, Update onderzoek economische effecten Het Nieuwe Werken, Delft, augustus 2020.

4) Rijkswaterstaat (18 maart 2021). Aantal files vorig jaar met 68,1 procent afgenomen. Verkregen via: <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2021/03/aantal-files-vorig-jaar-met-68-1-procent-afgenomen>

*De coalitie Anders Reizen bestaat uit 80 werkgevers met in totaal meer dan 500.000 werknemers in dienst. Anders Reizen ontstond in 2015 uit een initiatief van VNO-NCW, NS, Natuur & Milieu en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gemeenschappelijke ambitie is een gezonder en duurzamer Nederland door de CO₂-uitstoot die het gevolg is van zakelijke mobiliteit, vóór 2030 te halveren ten opzichte van 2016 (per fte). Kijk voor meer praktijkvoorbeelden op www.andersreizen.nu.



De 10 koplopermaatregelen van Anders Reizen

“De Europese Commissie moedigt bedrijven aan de volgende stap te zetten richting schone, toekomstbestendige mobiliteit. De coalitie Anders Reizen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen voor zero-emissie mobiliteit van de Europese Unie. In deze kenniswijzer staan nuttige tips om elektrisch rijden te bevorderen en gebruiksvriendelijk te maken, zodat onze mobiliteit op een comfortabele manier schoner kan worden.”

Daniel Mes – kabinetslid Eurocommissaris Timmermans

“Wij zien veel bedrijven die hun medewerkers willen aanmoedigen duurzamer te reizen. Dat is fantastisch én nodig. Want de uitstoot van broeikasgassen blijft wereldwijd pieken, en het aandeel van transport daarin is groot. Maar hoe pak je dat als bedrijf slim en handig aan? Dáár geeft deze wijzer het antwoord op. We hopen je te informeren en inspireren, én bieden je een kijkje in de keuken van bedrijven die je voorgingen. Ik wens je veel succes!”

Marjolein Demmers – Directeur Natuur & Milieu

“De nieuwe manier van werken heeft impact op de manier en frequentie van reizen. Er is nu momentum om het mobiliteitsbeleid aan te passen op de nieuwe behoefte van de medewerker. Hoe blijf je als werkgever aantrekkelijk voor (nieuwe) medewerkers en hoe stimuleer je duurzaam vervoer, bespaar je kosten en houd je je medewerkers vitaal? Deze Kenniswijzer biedt je concrete en praktische handvatten om een nieuw en duurzamer mobiliteitsbeleid op te stellen. Ik wens je veel inspiratie toe!”

Hugo Houppermans – Directeur coalitie Anders Reizen

“Als je duurzaam wilt reizen, moet je kunnen kiezen en niet gebonden zijn aan de auto. Daarom is een duurzaam mobiliteitsbeleid volgens ons een flexibel mobiliteitsbeleid. Deze kenniswijzer laat zien wat dat is en hoe je het zelf organiseert. Mét inspirerende praktijkvoorbeelden.”

Roel Lenoir – partner 3pm

Deze uitgave van de Autowijzer is financieel mede mogelijk gemaakt door de coalitie Anders Reizen, LeasePlan Nederland en Natuur & Milieu.

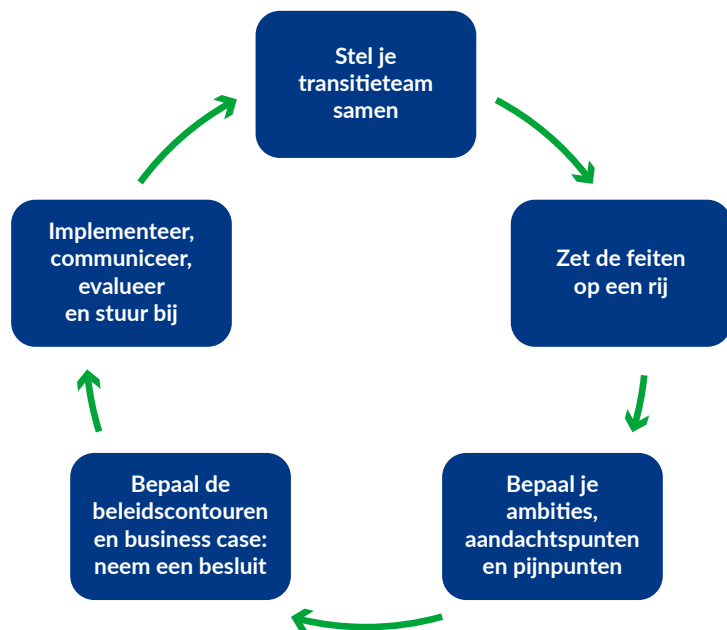


1. De zakelijke mobiliteitstransitie in vogelvlucht

In deze kenniswijzer bespreken we het flexibiliseren van mobiliteitsbeleid en het elektrificeren van je wagenpark. Beide ontwikkelingen zijn een gevolg van de snelle veranderingen in de mobiliteitsbehoefte en de ontwikkeling van het aanbod.

Het vernieuwen van mobiliteitsbeleid is een veranderingstraject. In dit inleidende deel van deze publicatie beschrijven we in vogelvlucht de cyclus van de zakelijke mobiliteitstransitie. In de volgende hoofdstukken werken we de stappen verder uit, en geven we van tal van voorbeelden van bedrijven die je zijn voorgegaan.

Het maakt niet uit of het over het elektrificeren van je leasewagenpark gaat of over het flexibiliseren van je mobiliteitsbeleid. Elke transitie begint met het vaststellen van je vertrekpunt en doelen, en het verzamelen van mensen met wie de transitie kan worden ingezet.



Figuur 1: De zakelijke mobiliteitstransitie

Stel je transitieteam samen

In de overgang naar een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitsbeleid zijn meerdere functies binnen je organisatie betrokken. Of je nu kiest voor een flexibel mobiliteitsbeleid of volledig elektrisch wilt gaan rijden, of gaat voor een combinatie: het is goed een team samen te stellen dat de leiding heeft over deze transitie. Dit team zorgt voor draagvlak binnen de organisatie. Het waarborgt ook dat de keuzes over reisbeleid, mobiliteitsdiensten, voorzieningen en wagenpark op elkaar zijn afgestemd. Zorg dat het team gesteund wordt door een sponsor op bestuursniveau of een stuurgroep. De ervaring leert dat interne ambassadeurs op hoger management- of directieniveau, die voorstander zijn van duurzaam reizen en dat uitdragen, het proces versnellen.

Zet de feiten op een rij

Het helpt om eerst de feiten van jouw mobiliteit op een rij te zetten. Die feiten vormen een objectieve basis voor alle gesprekken die je intern wilt voeren over flexibilisering en elektrificatie.

- 1) **Stel reisgedrag vast.** Begin met een analyse van het reisgedrag van je medewerkers. Waar wonen ze en hoe reizen ze? Hoeveel wonen op fietsbare afstand? Voor wie is het OV kansrijk en hoeveel werken er thuis? En hoe zit het met de voorzieningen, zoals parkeerruimte, laadvoorzieningen, de fietsenstalling en andere voorzieningen op het gebied van mobiliteit?
- 2) **Inventariseer mobiliteitskosten.** De analyse uit stap 1 helpt ook bij het in kaart brengen van je mobiliteitskosten. Hieronder vallen ook je huidige regelingen en vergoedingen op het gebied van reizen van, naar en voor het werk.
- 3) **Vraag het je medewerkers.** Het kan interessant zijn om in deze fase een enquête onder werknemers uit te zetten. Zo krijg je in beeld hoe werknemers naar werk reizen, wat ze vinden van de huidige voorzieningen en regelingen, en hoe zij aankijken tegen flexibilisering en elektrificatie.

Bepaal je ambities, aandachtspunten en pijnpunten

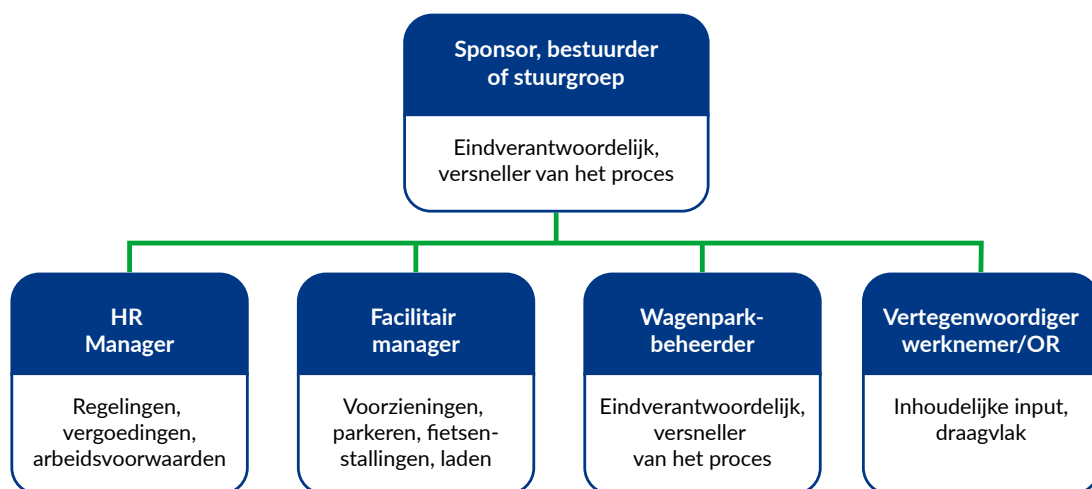
Waarom wil je deze mobiliteitstransitie starten? Wat wil je bereiken? Het helpt als ambities helder zijn en duidelijk te koppelen aan de verandering die je wilt inzetten. Vervolgens bekijk je de aandachtspunten en pijnpunten. Hoe kijken medewerkers naar bepaalde regelingen en vergoedingen, zoals de mobiliteitsvergoeding. Past jullie mobiliteitsregeling nog bij de huidige maatschappelijke ontwikkelingen, en wordt ze wel door medewerkers gewaardeerd?

Bepaal de beleidscontouren en businesscase: neem een besluit

Op basis van feiten, meningen en ambities kun je de eerste contouren schetsen van je nieuwe beleid. Bepaal hierbij wat de financiële consequenties zijn, en wat de totale businesscase op lange termijn is. Mag je, gezien de doelstellingen van de organisatie, de kosten (tijdelijk) verhogen om de duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren? Of moet het budgetneutraal? Het antwoord kan van invloed zijn op de manier waarop, en het tempo waarin, je de veranderingen doorvoert. En welke aspecten neem je mee in de businesscase? Denk bijvoorbeeld aan de 'winst' die thuiswerken oplevert, en besparingen op vastgoed en verzuim.

Implementeer je nieuwe beleid, communiceer, evalueer en stuur bij

Implementatie is meer dan het sec invoeren van de nieuwe regels. Je wilt dat het nieuwe beleid daadwerkelijk leidt tot ander gedrag. Dat betekent dat je aandacht moet besteden aan communicatie, begeleiding, pilots, probeeracties, evaluaties, bijsturing en een helpdesk.



Figuur 2: Het Mobiliteitstransitieteam

2. Flexibilisering mobiliteitsbeleid

2.1 Wat is een flexibel mobiliteitsbeleid?

Met een flexibel mobiliteitsbeleid speel je in op de veranderende behoeften van medewerkers. Zo'n beleid houdt rekening met de huidige ontwikkelingen rondom hybride werken en ook met nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelconcepten. Daarnaast kan flexibilisering van het mobiliteitsbeleid de carbon footprint verkleinen én je een aantrekkelijker werkgever maken. De 'best practices' in deze Autowijzer laten dit zien. In het ideale geval bied je medewerkers de mogelijkheid om op elk moment te reizen met het vervoermiddel dat het beste past bij het doel van de reis. De ene keer de fiets, een andere keer het openbaar vervoer. En op de dag dat ze een flipover en een beamer moeten meenemen de auto. Ze kunnen ook binnen een reis met verschillende vervoermiddelen reizen. Denk aan het rijden met de auto naar een P+R, vervolgens met de trein en het laatste deel met de fiets.

Waarom flexibilisering van je mobiliteitsbeleid?

Flexibilisering van mobiliteitsbeleid is een manier om met de huidige snelle veranderingen om te gaan. Het speelt in op drie ontwikkelingen: (1) thuis- en online werken en de daardoor veranderde mobiliteitsbehoefte, (2) ontmoediging autobezit in stedelijke omgeving en (3) het groeiend aanbod van deelmobiliteit.

Thuiswerken wordt inmiddels geaccepteerd en omarmd. Veel medewerkers reizen niet meer elke dag en daarom is een vaste reiskostenvergoeding niet meer nodig. Dat betekent het einde, of op zijn minst een aanpassing, van de forfaitaire reiskostenvergoeding.⁵ Een meer flexibele manier van vergoeden, die past bij de nieuwe manier van werken, is een vergoeding voor daadwerkelijk gereden kilometers. Dat is een logische volgende stap en het kan ook kostenbesparend zijn.

Met name in de stedelijke omgeving wordt autobezit steeds meer ontmoedigd, onder meer doordat er steeds minder gratis parkeerruimte beschikbaar is. Daarnaast heeft niet iedere medewerker de beschikking over een eigen auto, of wil er een. Steeds meer van je medewerkers die in steden wonen, zullen daarom de voorkeur geven aan flexibele vormen van reizen. Bijvoorbeeld de fiets en het OV, maar wel met de mogelijkheid een auto te gebruiken voor bezoek aan een klant die niet met het OV te bereiken is. Dat vraagt om een flexibel mobiliteitsbeleid.

Bovendien is er een steeds groter aanbod van deelfietsen, deelscooters en deelauto's, gecombineerd met mobiliteitsapps die het gebruik vergemakkelijken. In de consumentenmarkt wordt steeds meer gebruikgemaakt van deelmobiliteit. En ook zakelijk kan het in een behoefte voorzien.

Hieronder enkele voorbeelden van hoe bedrijven hun mobiliteitsbeleid hebben geflexibiliseerd.

5) De forfaitaire reiskostenvergoeding wordt eenmalig berekend op basis van de woon-werkafstand en het aantal werkdagen, eventueel met een onder- en bovengrens. De werkgever betaalt dan iedere maand een vast bedrag, zonder onderscheid te maken in vervoerwijze.

Casus CBRE⁶ – Flexibel mobiliteitsbeleid

‘Het was misschien wel het moeilijkste veranderingstraject van CBRE in Nederland, maar ik ben zó blij dat we het gedaan hebben.’ Dat zegt Irene Flotman (COO) over de transitie die CBRE heeft doorgemaakt op het gebied van mobiliteit. ‘Elke verandering leidt tot weerstand, zo ook bij ons. Met name de steun vanuit de directie en de bereidheid om achter keuzes te blijven staan, heeft geholpen. We kijken als organisatie nu anders naar mobiliteit. De auto is veel minder prominent aanwezig.’

Waarom wilde CBRE nieuw mobiliteitsbeleid?

De directe aanleiding voor de mobiliteitstransitie was de verhuizing naar een nieuwe locatie in Amsterdam-West. De directie wilde het hele mobiliteitsbeleid herzien op basis van drie uitgangspunten: verduurzaming, maximale flexibiliteit en een kostenreductie van het leasewagenpark.

Hoe zag het oude mobiliteitsbeleid er eigenlijk uit?

Het oude mobiliteitsbeleid van CBRE was het standaardbeleid dat je veel ziet bij werkgevers in Nederland: een kilometervergoeding woon-werkverkeer van € 0,19, een fietsplan, een OV-vrij abonnement voor mensen die met OV willen forenzen, of op basis van declaratie volledig vergoed 2e klas, en een auto van de zaak voor een deel van het personeel. Het alternatief voor een auto van de zaak was een cashoptie van 75 procent van het budget.

Hoe vertaalde het ‘waarom’ zich richting nieuw beleid?

Voor het nieuwe mobiliteitsbeleid koos CBRE voor drie pakketten:

- A: Pakket auto;
- B: Pakket flexibel reizen;
- C: Pakket woon-werk.

De functie van de medewerker bepaalt of hij of zij in aanmerking komt voor pakket A, B of C. De pakketten hebben niet de status van arbeidsvoorwaarden gekregen. Naast deze pakketten krijgt elke medewerker toegang tot de eigen poolfietsen en poolauto's van CBRE, en de pendelbus tussen metrostation Henk Sneevlietweg en het nieuwe hoofdkantoor.

Pakket A is het ‘leaseautopakket’ voor medewerkers die minimaal drie dagen per week met de auto moeten reizen. Dit pakket biedt weinig flexibiliteit: de medewerker kiest uit een beperkt aantal modellen, en heeft geen OV-kaart of toegang tot andere mobiliteitsdiensten.

Medewerkers die in aanmerking komen voor pakket A, mogen ook voor **B** kiezen. CBRE stimuleert die keuze ook. B is het meest aantrekkelijke pakket. Het is voor medewerkers die regelmatig zakelijk moeten reizen, maar niet zó vaak dat dat een leaseauto rechtvaardigt. Een medewerker kan flexibel en zorgeloos reizen door de combinatie van een mobiliteitsbudget en een mobiliteitskaart/app met toegang tot alle OV-diensten (incl. OV-fiets, OV-taxi, etc), openbare auto-, fietsdeelsystemen en diensten als Uber. Resterende budgetten worden bruto uitgekeerd.

Pakket C is voor medewerkers die vrijwel nooit zakelijk reizen en voornamelijk woon-werkreizen maken. Ze krijgen een mobiliteitskaart/app waarmee ze met het OV naar het werk kunnen reizen. Een medewerker die met eigen vervoer reist, krijgt een vergoeding. Fietzers krijgen 5 cent extra vergoeding per kilometer, boven op de 19 cent.

Wat waren de meest complexe delen van het nieuwe beleid?

Flotman: ‘We vonden dat de huidige medewerkers er financieel niet op achteruit mochten gaan. Daarnaast was er de wens om als organisatie geen extra kosten te maken. Dus wat iemand in de nulsituatie netto aan mobiliteitsvergoedingen kreeg, moest in stand blijven. Dat was best een complex verhaal. We hebben tot op individueel niveau berekeningen gemaakt en op basis daarvan budgethoogtes bepaald en de businesscase samengesteld. We hebben jaar op jaar berekeningen gemaakt en zo zichtbaar kunnen maken dat het nieuwe beleid in de eerste jaren weliswaar meer kost dan nu, maar dat na drie jaar de kosten dalen en er een positieve businesscase uitkomt. Het wisselgeld zat met name in afnemende parkeerkosten.’

Kun je al iets zeggen over de effecten van het nieuwe mobiliteitsbeleid?

Flotman: ‘In de afgelopen twee jaar werd duidelijk dat veel collega's interesse hebben in pakket B. Dit leidde ertoe dat een hoop collega's hun leaseauto inleverden. In 2020 werd het voor veel collega's duidelijk dat de leaseauto ook veel stilstaat, terwijl voor sommige een hoop bijtelling werd betaald. Dit zorgde voor een verandering in behoeften van onze medewerkers rondom mobiliteit.’

6) CBRE is een internationale vastgoed- en huisvestingsadviseur met meer dan 90.000 medewerkers wereldwijd.

Vervolg casus CBRE

In de volgende tabel staan de drie pakketten naast elkaar.

A – Pakket auto	B – Pakket flexibel reizen	C – Pakket woon-werk
BASIS	BASIS	BASIS
Keuze uit 6 modellen met als uitgangspositie elektrisch rijden VW ID.3 of ID.4, VW polo/golf, Skoda Octavia/VW Passat	Mobiliteitskaart/app Privébudget van € 2.500/jaar	Mobiliteitskaart/app voor > 10 km, geen ov-vergoeding onder 10 km
Inclusief brandstof binnenland	- Zakelijk vervoer wordt netto vergoed - 5 cent additionele vergoeding voor fietskilometers - Restant saldo privébudget wordt bruto vergoed	- Zakelijke en woon-werkritten met eigen vervoer worden netto vergoed - 5 cent additionele vergoeding voor fietskilometers
Vergoeding van parkeerkosten	Vergoeding van parkeerkosten met de poolauto	Vergoeding van parkeerkosten met de poolauto
	Mogelijkheid gebruik te maken van fietsregeling	Mogelijkheid gebruik te maken van fietsregeling
Gebruik van alternatieven:	Gebruik van alternatieven:	Gebruik van alternatieven:
Poolfietsen	Poolfietsen/-auto's/shuttle	Poolfietsen/-auto's/shuttle
	OV/OV-fiets	OV
	Taxi / Uber (tot 19 ct/km)	Eigen auto en fiets
	Eigen auto en fiets	
Overgangsregeling voor huidige leaserijders:	Overgangsregeling:	Overgangsregeling:
Het leasecontract wordt zo lang mogelijk verlengd. Daarna vallen ze onder pakket A en krijgen ze een compensatie tot aan de waarde van hun huidige leasebudget.	De totale waarde van het privé- + woon-werk- en zakelijke deel wordt verhoogd tot aan de waarde van het huidige leasebudget. Daarnaast mag men parkeerkosten blijven declareren.	n.v.t.

Accenture – Flexibel mobiliteitsbeleid

Accenture biedt zijn medewerkers een uitgebreid pakket aan maatregelen om flexibel naar het werk te reizen. Zij geven medewerkers hiermee meer vrijheid te kiezen tussen diverse vervoermiddelen; net wat het beste uitkomt. Die flexibiliteit heeft iedere medewerker, of hij of zij nu een leaseauto heeft of niet. Accenture stimuleert medewerkers zo veel mogelijk de auto te laten staan en te kiezen voor alternatief reizen of elektrisch rijden. Het mobiliteitsbudget speelt een belangrijke rol.

Budget

Medewerkers die in aanmerking komen voor een auto, hebben als alternatief het flexibele mobiliteitsbudget. Ze kunnen elke drie maanden wisselen tussen het budget of de leaseauto. Drijfveren voor Accenture voor het invoeren van een mobiliteitsbudget zijn: aantrekkelijk werkgeverschap, duurzaamheid en innovatie. Hun medewerkers willen graag keuzevrijheid. Bij Accenture is een groot deel van de medewerkers relatief jong. Zij willen veelal geen auto. Medewerkers kunnen het budget gebruiken om te reizen met trein, bus, tram, metro, GreenWheels, OV-fiets of treintaxi. Daarnaast kan men kilometers declareren uit dit budget. Al deze kosten worden verrekend tegen het bruto budget, en het restant wordt uitgekeerd als salaris. Inmiddels kiest de helft van de nieuwe medewerkers voor een mobiliteitsbudget en neemt de leasevloot af.

Accenture verhoogde een aantal jaren geleden het flexibele mobiliteitsbudget. Voorheen was dit gelijk aan het normleasebedrag, terwijl de daadwerkelijke kosten van de leaseauto hoger zijn. Door het opnemen van deze kosten in het flexibele budgetbedrag, leverden steeds meer medewerkers hun leaseauto in.

Gebruik van OV

Elke medewerker die recht heeft op een reiskostenvergoeding of een mobiliteitsbudget, heeft een NS Business Card. Accenture moedigt hen aan om maximaal twee dagen per week met de trein te reizen, of een combinatie te gebruiken van P+R en trein. Hierdoor is het ook mogelijk efficiënt te werken in de trein; dit is ook declarabel.

Poolauto's

Accenture heeft bij een aantal kleine kantoorlocaties in Amsterdam, Groningen, Eindhoven en Rijswijk deelauto's neergezet voor zakelijk gebruik.

ANWB – Flexibel mobiliteitsbeleid

In 2021 introduceerde de ANWB een nieuw mobiliteitsbeleid voor zijn medewerkers dat duurzaam, flexibel en toekomstgericht is. Het is gebaseerd op een vergoeding per gereisde kilometer. Fietsen, wandelen en het OV worden hiermee financieel aantrekkelijker gemaakt dan de auto.

De doelstelling van de ANWB is om de CO₂-uitstoot naar nul te brengen. Met dit nieuwe, flexibele mobiliteitsbeleid draagt de organisatie deze ambitie zelf ook uit. De vergoeding voor woon-werkverkeer voor fietsen en lopen is 15 cent per kilometer, tegenover slechts 10 cent voor de auto (met een maximum van 40 kilometer voor een enkele reis). Het openbaar vervoer wordt extra gestimuleerd: hiervoor worden alle kosten vergoed, en er is geen maximale afstand. Naast deze reiskostenvergoedingen is er een vergoeding voor thuiswerken van 2 euro per dag. Niet reizen is immers ook een duurzame keuze.

De reiskosten worden al vanaf de eerste kilometer vergoed om medewerkers te stimuleren te kiezen voor een duurzaam vervoermiddel. Voor de werknemers is het heel gemakkelijk en flexibel, omdat ze op de dag zelf kunnen besluiten hoe ze naar het werk reizen. Ook is het mogelijk op één dag meerdere vervoermiddelen te gebruiken. De registratie van de kilometers verloopt via een app, waarbij de medewerker aan het eind van de maand de gegevens bevestigt. Ze kunnen zelf kiezen of ze automatische registratie willen of liever handmatig.

Naast deze stimulans voor het kiezen van een duurzame reis, stimuleert de ANWB ook op andere manieren schone vervoermiddelen onder werknemers. Zo betaalt de ANWB 10 procent van de aanschafprijs van een (elektrische) fiets. Medewerkers kunnen er ook voor kiezen de fiets maandelijks af te schrijven van hun loon. De elektrische auto (zowel nieuw als occasion) stimuleert de ANWB met een eenmalige aanschafsubsidie van 1000 euro. Voor sommige medewerkers blijft de auto immers een onmisbaar vervoermiddel.

En de leaseauto dan?

Er valt weinig te flexibiliseren aan een leaseauto die dag in dag uit intensief wordt gebruikt voor zakelijke doeleinden. Maar niet iedere leaseauto wordt zo intensief gebruikt. En thuiswerken en online vergaderen zorgen misschien wel voor een reductie in gereden zakelijke kilometers. Dat kan weleens ten koste gaan van de businesscase voor de persoonlijke zakelijke leaseauto. Hiervoor in de plaats kun je in je flexibele systeem eigen poolauto's en het gebruik van openbare deelauto's opnemen. Daarnaast zien we dat de arbeidsvoorwaardelijke leaseauto langzaam verdwijnt. Goed, flexibel mobiliteitsbeleid kan hiervoor een alternatief zijn.

Is het zo gemakkelijk?

In theorie wel, in de praktijk niet per se. Flexibilisering van mobiliteitsbeleid kan een complex en langdurig veranderingsproces zijn. En elke verandering is lastig en kan op weerstand stuiten. En hoe ga je om met uitzonderlijke situaties en ongewenste effecten van regelingen? Niet iedere medewerker woont in een buurt waar deelauto's beschikbaar zijn. En niet iedere zakelijke afspraak is met het openbaar vervoer of de fiets te bereizen. Hieronder lees je hoe Royal HaskoningDHV dit oplost met een huurauto op locatie

Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV is voorstander van het nieuwe werken en stimuleert dat medewerkers thuiswerken. In Nederland kom je bij het bedrijf in aanmerking voor een e-auto van de zaak als je meer dan 17.500 zakelijke kilometers per jaar rijdt. De 80 procent die geen leaseauto heeft, krijgt een kilometervergoeding voor zakelijke ritten. Ook kunnen ze, net als iedere medewerker, een NS Business Card aanvragen. Medewerkers reizen niet altijd vanaf de kantoorlocatie naar hun klanten. Poolauto's op locatie zijn daarom minder aantrekkelijk. Als deze medewerkers een zakelijke afspraak hebben die lastig met het OV te bereizen is, kunnen ze gebruikmaken van een huurauto (waar mogelijk elektrisch) die thuis voor de deur wordt afgeleverd en opgehaald.

Arcadis

Bij veel werkgevers moet je per jaar een minimumaantal kilometers rijden om in aanmerking te komen voor een leaseauto. Leaserijders krijgen meestal ook een mobiliteitskaart voor OV ter beschikking. Uit onderzoek onder medewerkers van Arcadis bleek dat medewerkers minder gebruikmaakten van het OV, omdat ze anders onder de minimum kilometernorm voor de leaseauto zouden komen. Daarom kiest Arcadis ervoor de leasekilometers en OV-kilometers bij elkaar op te tellen als minimum kilometernorm. Hierdoor kunnen medewerkers de auto dus gerust laten staan en voor het OV kiezen.

Fiscale issues

Ook de fiscus zet de stap naar flexibel reizen niet altijd even gemakkelijk. De vaste 'forfaitaire' reiskostenvergoeding was tot vorig jaar bij veel werkgevers gebruikelijk. Dat houdt in dat de reiskostenvergoeding eenmalig wordt berekend op basis van de woon-werkafstand en het aantal werkdagen, eventueel met een onder- en bovengrens. De werkgever betaalt dan iedere maand een vast bedrag, ongeacht de vervoerwijze. Die vaste reiskostenvergoeding zorgt ervoor dat je niet met de zakelijke poolauto naar huis en de dag erna terug naar kantoor mag rijden. Ook over de nieuwe bijtellingsregeling voor de fiets van de zaak wordt gezegd dat hij flexibiliteit in de weg staat. Een medewerker die kiest voor de fiets van de zaak, komt namelijk niet meer in aanmerking voor reiskostenvergoeding.

Accenture

Accenture heeft een pilot gedaan met een leasefietsregeling. Volgens Frans van der Hoek, Mobility Lead Accenture Benelux, bleek daaruit dat de nieuwe bijtellingsregeling voor de leasefiets ervoor zorgt dat deze oplossing eigenlijk alleen interessant is voor leaseautorijders. Zij kunnen zonder gevolgen een fiets leasen als een soort extra bij hun leaseauto. Van der Hoek: 'Wij wilden de mensen die wel recht hebben op een leaseauto, maar daarvan afzien, faciliteren met een leasefiets. De fiscus zegt dan: je mag geen reiskosten meer declareren, tenzij je kunt aantonen dat je niet met de leasefiets hebt gereisd. Dat betekent dat je een reisadministratie moet bijhouden. Dat is niet werkbaar.'

Triodos Bank

Bianca de Wit, Environmental Manager bij Triodos Bank: 'Onze medewerkers kunnen elektrische poolauto's gebruiken voor hun zakelijke afspraken. De vaste reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer zorgde voor "fiscale issues" op het moment dat de medewerker de auto na de zakelijke afspraak mee naar huis wilde nemen en er 's ochtends weer mee naar kantoor komen. Bijvoorbeeld bij een afspraak aan het einde van de dag. De medewerker heeft in dat geval geen recht op een belastingvrije kilometervergoeding voor het woon-werkdeel van de reis. Stoppen met de vaste reiskostenvergoeding loste dit probleem op: de medewerker krijgt geen reiskostenvergoeding meer voor het woon-werkdeel gemaakt met de poolauto. Vanzelfsprekend worden privékilometers niet vergoed door Triodos Bank.'

CBRE

Irene Flotman, COO bij CBRE: 'Ons pakket voor flexibel reizen zet aan tot duurzaamheid en beweging. Dit is nu grotendeels belast door de fiscus. Ons autopakket is daarentegen grotendeels onbelast. Als de overheid dit zou omdraaien, zou dat een belangrijke en logische stimulans zijn voor duurzaam reizen.'

2.2 Stappenplan flexibilisering mobiliteitsbeleid

Welke stappen moet je zetten voor een flexibel mobiliteitsbeleid? En welke behoeften van werknemers kun je onderscheiden? Het flexibele mobiliteitsbeleid zal niet voor al je werknemers een geschikte uitkomst bieden. Daarom dit stappenplan in aanvulling op de stappen in het eerste hoofdstuk.

Stap 1. Vaststellen wie je 'locked-in' autorijders zijn

Met 'locked-in' autorijders bedoelen we hier medewerkers die zoveel zakelijk reizen dat ze eigenlijk niet zonder leaseauto kunnen. Om te bepalen wie dat zijn, kun je criteria formuleren. Bijvoorbeeld: medewerkers die meer dan 18.000 zakelijke kilometers per jaar rijden (overweeg ook de mogelijkheid om OV-kilometers mee te rekenen) krijgen een auto van de zaak. Hetzelfde geldt voor medewerkers die klanten bezoeken en spullen meenemen die niet met een vrachtfiets te vervoeren zijn. Of medewerkers die afstanden afleggen die te ver zijn voor een vrachtfiets. Om de mobiliteit van de 'locked-in' autorijders te verduurzamen, kun je aan de slag met elektrisch rijden (zie hoofdstuk 3).

Stap 2. Vaststellen welke medewerkers geen behoefte hebben aan flexibele mobiliteit

Medewerkers die een vast aantal dagen per week naar dezelfde werklocatie reizen en dat altijd met hetzelfde vervoermiddel doen, kun je een vaste reiskostenvergoeding of mobiliteitskaart geven. Bijvoorbeeld omdat ze op een vast kantoor of productielocatie werken.

Stap 3. Vaststellen welke medewerkers behoefte hebben aan flexibiliteit – en aan welke precies

Hieronder vallen bijvoorbeeld medewerkers die geen vast aantal dagen op een vaste locatie werken. Medewerkers die klanten bezoeken, maar minder dan (bijvoorbeeld) 18.000 kilometer per jaar rijden. En medewerkers zonder eigen auto.

Stap 4. Beleid opstellen

Voor meer flexibiliteit in je regelingen kan je de volgende aspecten overwegen:

- Een vergoeding voor de daadwerkelijk gereden kilometers met eigen vervoer, gedifferentieerd naar vervoermiddel. Dus een hogere beloning voor reizen met OV en fiets dan voor een fossiele auto;

- Een mobiliteitskaart voor het reizen met trein, bus, tram en metro;
- Opties toegevoegd aan de mobiliteitskaart, bijvoorbeeld OV-fiets, andere deelfietsen of deel-e-scooters;
- Een deelauto-oplossing, zowel vanuit het huisadres als op locatie;
- Optie naast de mobiliteitskaart: een app en/of portal voor de registratie van kilometers met eigen vervoer;
- Optie naast de mobiliteitskaart: een portal met een overzicht van alle kilometers en vergoedingen.

Voor de mobiliteitskaart en app/portal zijn diverse aanbieders in de markt die hun systemen kunnen aansluiten op jouw loonadministratie. Dit beperkt de administratieve last.

3. Elektrisch rijden

3.1 Waarom kiezen voor elektrisch rijden?

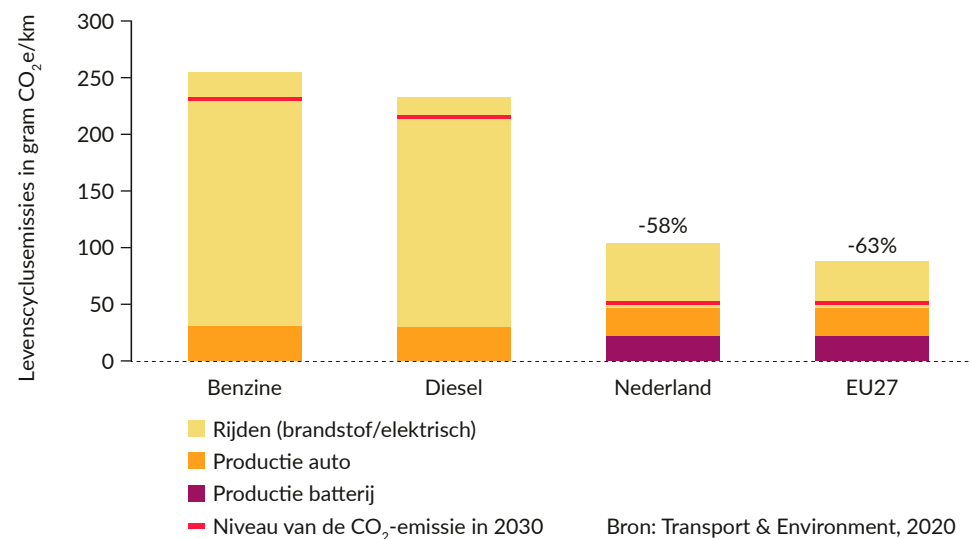
Zakelijk elektrisch rijden wordt snel de standaard. Het is schoon, comfortabel en de afgelopen jaren ook nog eens financieel heel aantrekkelijk door de lage bijtelling en de subsidies.⁷

Elektrisch rijden is beter voor klimaat, milieu en luchtkwaliteit

Een elektrische auto, geladen met groene elektriciteit, stoot 3 gram CO₂ per kilometer uit, tegenover 195 gram voor een benzineauto. Zelfs als een elektrische auto op grijze stroom rijdt, is er een milieuvoordeel. Er worden aan de uitlaat geen emissies uitgestoten zoals stikstofoxiden (NOx) en fijnstof. Wel komt er door snellere slijtage van banden en door remmen fijnstof vrij; dit ligt bij elektrische auto's 25 procent hoger. Elektrische voertuigen zijn stiller bij lage snelheden – bij hogere snelheden hoor je wel het geluid van de banden op het wegdek. De positieve effecten van schonere lucht (gezondheid, milieu) zijn met name merkbaar in gebieden waar een hogere bevolkingsdichtheid is en waar veel wegen samenkomen, zoals in en rondom grote steden.⁸

De bedrijven die deelnemen aan de coalitie Anders Reizen kunnen met volledige elektrificatie van hun leasewagenpark zo'n 30 procent CO₂-reductie bereiken op mobiliteit in 2030 (CE Delft, 2018).⁹

In figuur 3 is de gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer van diesel, benzine en elektrische auto's weergegeven over de hele levenscyclus van de auto, inclusief de productie van het voertuig en de batterij, en de emissies van brandstof en de productie van elektriciteit in Nederland. Volgens onderzoek van Transport & Environment stoten benzine- en dieselauto's in Nederland nu gemiddeld zo'n tweeënhalf maal meer uit per kilometer dan elektrische auto's. Nederland loopt achter in de productie van groene elektriciteit, waardoor ook elektrische auto's meer emissies veroorzaken dan in de rest van Europa. In 2030 zal het aandeel groene elektriciteit fors toegenomen zijn en stoten benzine- en dieselauto's per kilometer vijfmaal meer uit dan nieuwe elektrische auto's.¹⁰



Figuur 3: Gemiddelde CO₂-uitstoot van benzine- en dieselauto's vs. EV in 2020 en 2030.¹¹

7) DCBS (14 april 2020). Bijna 200 duizend stekkerauto's. Verkregen via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/16/bijna-200-duizend-stekkerauto-s>

8) European Environment Agency (17 juni 2021). European city air quality viewer.

9) CE Delft (mei 2018). CO₂-effect van Anders Reizen.

10) Transport & Environment (april 2020). How clean are electric cars. Verkregen via: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/electric-cars/how-clean-are-electric-cars>

11) Transport & Environment (april 2020). How clean are electric cars? | Transport & Environment (transportenvironment.org)

Het aanbod elektrische auto's is sterk gegroeid

Vanaf 2017 is het aanbod van elektrische auto's sterk toegenomen. In tabel 1 is het aanbod elektrische auto's in 2017 en 2021 met een cataloguswaarde tot € 50.000 weergegeven, uitgesplitst naar de belangrijkste kenmerken.¹² Voor auto's tot 2020 gold een drempelbedrag van € 50.000 voor de lagere bijtelling en dit is daarom voor zakelijke leaserijders een drempelwaarde. Sinds 2021 geldt de gunstige bijtelling voor volledig elektrische auto's tot een cataloguswaarde van € 40.000 en dit blijft zo tot de fiscale stimuleringsmaatregelen eindigen.¹³ De vergelijking werd uitgevoerd door LeasePlan NL. In bijlage 1 staat een uitgebreide vergelijking van het aanbod van EV-modellen tussen 2017 en 2021.

	2017	2021
Aantal EV-modellen	15	39
Aantal EV-modellen actieradius > 200 km*	5	33
Gemiddelde actieradius**	230	290
Aantal EV-modellen met een 3-fasenlader***	1	22
Gemiddelde adviesprijs	€ 36.166	€ 37.767

*Advies zakelijk inzetbaar bij een actieradius vanaf 200 km
** Verwacht gemiddeld praktijkverbruik bij rustige rijstijl (evdatabase.nl)
*** Met een 3-fasenlader is de accu 3x zo snel volgeladen als met 1-faselader

Tabel 1: Samenvatting vergelijking aanbod EV's in 2017-2021 met een cataloguswaarde tot € 50.000

Wat opvalt is dat de gemiddelde adviesprijs van EV's in deze periode nagenoeg gelijk bleef, maar dat de technische prestaties van de EV-modellen enorm verbeterd zijn.

Waar er in 2017 nog slechts vijf EV's waren met een actieradius van meer dan 200 km, waren dit er in 2021 al 33. Ook nam de gemiddelde actieradius sterk toe: van 230 naar 290 kilometer. Een voorbeeld van een auto waarbij de accucapaciteit enorm toenam tussen 2017 en 2021 is de Nissan LEAF. Deze ging van 170 km in 2017, naar twee nieuwe modellen in 2021 met respectievelijk 220 en 330 km actieradius, wat voor zakelijke auto's ruim voldoende is.

12) De vergelijking van EV-modellen tussen 2017 en 2021 werd gemaakt door LeasePlan NL.
13) Rijksoverheid (z.d.). Bijtelling auto van de zaak.
14) BEUC (25 april 2021). Electric Cars: Calculating the Total Cost of Ownership for Consumers.

Recentelijk kwamen er ook veel modellen op de markt met een 3-fasenlader, wat inhoudt dat een accu drie keer zo snel is volgeladen als met een 1-faselader. Dit is een groot voordeel voor zakelijke rijders die onderweg moeten bijladen en dus veel sneller weer kunnen doorrijden.

Ook zijn de beschikbaarheid en variatie aan autoklassen sterk toegenomen. In 2017 waren er geen auto's onder een adviesprijs van € 30.000, en nu vijf. In 2017 waren er drie auto's beschikbaar in de (luxe) middenklasse, in 2021 waren dat er negentien in diverse middenklasse uitvoeringen. Populaire modellen zijn bijvoorbeeld de Skoda Enyaq en de Volkswagen ID.4, omdat deze voldoen aan wat veel leaserijders willen: een gezinsauto met ruimte voor vier personen en bagage.

Elektrisch rijden wordt snel goedkoper dan fossiel

De markt voor elektrisch rijden is nog altijd sterk in ontwikkeling. Elektrische auto's zijn nog relatief duur in aanschaf. De verwachting is dat rond 2024 dit verschil weg zal zijn doordat de prijs van accu's steeds verder daalt. Daar staat tegenover dat de brandstofkosten 40 tot 50 procent lager zijn, en dat ook de onderhoudskosten een stuk lager zijn. De 'total cost of ownership' van elektrische auto's kan daardoor nu al lager zijn dan die van de benzine- of dieselauto.¹⁴

De fiscale regels voor mobiliteit veranderden de afgelopen jaren regelmatig. Het is dus goed om je daarvan op de hoogte te stellen. De bijtelling voor EV's van 12 procent vandaag stijgt naar 22 procent in 2026, waardoor er geen verschil meer zal zijn met die voor conventionele auto's.

Welke rol heeft de plug-inhybride personenauto nog?

Plug-inhybride voertuigen (PHEV) zijn nog altijd populair in Nederland. Medio 2021 zijn er 120.000 PHEV's tegenover zo'n 190.000 volledige elektrische auto's.¹⁵ Op papier heeft een PHEV een lage CO₂-uitstoot, maar in de praktijk valt dat tegen. Dat komt doordat er een verschil is tussen de prestaties van deze auto's in laboratoriumopstelling en het feitelijke gebruik op de weg. PHEV's gebruiken door het gewicht van de batterij meer dan conventionele auto's als ze op de brandstofmotor rijden. Maar wellicht de belangrijkste factor is de berijder zelf: kan en wil deze vaak laden?

Een PHEV moet door de relatief kleine actieradius vaak geladen worden, wil je duurzaam rijden en de brandstofkosten beperken. Dat betekent in de praktijk vaker laden dan met een volledig elektrische auto. Wil je als werkgever invloed hebben op de emissies van PHEV's, dan kun je sturen door bijvoorbeeld de extra (brandstof)kosten met de leaserijder te verrekenen. Dat geeft wel een hoop administratieve rompslomp.

In de beginjaren van elektrisch rijden was de PHEV, met name voor de veelrijder, een mogelijkheid om emissies te reduceren zonder bang te zijn voor een lege batterij. Maar met het huidige brede aanbod van elektrische auto's met een grotere actieradius en het uitgebreide laadnetwerk, is dat geen argument meer. En voor die ene veelrijder die echt niet kan laden, is een gewone fossiele auto een duurzamere optie. PHEV's hebben dus geen functie meer in een duurzaam zakelijk wagenpark.

Elektrisch rijden is comfortabeler

Vrijwel geen elektrische rijder wil terug naar een brandstofauto. Het rijcomfort van een elektrische auto is bijzonder hoog. In het begin ervaren veel mensen 'range anxiety', de angst voor een lege accu. Toch stranden er zelden auto's. Berijders leren in een elektrische auto ook hoeveel kilometer actieradius ze daadwerkelijk nodig hebben. Al rijdende ervaren ze met welke rijstijl ze optimaal gebruik kunnen maken van hun actieradius. Wil je medewerkers motiveren om de overstap te maken, dan is het laten ervaren van het rijcomfort dus belangrijk.

Wettelijke eisen voor schone mobiliteit

De komende jaren krijgen steeds meer werkgevers te maken met nieuwe wettelijke vereisten voor schoon transport, en met de vraag welke rol ze hierin moeten nemen. De volgende wetten en richtlijnen zorgen ervoor dat veel werkgevers hun uitstoot moeten reduceren en/of rekening moeten houden met nieuwe regelgeving.

Clean Vehicles Directive

Dit is een Europese richtlijn die geldt voor alle aanbestedende diensten zoals (semi-)overheden, en voor meerdere leveranciers van openbare voorzieningen waarop de Aanbestedingswet 2012 van toepassing is. Hier vallen meerdere Anders Reizen-organisaties onder. Doel van de richtlijn is het gebruik van schone voertuigen door middel van publieke inkoop te bevorderen.

De richtlijn trad op 2 augustus 2021 in werking. Vanaf dat moment gelden er nieuwe regels voor elke aanbestedende dienst in nieuwe Europese aanbestedingen voor de aanschaf, huur of lease van voertuigen, dan wel de aanbesteding van een (service)contract voor personenvervoer, vuilnisdiensten of post- en pakketbezorging. Tot 2025 moet ten minste 38,5 procent van auto's en bestelwagens schoon worden aanbesteed. De uitstoot mag maximaal 50 gram CO₂ per kilometer zijn en niet meer dan 80 procent van de limietwaarden van de RDE-test. Zeer schone hybride voertuigen voldoen aan deze eisen. Voor de periode van 2026 tot en met 2030 geldt ook dat tenminste 38,5 procent van de voertuigen schoon moet zijn, maar dan voldoen alleen zero emissie auto's en busjes aan de dan geldende eisen. Naar verwachting wordt de richtlijn medio april of mei 2021 geïmplementeerd. Voor andere voertuigcategorieën gelden andere eisen.

Ga naar de website van [Pianoo Expertisecentrum Aanbesteden](#) voor meer informatie over het Clean Vehicles Directive.

15) RVO (30 augustus 2021). *Cijfers elektrisch vervoer*. Verkregen via: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer>

Normerende Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over nieuwe regels om de CO₂-uitstoot van het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te verminderen. Deze afspraken worden nader uitgewerkt in de Normerende Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit, waarover door het volgende kabinet wordt besloten.¹⁶

Organisaties met minimaal honderd werknemers moeten hun CO₂-uitstoot verplicht monitoren en reduceren. Voor deze organisaties gaat een maximumnorm voor de CO₂-uitstoot gelden: ze hebben tot 2026 om hun uitstoot terug te dringen. Als werkgever kun je in die tijd verschillende acties ondernemen om te voldoen aan deze norm.

Meer informatie zal te zijner tijd worden gepubliceerd op de website van de rijksoverheid.

Zero-emissiezones voor stadslogistiek

In het Klimaatakkoord is afgesproken om vanaf 2025 middelgrote zero-emissiezones voor logistiek in te voeren in dertig tot veertig grotere gemeenten. Gemeenten moeten vier jaar van tevoren een aankondiging voor een zone doen. De zones hebben gevolgen voor bedrijven met bestelauto's en vrachtwagens die als bestemming het gebied van de zero-emissiezones hebben. Deze voertuigen moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zone in te mogen. In de Uitvoeringagenda Stadslogistiek is besloten dat er een overgangsregeling geldt voor bestelbussen en vrachtauto's.

Zie voor meer informatie en de overgangsregeling de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

3.2 Wat zijn de belangrijkste stappen naar een elektrisch wagenpark?

Voor de elektrificatie van personenauto's lijken de belangrijkste obstakels van zo'n vier jaar geleden langzamerhand weggenomen te zijn. Maar er zijn nog altijd uitdagingen. Zoals het motiveren van leaserijders om de overstap te maken, het feit dat het aanbod nog niet één-op-één aansluit bij de behoefte van de gemiddelde leaserijder, en dat de bijtelling voor EV's in 2026 gelijk is aan die voor een brandstofauto. Wat zijn de belangrijkste stappen naar een elektrisch wagenpark?

Stap 1. Zet de feiten op een rij: vervoerwijzen, reisafstanden, kosten, faciliteiten, voorzieningen, CO₂

Zoals eerder gezegd: het helpt om eerst de feiten van jouw mobiliteit binnen de organisatie en wagenpark op een rij te zetten. Die feiten vormen een objectieve basis voor alle gesprekken die je intern wilt voeren over de overgang naar volledig elektrische auto's en het aanpassen van beleid.

Bepaal de CO₂-emissie van je wagenpark

Om de mogelijke reductie in CO₂-uitstoot door elektrificatie te bepalen, kun je eerst de footprint van je huidige wagenpark in kaart brengen. Je leasemaatschappij kan je daar eventueel bij helpen.

Scan het huidige personenwagenpark en ritprofiel van de berijders

Om te beginnen heb je een helder beeld nodig van de omvang en de karakteristieken van je huidige wagenpark en het reisprofiel van je (lease)rijder. Dat bepaalt welke elektrische auto's en welke laadinfrastructuur je nodig hebt. Breng in kaart welke voertuigcategorieën er in je leasevloot zitten en hoe de voertuigen worden gebruikt: type ritten (lang of kort), staan de voertuigen meerdere uren stil, worden er verschillende bestemmingen op één dag aangedaan? Met brandstofauto's zijn we gewend te denken in termen van gemiddelde kilometrages, maar bij elektrische auto's moet je dit vertalen naar piekkilometrages, gezien de actieradius.

Wat zijn de kosten?

Kijk naar de total cost of ownership (TCO) en voorkom navelstaren naar de leasekosten. Mag je, gezien de doelstellingen van de organisatie, de kosten (tijdelijk)

16) Stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord mobiliteit (juni 2021). Verkregen via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/06/01/voortgang-klimaatakkoord-mobiliteit>

verhogen om de duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren? Of moet de elektrificatie van het wagenpark budgetneutraal worden doorgevoerd? Het antwoord kan van invloed zijn op het tempo waarin je je wagenpark elektrificeert.

Om de businesscase van de transitie naar een elektrisch wagenpark te kunnen maken, heb je inzicht nodig in de kosten van het huidige wagenpark en de verwachte kosten van het nieuwe, elektrische wagenpark. Denk daarbij aan de kosten van leasen, verbruik, eventueel onderhoud en laadinfrastructuur.

Stap 2. Bepaal je ambitie en communiceer die

Stel je doel vast en maak concreet op welke termijn je de transitie naar een volledig elektrisch wagenpark wilt maken. Zorg voor een heldere communicatie over je doelen en aanpak, zowel intern als extern. Toon je ambities aan de buitenwereld en neem medewerkers mee in de transitie. Zo draag je bij aan de reputatie van je organisatie. En wellicht inspireert het ook andere organisaties om de overstap naar EV te maken. Wees in je communicatie altijd concreet en overdrijf de impact van je stappen niet.

Hoe neem je je medewerkers goed mee?

- Maak duidelijk aan welke organisatiedoelen de transitie bijdraagt. Bijvoorbeeld maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), het verkleinen van de voetafdruk van de organisatie, kostenbesparing en aantrekkelijk werkgeverschap.
- Leg uit welke stappen er genomen worden.
- Schets een globaal tijdspad.
- Geef aan waar medewerkers terecht kunnen met vragen. Daarmee krijg je als EV-team direct een beeld van wat er leeft binnen de organisatie.

Het statement 'Fossielvrij wagenpark in 2025' van de coalitie Anders Reizen is een goede manier om je ambitie ook buiten de organisatie bekend te maken. Het uitgangspunt van de doelstelling van Anders Reizen is om in 2030 de mobiliteitsfootprint van de deelnemers met de helft te reduceren. Voor een deel van de werkgevers binnen de coalitie heeft een duurzaam wagenpark de grootste impact om dit te halen. Ook heeft Anders Reizen de doelstelling het wagenpark voor eind 2025 te elektrificeren. Dit zijn doelstellingen op hoofdlijnen; je kunt als organisatie zelf bepalen hoe gedetailleerd je hierin wilt zijn (denk bijvoorbeeld ook aan grondstoffengebruik, aantal parkeerplaatsen of duurzaamheid van de autobatterij).

Versnellingsmaatregel 'Fossielvrij wagenpark in 2025'

38 bedrijven uit de coalitie Anders Reizen hebben samen afgesproken om een volledig fossielvrij personenwagenpark te realiseren voor het eind van 2025. Zij versnellen het verduurzamen van zo'n 24.000 personenauto's. Dit initiatief draagt bij aan de doelstelling van Anders Reizen om in 2030 50 procent minder zakelijke mobiliteit per fte uit te stoten ten opzichte van 2016.

Zie voor een volledig overzicht van de ondertekenaars van de versnellingsmaatregel de website van de coalitie Anders Reizen.

Doelstelling voor het 100% EV wagenpark: wat doen bedrijven?

Mike van Gemund, Fleetmanager bij Royal HaskoningDHV: 'Ons motto is: gewoon gaan doen en leren, aanpassen en verbeteren terwijl je bezig bent. Advies: begin nu met het elektrificeren van je leasewagenpark, want door de looptijd van leasecontracten duurt het jaren voor je klaar bent. Momenteel is 85 procent van onze leasevloot elektrisch. We verwachten, helaas door de vertraging vanwege corona later dan de bedoeling was, in 2022 onze doelstelling van 100 procent te bereiken.'

Stap 3. Stel je personenwagenpark samen

Het ritprofiel (afstand, tijd tussen afspraken en laadmogelijkheid privé, op werklocaties en tijdens afspraken) heeft invloed op welke typen elektrische auto's het meest geschikt zijn voor je wagenpark. Drie specificaties zijn met name van belang of een EV past bij een berijder:

- de actieradius ofwel de afstand die een auto kan rijden op een volle accu;
- de laadsnelheid bij een 'gewone' laadpaal;
- de laadsnelheid bij een snellaadpaal.

Kijk voor het actuele aanbod van elektrische voertuigen op www.nederlandelektrisch.nl.

Aanwijzen van specifieke EV-auto's

De **Volksbank** heeft in de leaseregeling een uitzondering gemaakt voor werknemers die onder het laagste leasebedrag van € 450 per maand vallen. Hierdoor kunnen zij alsnog van geschikte EV-modellen gebruikmaken.

Voor dit laagste leasebedrag (20.000 tot 30.000 kilometer per jaar) zijn namelijk vooralsnog geen opties voor EV beschikbaar. Daarom heeft de Volksbank enkele EV-auto's die boven dit leasebedrag vallen speciaal aangewezen om toch een passend aanbod te hebben bij het ritprofiel en de functie van deze groep rijders. Hiermee stuurt de Volksbank op een 'modale' auto die passend is voor de functie van de werknemer. Voor deze groep rijders zijn onderstaande auto's beschikbaar:

Merk	Type	Accupakket
Seat	Mii Electric	61kW 36,8 kWh
Volkswagen	e-Up!	61kW / 36,8kWh
Skoda	Citigo e IV	61kW 36,8 kWh Accu Style (NEDC)
Seat	Mii Electric	61kW 36,8 kWh Plus
Volkswagen	e-Up!	61kW / 36,8kWh Style

Voor veelrijders (meer dan 300 kilometer per dag) wordt de optie aangeboden om eenmalig te kiezen voor een Hyundai Kona. Ook wordt de Volkswagen iD.3 als keuzemogelijkheid aangeboden vanwege een voorkeur bij werknemers voor Europese auto's. Beide zouden anders buiten het normleasebedrag van € 580 vallen.

Casus de Volksbank – Transitie naar het EV-wagenpark voor 2022

Sommige bedrijven zijn vergevorderd met de transitie naar een elektrisch wagenpark en hebben ambitieuze doelstellingen gesteld. In deze casus vertelt Arno Veenman hoe de Volksbank in 2017 is begonnen met de elektrificatie van zijn wagenpark.

De Volksbank, waar ASN Bank onder valt, bracht in 2016 de groene ASN-gedachte naar de hele Volksbank: de gehele balans moet CO₂-neutraal, dus ook de eigen bedrijfsvoering. Daarom is sinds 1 januari 2017 het uitgangspunt dat elke nieuwe auto volledig elektrisch is. De Volksbank kan zich met recht koploper in Nederland noemen: in april 2021 was al meer dan 70 procent van het wagenpark volledig elektrisch. Naar verwachting wordt in 2022 de doelstelling van een volledig EV-wagenpark bereikt.

Oude problemen zijn nu verleden tijd

'De problemen van vier jaar geleden bestaan nu niet meer,' zegt Arno Veenman, adviseur expertise HR bij de Volksbank. Waar het eerst moeilijk was om de juiste auto's te vinden met voldoende actieradius voor de juiste prijs en ook binnen de levertijd, is dit nu helemaal anders. Er is nu veel meer aanbod van auto's en een sterke toename in actieradius, waardoor deze knelpunten opgelost konden worden. Het spanningsveld voor de EV-transitie is namelijk de combinatie van die vier factoren: actieradius, aanbod, prijs en levertijd.

Kosten elektrisch wagenpark gelijk of lager dan fossiel

Voor de total cost of ownership is er onder de streep eigenlijk geen verschil meer tussen brandstof en elektrisch. 'EV lijkt soms nog duurder dan rijden op brandstof, maar dat is het niet,' zegt Arno.

Communicatie is cruciaal in de beginfase

In de beginfase van de EV-transitie zette de Volksbank ook ambassadeurs uit de hoge lagen van de organisatie in om de transitie naar elektrisch te versnellen. 'Om te beginnen de CEO, maar ook de HR-directeur om aan te tonen dat het goed geregeld is. De CFO om aan te tonen dat het financieel goed zit en de facilitair directeur zodat het laden goed is geregeld. En collega's van de buitendienst, die een soort gezag uitstralen en laten zien dat het functioneel ook prima kan.

Vervolg casus de Volksbank

Wanneer ongeveer de helft van het wagenpark elektrisch is, hoef je mensen niet meer te overtuigen,' zegt Veenman.

Arno Veenman: *'Voor je medewerkers is het "wennen, plannen en vooral laden". Mensen komen in de praktijk niet stil te staan, range anxiety zit echt alleen nog maar tussen de oren.'*

Zorg dat er voor uitzonderingen een oplossing klaarligt

De meeste leaserijders bij de Volksbank kunnen al hun werkzaamheden normaal blijven uitvoeren met een actieradius van circa 180-260 kilometer. Voor de veelrijders (+ 300 km op een dag) moest er gekozen worden tussen het introduceren van een extra leasecategorie (met een hogere kilometrage en hoger normleasebedrag) of extra modellen met een grote actieradius voor deze specifieke groep. Er is gekozen voor het laatste (zie het voorbeeld 'Aanwijzen van specifieke EV-auto's' hierboven) zodat deze groep een passende auto kan kiezen die anders (net) buiten het normleasebedrag valt.

Bij een enkele veelrijder blijkt echter dat een elektrische auto nog écht niet kan. Dit heeft met name te maken met het kunnen bijladen in de buurt van de afspraken. Voor deze groep kiest de Volksbank voor een huurauto als tijdelijke oplossing. De bank heeft hierover één advies: zorg dat de leaseregeling niet helemaal dichtgetimmerd is, en zorg dat één persoon mandaat heeft om beslissingen over uitzonderingen te maken. Dat vergemakkelijkt het proces.

Arno Veenman: *'Drie tips uit de praktijk: durf te gaan voor volledig elektrisch, in de regel voor iedereen; zorg voor enkele goede ambassadeurs op hoog niveau voor het begin van de EV-transitie en zorg dat je oplossingen hebt voor specifieke groepen, zodat er voor maatwerk ook mogelijkheden zijn.'*

Stap 4. Stel het bestelwagenpark samen

Het aanbod voor elektrische bussen en bestelauto's is weliswaar nog kleiner dan dat voor personenauto's, maar er zijn zeker al goede mogelijkheden.

Scan het huidige bestelwagenpark

De keuze voor een bestelbus is meestal rationeler dan die voor een personenauto. Start met het inventariseren van het bestaande bestelwagenpark: het model, de gewichtsklasse en de laadruimte. Analyseer vervolgens de inzet van de huidige voertuigen door simpelweg de rittenadministratie na te gaan. Bekijk hoeveel kilometers de voertuigen rijden per rit, per dag, en ga na wanneer ze eventueel kunnen worden bijgeladen.

Vervolgens bereken je de total cost of ownership van het huidige wagenpark, dus de totale kosten van aanschaf, brandstof en onderhoud. De laatste stap, maar daarom niet de minst belangrijke, is het berekenen van de CO₂-uitstoot (en eventueel NO_x-uitstoot) van het bestaande wagenpark.

Breng in kaart voor welke routes of bestuurders EV-bestelwagens een optie zijn

Bij het kiezen van een elektrische bestelbus moet je allereerst rekening houden met operationele haalbaarheid: de actieradius, de oplaadtijd (snel en langzaam laden) en de effectieve ruimte voor, en het gewicht van, de goederen. Het is verstandig te starten met specifieke segmenten van het wagenpark waarbij het gemakkelijk is de overstap naar elektrisch te maken. Zo kun je kennis en ervaringen opdoen.

Houd er rekening mee dat de ontwikkeling van nieuwe voertuigen met een hogere actieradius en kortere laadcycli snel gaat, dus dat er in korte tijd betere elektrische auto's op de markt komen. Dit overzicht van de ANWB geeft een goed overzicht van het aanbod.

Soms is creativiteit nodig om met het huidige aanbod uit de voeten te kunnen. In de voorbeelden van de ANWB en Nuon Vattenfall wordt duidelijk dat je soms vindingrijk moet zijn.

Zijn er alternatieven voor de bestelwagen?

De keuze voor duurzamer vervoer is een uitgelezen kans om ook goed te kijken naar de vormen van vervoer die je gebruikt. Een elektrische variant hoeft niet het equivalent te zijn van de dieselvariant. In dit voorbeeld blijkt dat er ook andere alternatieven zijn naast EV-bestelauto's.

Arjen Lok, Coördinator Wagenparkbeheer & Mobiliteit bij de **ANWB**: 'We proberen nu ook bakfietsen, elektrische motorfietsen en andere voertuigen in te zetten voor wegenwachten in de steden, bijvoorbeeld in Rotterdam, Utrecht en Den Haag. Voor meer ervaren wegenwachten zetten we bijvoorbeeld de Volkswagen ID.4 in, waarin minder gereedschap past. Dit is echt bedoeld voor de berijders die met beperkt gereedschap kunnen werken en gespecialiseerde werkzaamheden kunnen uitvoeren. Dit doen we ook met enkele waterstofauto's, namelijk een Hyundai NEXO en twee Hyundai IX35.'

Krijg grip op kosten

Net als bij personenauto's zijn elektrische bestelbussen in aanschaf duurder dan de diesels. Maar de operationele kosten (wegenbelasting, energiekosten, onderhoud) liggen lager: bij een bepaald kilometrage per jaar wordt een elektrische variant financieel aantrekkelijk. Bij voertuigen die geplande routes afleggen (niet ad-hoc) en tussen de 70 en 100 km per dag rijden, is de businesscase voor elektrificatie al snel financieel positief. Bij kilometrages onder de 70 km per dag is de businesscase nu nog lastiger rond te krijgen.

Welke creatieve oplossingen hanteren bedrijven voor hun EV-bestelwagens?

Arjen Lok, Coördinator Wagenparkbeheer & Mobiliteit bij de **ANWB**: 'We hebben de Nissan NV200 omgebouwd, zodat die lichter is. Deze zetten we nu in voor een gebied dat past bij de actieradius. We gebruiken ook de Mercedes eVito, als eerste bus die onze volle lading van 750 kg aankan, maar die heeft dan een range van 100 kilometer. Het gevolg is dat we deze bussen alleen nog in de stad inzetten. Dit is wel jammer voor de wegenwachten, want een klein werkgebied zorgt voor minder werkplezier. Met de nieuwste modellen EV-bussen hebben we getest dat er een actieradius van 280 kilometer beschikbaar is. Het

laadvermogen van de bussen is nog niet helemaal geschikt, dus we moeten nog steeds aanpassingen doen. De bus is nog niet overal inzetbaar, maar dit kan wel een game changer worden wanneer we de bus landelijk kunnen inzetten.'

Pieter Dumas bij **Nuon Vattenfall**: 'Er zijn nog weinig volledig elektrische bestelauto's, waardoor we vaak nog fossiele bestelauto's gebruiken. Waar mogelijk worden echter ook volledig elektrische personenwagens ingezet als bestelauto, om zo toch zo veel mogelijk elektrisch te kunnen rijden.'

Casus Stedin – Grijs kentekens

'Bij Stedin willen we in 2030 volledig emissieloos rijden, ook met de bussen,' zegt Wolter Meijer, implementatiemanager elektrisch vervoer bij Stedin. 'Met onze leaseauto's doen we dit al en dit jaar worden de eerste 35 kleinere bussen elektrisch. Voor de grootste bussen kan dit nog niet en zoeken we naar een oplossing. Ook hiervoor komen langzaam aanbieders.'

Laden en actieradius voor grijs kentekens

Meijer: 'Onze monteurs moeten altijd kunnen uitrukken. Dus zijn we op zoek naar manieren om dicht bij huis te kunnen laden. Dit kan nog niet aan de openbare laadpaal. We onderzoeken of we Stedin-hubs met snellaadpalen voor onze monteurs kunnen realiseren op plekken waar clusters van monteurs wonen. Ook verkennen we de mogelijkheid om onze bussen te laden op bedrijventerreinen die 's avonds niet gebruikt worden.'

Voor de nieuwe generatie bussen is de actieradius geen probleem, ook niet voor de monteurs. Wolter Meijer: 'Monteurs denken vaak dat ze 200 kilometer op een dag rijden, maar het zijn er maar 90. En vaak kunnen ze tussendoor ook nog laden. Met de feiten in je hand kan je veel kou uit de lucht halen.'

Communiceer over goede ervaringen

De eerste Stedin-monteur die in een elektrische bus ging rijden, kreeg die mogelijkheid omdat hij vanwege rugklachten in een automaat moest rijden. Dat kan niet in een dieselbus, en daarom werd het EV. Afgezien van de krappere laadruimte (EV-bussen zijn nog wat kleiner) is hij er zo tevreden over dat hij

niet meer terug wil naar diesel. Elektrisch rijden is veel luxer en comfortabeler. Communicatie over dit soort ervaringen is dan ook heel belangrijk.

‘Een harde overgang betekent wel dat er discussies komen,’ zegt Wolter Meijer. ‘Besteed daarom veel tijd aan communicatie. Ga alle MT’s en werkoverleggen af met feiten over EV’s en neem de twijfels weg. Eén monteur reed twee weken in een elektrische bus en hij wil echt niet meer terug naar diesel. Als je zoiets met je medewerkers kunt delen, is dat echt gaaf.’

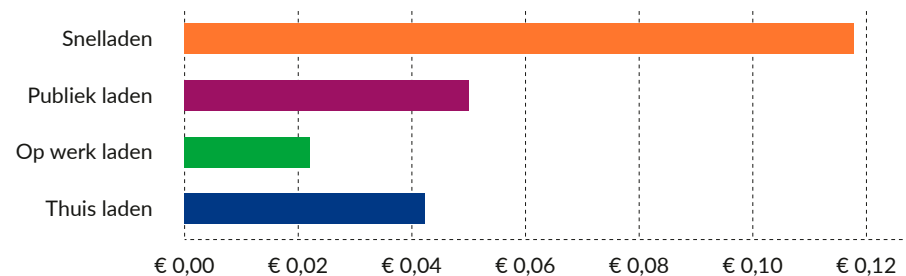
Stap 5. Zorg voor de juiste laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur is natuurlijk een randvoorwaarde voor het elektrificeren van het zakelijk wagenpark. Als de juiste laadinfrastructuur goed beschikbaar is, groeit het vertrouwen in elektrisch rijden en ontstaat er draagvlak. Start daarom parallel aan het proces van de aanschaf van elektrische voertuigen met het maken van plannen voor de laadinfrastructuur. Doe dat zowel voor op het eigen terrein als bij medewerkers thuis en eventueel bij belangrijke relaties. Zo hoeft laden geen obstakel te zijn in de transitie.

Laden op eigen terrein scheelt kosten

Bij de overgang naar een elektrische vloot zijn laadpunten op eigen terrein een must. Laden op eigen terrein voorkomt omrijden en is goedkoper dan openbaar of thuisladen. Maar er zijn ook uitdagingen. Er moet nog voldoende vrije capaciteit beschikbaar zijn op de netaansluiting en in de groepenkast. Het is zinvol om tijdig degene die verantwoordelijk is voor de installaties in het gebouw en de verantwoordelijke voor de energie(bemetering) te betrekken.

Financieel gezien heeft het de voorkeur de elektrische vloot zo veel mogelijk op kantoor te laden. Bij een vloot van honderd auto's die gemiddeld 30.000 km per jaar rijden, kan het verschil in laadkosten tussen standaard thuis laden en standaard op kantoor, al oplopen tot € 60.000 per jaar. Vervangt de laadinfrastructuur op eigen terrein ook het publiek of snelladen, dan zijn de jaarlijkse besparingen nog groter.



Bron: EVConsult 2018

Figuur 4: Verschil in laadkosten per km. Bron: EVConsult, 2018.

Mike van Gemund, fleetmanager bij **Royal HaskoningDHV**: ‘Investeer in laadmogelijkheden thuis en op het werk. Naast laadpalen op praktisch al onze kantoorlocaties in Nederland, stellen we ook een laadpaal thuis ter beschikking, inclusief load balancing. Hierdoor kun je de auto zo snel mogelijk laden en krijgen de stroomverbruikers in het huis toch voorrang.’

Arno Veenman, adviseur expertise HR bij de **Volksbank**: ‘Onder de streep wordt er Well-to-Wheel nagenoeg zero-emissie gereden omdat er op de zaak geladen wordt met 100 procent groene stroom. Voor de medewerker thuis wordt er in vertrouwen afgesproken dat men thuis groene stroom afneemt, zodat daar bij de laadpaal ook zero-emissie wordt geladen. De medewerker tekent hiervoor.’

Wolter Meijer, implementatiemanager elektrisch vervoer bij **Stedin**: ‘Bij ons worden privé-laadvoorzieningen aan de leasemaatschappij uitbesteed. Er wordt een vast bedrag gegeven voor de laadpaal thuis en de werkzaamheden worden uitbesteed aan de leasemaatschappij. Voor ca. € 2000 per werknemer blijven we eigenlijk altijd wel binnen budget.’

Wees duidelijk over de noodzakelijke functionaliteiten, ook in de toekomst

Voor de aanleg van laadpunten zijn civiele werkzaamheden nodig, die kostbaar zijn. Om te voorkomen dat die in de toekomst opnieuw moeten worden uitgevoerd, kun je er bij de uitvoering rekening mee houden dat extra laadpunten nog kunnen worden bijgeplaatst. Er bestaan verschillende oplossingen om ervoor te zorgen dat het aantal laadpunten gemakkelijk uit te breiden is. In de kern komen ze erop neer dat er een relatief dikke voedingskabel voor de extra capaciteit voor de toekomstige laadpunten wordt aangelegd, en dat er alvast kabelgoten worden aangelegd naar de locatie van alle parkeervakken. Verken met de beheerder van de laadpalen de mogelijkheden om te anticiperen op uitbreidingen.

Denk buiten de kaders voor een optimale bezettingsgraad en gebruiksvriendelijkheid

Auto's staan vaak langer aan een laadpaal dan de tijd die nodig is om het voertuig op te laden. Om laadpalen optimaal te benutten kun je denken aan het op afstand laten starten en stoppen van het laden. Hiervoor zijn verschillende apps en diensten waarin je kunt aangeven wanneer je wilt laden. Ze houden vervolgens rekening met de capaciteit op het elektriciteitsnetwerk, de beschikbaarheid van duurzame energie en de energieprijs.

EV-parkeerschijf van Rijkswaterstaat – een simpel maar effectief middel tegen 'laadpaalkleven'

Arie Klut, adviseur vervoersmobiliteit bij Rijkswaterstaat: 'Bij Rijkswaterstaat gaat de voorkeur uit naar fiets en OV, en is een zakelijk auto beschikbaar voor wie dat echt nodig heeft. Hiervoor is het beleid dat alle nieuwe zakelijke auto's elektrisch zijn. Waar nodig en mogelijk krijgen betreffende medewerkers thuis ook een oplaadpunt.'



Het huidige wagenpark van Rijkswaterstaat bestaat voor 30 procent uit elektrische voertuigen, en in 2022 is de doelstelling hiervoor 50 procent. Door de snelle groei van het aantal elektrische auto's ontstond er bij sommige kantoorgebouwen een tekort aan oplaadpunten voor elektrische auto's. Om dit probleem op te lossen, introduceerde Rijkswaterstaat de EV-parkeerschijf: een kaart waarmee EV-rijders makkelijk met elkaar kunnen communiceren over oplaadplekken. Op de kaart geeft de EV-rijder het tijdstip van vertrek aan en

noteert zijn/haar contactgegevens. Zo laat de ene automobilist de ander weten: 'Als de auto volgeladen is, sta ik graag mijn plaats af.' Het is erg succesvol en het is een laagdrempelige manier om met andere bestuurders van elektrische auto's te communiceren.'

Zorg voor transparante laadtarieven

Door te investeren in laadinfrastructuur op eigen terrein, kan de vloot op een gunstig tarief laden, namelijk op de lager liggende zakelijke stroomkosten van het gebouw. Tussen sommige laadpasleveranciers, ofwel mobility service providers (MSPs), en laadpaalleveranciers, ofwel charge point operators (CPOs), gelden echter extra kosten voor roaming. Voorkom deze onnodige kosten voor laden op eigen terrein door harde eisen te stellen aan zowel je CPO als je MSP.

Jack Knol, mobiliteitsmanager en director CRES bij Capgemini: 'Zorg voor transparantie in de laadtarieven en voor goede prijsafspraken. Bij onze eigen laadpalen geldt een kostenneutraal tarief van € 0,18/kWh voor het laden, maar daarop verdient de CPO ongeveer 50 procent opslag. Zorg dat je daarover goede afspraken maakt.'

Stap 6. Vergeet je berijders niet!

Naast de businesscase (hoeveel mag het kosten) en de green case (hoeveel CO₂ wil je besparen) is er de 'use case'. De berijderstevredenheid staat vast hoog op je agenda, maar hoever wil je gaan bij elektrificatie? Wil je prikken of prikkelen? Stel je de keuze voor elektrische auto's verplicht, ook als de actieradius nog onvoldoende is? Of bied je medewerkers een hoger budget, zodat elektrisch rijden eerder bereikbaar wordt?

Feitelijk zijn er twee categorieën maatregelen die de 'Road to Zero' kunnen ondersteunen:

- maatregelen die elektrisch rijden stimuleren;
- maatregelen die de brandstofauto ontmoedigen.

Je medewerkers meenemen in de transitie: neem de weerstand weg met interne EV-ambassadeurs

Jack Knol, mobiliteitsmanager en manager CRES bij **Capgemini**: 'In 2013 werd de toenmalige directeur HR een ware ambassadeur. Zijn positieve geluid heeft bij ons de acceptatiegraad voor elektrisch rijden enorm verhoogd. Inmiddels is een kwart van ons wagenpark volledig elektrisch.'

Mike van Gemund, fleetmanager bij **Royal HaskoningDHV**: 'Wij begonnen in 2016 een pilot met 26 leaserijders die we vroegen hun fossiele brandstofauto te verruilen voor een elektrische. Ook het management deed mee: onder anderen onze CEO en directeur Nederland zijn deelnemers vanaf het begin. Hun voorbeeld was belangrijk voor de acceptatie door de medewerkers.'

Elektrisch rijden stimuleren

Elektrisch rijden wordt steeds populairder. Toch zie je nog bij een grote groep mensen koudwatervrees. Hoe zit het met het aantal kilometers dat ik op één lading kan rijden? En zijn er wel genoeg publieke laadpalen? Dit zijn vragen die je vaak hoort en die je alleen beantwoord krijgt door mensen daadwerkelijk het rijden met een elektrische auto te laten ervaren.

Elektrisch rijden kun je met de volgende stimuli aantrekkelijker maken:

- Een laadpaal thuis op kosten van de werkgever. Laat de kosten van een laadpaal thuis eventueel meelopen in het leasecontract. Zo neem je eventuele actieradiusangst weg. Leg wel duidelijk vast wat er met de laadvoorziening gebeurt als de medewerker uit dienst gaat.
- Verschaf een laadpas, inclusief de mogelijkheid tot snelladen.
- Misschien kan de eigen bijdrage voor privégebruik vervallen als de medewerker voor elektrisch kiest, bijvoorbeeld om zelf budget op te bouwen om voor de vakantie een brandstofauto te huren.
- Sommige leasemaatschappijen bieden de mogelijkheid een vakantieauto mee te budgetteren in het leasebedrag.
- Laat de merkenkeuze vervallen als er gekozen wordt voor een elektrische auto. Hiermee vergroot je de keuzemogelijkheid voor de medewerker.

- Verruim het leasenormbudget als de medewerker kiest voor elektrisch rijden. Ook hiermee vergroot je de keuzemogelijkheden.
- Wellicht is de meest geschikte elektrische auto nog niet leverbaar. Maak het voor de medewerker mogelijk om kortere contracten aan te gaan, zodat die kan overstappen op elektrisch rijden zodra de geschikte auto op de markt verschijnt.

Arjen Lok, Coördinator Wagenparkbeheer & Mobiliteit bij **ANWB**: 'We stimuleren het gebruik van duurzame vervoermiddelen doordat we een andere kilometerprijs voor autokilometers en OV gebruiken. Daarbij komt dat we elektrisch rijden ook privé stimuleren doordat we voor de aanschaf van een EV een eenmalige subsidie van € 1000 aanbieden.'

Frans van der Hoek, mobility lead bij **Accenture**: 'Bij ons kiest slechts 50 procent van de medewerkers die recht hebben op een auto ook daadwerkelijk een auto. De rest kiest voor een flexibel mobiliteitsbudget. We hebben een regeling binnen het leasebudget waarmee rekening wordt gehouden met het energieverbruik van de auto die je kiest. Een energiezuinige (en dus ook een elektrische) auto heeft lagere brandstofkosten. Hierdoor houd je dus geld over als je zuiniger rijdt en dit is een financieel voordeel voor de rijder. Dit is voor ons een manier om onze medewerkers te stimuleren om schoner en zuiniger te (gaan) rijden. Inmiddels is 26 procent van onze auto's elektrisch en we verwachten in 2025 volledig elektrisch te rijden.'

Pieter van Ommeren, directeur Elektrisch Vervoer bij **Nuon Vattenfall**: 'Obstakels wegnemen doe je door goede laadinfra te plaatsen op kantoor én thuis. Het is belangrijk dat medewerkers niks merken van de kosten; die tellen niet mee in hun eigen bijdrage. Nuon betaalt de infra en ook de laadkosten thuis. We drukken niks door, maar maken het aantrekkelijk. We krijgen er veel positiviteit voor terug.'

Brandstofauto's ontmoedigen

Stimuleren werkt beter dan ontmoedigen. Toch zijn er situaties waarin sturing naar elektrische auto's vanuit het beperken van brandstofauto's mogelijk is.

- Bied geen keuze meer in brandstofauto's. Wil je medewerker toch geen elektrische auto, dan kun je als alternatief een mobiliteitsbudget of openbaar vervoer aanbieden.
- Betalen de medewerkers een eigen bijdrage voor privégebruik, dan kun je die CO₂-afhankelijk maken. Ze mogen nog wel voor een brandstofauto kiezen, maar dit heeft een negatief effect op de eigen bijdrage.
- Verkort de looptijden van brandstofauto's terwijl het normleasebedrag gelijk blijft. Een kortere looptijd maakt een auto duurder (de leaseprijs gaat omhoog). Een hogere leaseprijs met een gelijk normbedrag maakt de autokeuze kleiner. In de praktijk rijden medewerkers hierdoor een klasse kleiner, wat ontmoedigend werkt. Deze maatregel is ook mogelijk als een medewerker tijd wil overbruggen naar een toekomstig elektrisch model en het bestaande contract geen verlenging toestaat.

Tineke de Wolff, Head of Employee Experience bij **Eneco**: 'Onze doelstelling is om in 2022 een volledig elektrisch personenwagenpark te hebben. In onze parkeergarages geven we de beschikbare parkeerplaatsen aan medewerkers die niet met het OV kunnen komen vanwege de reistijd. Als de reistijd met het OV een halfuur langer is dan met de auto, mag men een parkeerplaats gebruiken. Ook hanteren we een uitstootnorm van maximaal 150 gr CO₂/km. Men mag alleen parkeren indien de auto aan de uitstootnormen voldoet of als ze met een EV komen. Richting 2030 wordt deze norm geleidelijk afgebouwd naar nul gram. Hiermee worden te oude auto's geweerd. Ook kunnen onze medewerkers hun elektrische auto (ook privé) gratis opladen in onze parkeergarage.'

Praktische tips om de transitie naar elektrisch rijden te versnellen:

- Zet ambassadeurs in: welke interne ambassadeurs willen nu al overstappen op elektrisch? Interne ambassadeurs helpen om medewerkers te overtuigen elektrisch te gaan rijden.
- 'Practice what you preach': zorg dat ook de directie de overstap maakt naar een elektrische auto.
- Heeft je organisatie een interne nieuwsbrief? Wellicht kun je een elektrische rijder vragen om columns te schrijven over zijn of haar ervaringen.
- Organiseer met een aantal lokale autodealers een EV-dag of week, waarbij de deelnemende dealers proefritten verzorgen.
- Wellicht heb je een pool met auto's voor algemeen gebruik. Daar kun je elektrische auto's aan toevoegen en die beschikbaar stellen voor het personeel.
- Doe mee aan een gedragscampagne zoals [Low Car Diet](#), waarin medewerkers een maand lang zo min mogelijk CO₂ proberen uit te stoten en daarmee ook andere vervoermiddelen gaan proberen, zoals een elektrische auto, e-bike, het OV etc.
- Zet een FAQ over elektrisch rijden op intranet of op de website, zodat geïnteresseerde medewerkers informatie over mogelijkheden kunnen opzoeken.
- Maak een gesloten groep op sociale media aan voor medewerkers die elektrisch rijden, zodat ze met elkaar kunnen communiceren en hulp of tips kunnen vragen en geven.
- Wijs medewerkers op de [EV Helpdesk](#) van de Vereniging Elektrische Rijders.
- Geef medewerkers die elektrisch rijden voorrang op een parkeerplaats op de locatie van je organisatie.

Appendix 1: Vergelijking aanbod EV-modellen 2017 met 2021¹⁷

Modellen oktober 2017 (< € 50.000)						
Merk	Model	Type	Autoklasse	Adviesprijs	Aantal fasen laden*	Actieradius**
BMW	i3	i3 (94Ah) 5d	Compacte auto	€ 38.312	1	235 km
Hyundai	Ioniq	EV Comfort 5d	Luxe middenklasse	€ 32.345	1	195 km
Nissan	Leaf	Acenta 30kWh 5d	Middenklasse	€ 35.540	1	170 km
Opel	Ampera-e	150kW Innovation 5d	Compacte auto hoog model	€ 40.000	1	345 km
Renault	ZOE	Life Quickcharge (batterijkoop) 5d	Compacte auto	€ 32.900	3	260 km
Volkswagen	Golf	e-Golf auto 5d	Middenklasse	€ 37.900	2	190 km

Aantal EV-modellen	15
Aantal EV-modellen actieradius > 200 km***	5

* Met een 3-fasenlader is de accu 3x zo snel volgeladen als met een 1-faselader

** Verwacht gemiddeld praktijkverbruik bij rustige rijstijl (evdatabase.nl)

*** Advies zakelijk inzetbaar bij een actieradius vanaf 200 km

Modellen mei 2021 (< € 50.000)						
Merk	Model	Type	Autoklasse	Adviesprijs	Aantal fasen laden*	Actieradius**
Audi	Q4 e-tron	35 e-tron Launch edition 5d	Luxe middenklasse hoog model	€ 47.000	3	285 km
BMW	i3	i3 (120Ah) 5d	Compacte auto	€ 38.703	3	235 km
Citroën	ë-C4	EV 50kWh Live 5d	Middenklasse	€ 35.250	3	250 km
DS	DS 3 Crossback	E-TENSE 50 kWh So Chic Auto 5d	Compacte auto hoog model	€ 38.990	3	250 km
Fiat	500e	42kWh Passion 3d	Kleine stadsauto	€ 27.600	3	250 km
Ford	Mustang Mach-E	75kWh RWD auto 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 48.425	3	345 km
Honda	Honda E	100 kW 5d	Compacte auto	€ 35.330	1	200 km
Hyundai	IONIQ 5	58kWh Style auto 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 42.505	3	310 km
Hyundai	IONIQ 5	73kWh Style auto 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 45.504	3	385 km
Hyundai	Ioniq	EV Comfort 5d	Luxe middenklasse	€ 37.067	1	260 km
Hyundai	KONA	Comfort Electric 64 kWh 5d	Compacte auto hoog model	€ 40.715	3	400 km

17) De vergelijking van EV-modellen tussen 2017 en 2021 werd gemaakt door LeasePlan NL.

Modellen mei 2021 (< € 50.000) (vervolg)						
Merk	Model	Type	Autoklasse	Adviesprijs	Aantal fasen laden*	Actieradius**
KIA	EV6	58kWh EV6 RWD 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 43.505	3	320 km
KIA	e-Soul	39.2kWh ComfortLine 5d	Compacte auto	€ 32.590	1	230 km
KIA	e-Soul	64kWh ComfortLine 5d	Compacte auto	€ 35.570	1	365 km
Lexus	UX 300e	Electric 5d	Luxe middenklasse hoog model	€ 48.390	1	270 km
MG	MG ZS	EV Comfort 5d	Middenklasse hoog model	€ 29.990	1	220 km
MINI	MINI	Electric 3d	Compacte auto	€ 34.798	3	185 km
Mazda	MX-30	E-SKYACTIV 145 auto 5d	Middenklasse hoog model	€ 32.100	1	180 km
Nissan	Leaf	ACENTA 40kWh 5d	Middenklasse	€ 34.140	1	220 km
Nissan	Leaf	N-CONNECTA e+ 62kWh 5d	Middenklasse	€ 41.090	1	330 km
Opel	Corsa-e	50kWh Edition 11kW 3 fase 5d	Compacte auto	€ 30.598	3	290 km
Opel	Mokka-e	50kWh Edition Auto 11kW 3 fase 5d	Compacte auto hoog model	€ 34.399	3	255 km
Peugeot	e-2008	Blue Lease Active EV 50kWh 136 5d	Compacte auto hoog model	€ 36.050	1	275 km
Peugeot	e-208	Blue Lease Active 50kWh 136 5d	Compacte auto	€ 32.150	1	295 km
Polestar	Polestar 2	78kWh Single Motor Long Range 5d	Groot en zakelijk	€ 48.900	3	425 km
Polestar	Polestar 2	63kWh Single Motor Standard Range 5d	Groot en zakelijk	€ 44.900	3	350 km
Renault	Twingo	22kWh R80 Life auto 5d	Kleine stadsauto	€ 19.870	3	135 km
Renault	ZOE	R110 Life (batterijkoop) 5d	Compacte auto	€ 32.470	3	320 km
SEAT	Mii	Mii electric 5d	Kleine stadsauto	€ 22.415	1	200 km
Skoda	Enyaq iV	80 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 46.754	3	420 km
Skoda	Enyaq iV	60 5d	Hogere middenklasse hoog model	€ 39.755	3	320 km
Tesla	Model 3	Standard Range Plus RWD 4d	Luxe hogere middenklasse	€ 48.980	3	315 km
Volkswagen	ID.3	45kWh 110kW auto 5d	Middenklasse	€ 31.085	1	275 km
Volkswagen	ID.3	58kWh 107kW Life auto 5d	Middenklasse	€ 35.765	3	350 km
Volkswagen	ID.4	77kWh Life Auto 5d	Middenklasse hoog model	€ 46.665	3	400 km
Volkswagen	ID.4	52kWh 109kW City Auto 5d	Middenklasse hoog model	€ 39.585	1	285 km

Aantal EV-modellen	39
Aantal EV-modellen actieradius > 200 km***	33

* Met een 3-fasenlader is de accu 3x zo snel volgeladen als met een 1-faselader

** Verwacht gemiddeld praktijkverbruik bij rustige rijstijl (evdatabase.nl)

*** Advies zakelijk inzetbaar bij een actieradius vanaf 200 km



Colofon

De Autowijzer is een initiatief van de coalitie Anders Reizen en Natuur & Milieu in samenwerking met 3pm.

Vormgeving

DeUitwerkStudio

Contact

Natuur & Milieu

E-mail: info@natuurenmilieu.nl

Telefoon: +31 (0)30 233 13 28

Anders Reizen

E-mail: secretariaat@andersreizen.nu

Telefoon: +31 (0)34 849 50 47

3pm

E-mail: info@3pm.nu

Telefoon: +31 (0)85 060 19 28

Kennispartner:

