

Nederland
Elektrisch

EV-wijzer

Stop de stekker
in uw wagenpark!



Driessen

Autolease

EV-wijzer

**Stop de stekker
in uw wagenpark!**

Voorbeelden en best practices
van leasebeleid dat goed gebruik
van plug-in-voertuigen bevordert

Inhoudsopgave

Geachte werkgever,	7
Facts & figures over plug-in hybrides	9
(Semi-)elektrische auto's	9
Het opladen	10
Fiscale aspecten	12
De EV-wijzer: handleiding voor en door werkgevers	16
1. Waarom PHEV?	19
Bepaal uw doelen en communiceer ze helder	19
Aandachtspunten vooraf	20
2. Voorbereiding en implementatie van PHEV's	23
Rijprofiel	23
Laadinfrastructuur op werklocatie	25
Laadinfrastructuur op thuislocatie	25
Laadkosten vergoeden	27
Antidiefstalmaatregelen	33
3. Monitoring en inzicht	35
4. Sturen - van auto én gebruiker	39
Tot slot	41
TOP 10. Best practices Plug in hybrids	42
Meer informatie	43

Colofon

De EV-wijzer is een initiatief van het Formule E-team: Natuur & Milieu (N&M), Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA), RAI Vereniging, Vereniging Doet, The New Motion, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (rvo.nl) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Deze publicatie is tot stand gekomen met medewerking van BAM, BDO Accountants, Capgemini, CGI, Cisco, Cofely, Eneco, Mediq, Mourik, Port of Rotterdam, Royal HaskoningDHV, RWS, ALD Automotive, Arval, Alphabet, Terberg Leasing en Vereniging Auto van de Zaak.

Tekst: N&M en VNA
Utrecht, oktober 2014

Ontwerp: RAAK Grafisch Ontwerp, Utrecht

Fotografie: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland,
Shutterstock en RAAK Grafisch Ontwerp



Geachte werkgever,

Het aantal elektrische auto's, waaronder *plug-in hybrid electric vehicles* (PHEV's), stijgt snel. Ook u heeft wellicht al overwogen om met (een deel) van uw wagenpark de overstap te maken naar zuiniger auto's: hybride, of volledig elektrisch. Misschien heeft u de stap al gezet, met alle voordelen van dien: besparing op met name brandstofkosten, en een boost voor het milieu én het imago van uw bedrijf.

Met deze EV-wijzer willen wij u helpen om deze nieuwe technologie in uw bedrijf te implementeren. De uitdaging is ervoor te zorgen dat uw werknemers de plug-in hybrides gebruiken zoals ze zijn bedoeld: door er zo veel mogelijk elektrisch in te rijden. Dit levert een bijdrage aan schoon en zuinig rijden, bespaart op de brandstofkosten, en helpt bovendien de huidige stimuleringsmaatregelen voor 'stekkerhybrides' te behouden.

De EV-wijzer helpt u bij de integratie van PHEV's in uw mobiliteitsbeleid. Deze digitale brochure biedt u als wagenparkbeheerder, MVO- of HR-manager een overzicht van overwegingen, best practices en tips van andere werkgevers om goed gebruik van PHEV's in het mobiliteitsbeleid op te nemen. Zo kunt u PHEV's invoeren op een manier die aansluit op uw bedrijfsdoelen.

In deze EV-wijzer krijgt u antwoord op vragen als:

- > Voor welke werknemers is een PHEV geschikt?
- > Welke laadfaciliteit is nodig - thuis en op het werk?
- > Welke afspraken kan een werkgever maken over brandstofverbruik en monitoring?
- > Hoe kunnen werknemers gestimuleerd worden zo veel mogelijk elektrisch te rijden?

Wij vertrouwen erop dat de EV-wijzer u ondersteunt bij het stimuleren van elektrisch rijden in uw bedrijf. De vele voordelen van deze 'Potentieel Heel Energiezuinige Voertuigen' maken het altijd zinvol om eens te onderzoeken of u de overstap kunt maken naar een modern, duurzamer en meer kostenefficiënt wagenpark. Daarvan profiteren milieu én portemonnee.

Dhr. T. Wagenaar
Directeur Natuur & Milieu

Dhr. B. Klerk
Voorzitter, Formule E-team

Mw.R. Hemerik
Directeur van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA)



Facts & figures over plug-in hybrides

Voor werkgevers die de stap overwegen naar (semi-)elektrisch vervoer en hierover een weloverwogen beslissing willen nemen, zetten wij allereerst enkele basisgegevens op een rijtje. Welke typen elektrische auto's zijn er? Hoe zit het met opladen? En welke fiscale aspecten spelen een rol?

(Semi-)elektrische auto's

Wat zijn eigenlijk de verschillen tussen een hybride, een plug-in hybride en een volledig elektrische auto? Er zijn drie aandrijftypen die vallen onder de noemer 'elektrische auto'¹:

- 1 Volledig elektrische voertuigen** (ook wel: batterijaangedreven elektrisch voertuig, BEV, Full EV, FEV). Deze hebben een actieradius van 150 tot 200 km (bepaalde modellen zelfs 300-500 km) en laden op via het elektriciteitsnet. De innovaties gaan snel. Op dit moment zijn er een twintigtal modellen op de markt uiteenlopend in performance, uitstraling en prijs. Van zeer luxe tot eenvoudig.
- 2 Voertuigen met een range extender** (E-REV of REV). Deze worden aangedreven door een elektromotor, aangevuld met een brandstofmotor die de accu kan laden tijdens het rijden. Een E-REV kan tot 60-80 km volledig elektrisch rijden en heeft een totale actieradius van circa 500 km.
- 3 Plug-in hybride elektrisch voertuig** (PHEV). Een PHEV kan zijn accu opladen via het elektriciteitsnet en daarmee circa 20-60 km rijden; daarna vindt aandrijving plaats door een verbrandingsmotor.

Een actueel overzicht van de beschikbare elektrische auto's, inclusief gegevens over actieradius en opladen, vindt u op de website van de [ANWB](#). Uiteraard kan ook uw leasepartner u alles vertellen over de verschillende types.

¹ Daarnaast zijn er de hybride auto's waarbij de aandrijving plaatsvindt door een combinatie van een elektromotor en verbrandingsmotor, maar waarvan de accu niet oplaadbaar is via het elektriciteitsnet. Deze rijden maximaal 2 km volledig elektrisch. In deze EV-wijzer wordt niet ingegaan op deze categorie auto's.

Deze EV-wijzer gaat over de plug-in hybrides en range extenders: auto's die zowel elektrisch rijden als een brandstoftank hebben.

Praktijkverbruik PHEV's

PHEV's zijn voor de Europese markt gekeurd en de daarbij gehanteerde test-cyclus geeft een theoretisch haalbaar energieverbruik aan. Doordat echter de testomstandigheden en de praktijk sterk van elkaar verschillen, wijkt dit normverbruik, waarbij wordt uitgegaan van een vast deel elektrisch en een vast deel conventionele brandstoffen, in de regel sterk af van wat praktisch haalbaar is. Hoe lager het normverbruik, hoe hoger de afwijking, die kan oplopen tot meer dan 40 procent. Het normverbruik, vaak door de leasemaatschappij gecorrigeerd voor praktijkverbruik, is doorgaans de basis voor afspraken tussen werkgever en werknemer.

Het opladen

Om zo veel mogelijk elektrisch te kunnen rijden, is het essentieel dat men zowel thuis als op het werk de auto kan opladen.

Thuis laden

Een elektrische auto kan worden opgeladen via een laadpaal of een wandcontactdoos. In principe kan het ook via een gewoon stopcontact met aardlekschakelaar. Het is goed hierover van te voren advies in te winnen bij een elektricien.

Voor het opladen thuis geldt dat zo'n 70 procent van de mensen op eigen terrein een oplaadpunt kan realiseren. Een eenvoudige laadpaal of wandmodel voldoet. Met een intelligent laadpunt is het mogelijk om het stroomverbruik te bepalen, zodat dit met de werkgever kan worden verrekend.

Voor wie niet op eigen terrein kan opladen, zijn er openbare laadpunten. Sommige werkgevers kennen alleen een PHEV toe aan werknemers die kunnen aantonen dat ze een privé-laadvoorziening hebben. Doordat veel mensen geen laadvoorziening op eigen terrein kunnen aanleggen, vormt deze eis een grote beperking. Om toch een zekere garantie te hebben dat de auto kan worden opgeladen, zou de werkgever als eis kunnen stellen dat er in de buurt een openbare laadvoorziening is, bijvoorbeeld binnen een straal van driehonderd meter.

Opladen op werk: gebruik een laadplan

Voor een goed gebruik van de plug-in hybrides en range extenders, is het installeren van oplaadpunten op locaties van de werkgever cruciaal. Werkgevers kunnen op eigen terrein en/of in de parkeergarage laadvoorzieningen plaatsen. Dit kost gemiddeld € 1.000 a € 1.500.

Werkgevers beginnen vaak met een beperkt aantal laadpunten voor de eerste auto's en voor bezoekers. Bij uitbreiding van de vloot moeten enkele aanvullende zaken worden georganiseerd. Een goede manier om dat te doen, is in de vorm van een 'laadplan'. Daarin dienen de volgende zaken aan bod te komen:

- > Optimaal gebruik van de parkeer-/oplaadplaatsen.
- > De optimale hoeveelheid laadpunten t.o.v. de hoeveelheid auto's en bezoekers.
- > Het gebruik van de beschikbare energiec capaciteit, en het vermijden van overbelasting.
- > De ondersteuning van het bedrijf in administratieve handelingen.
- > Het technisch onderhoud van de laadpunten.

Aanbieders van laaddiensten kunnen u hierover adviseren en de optimale laadvoorzieningen in kaart brengen. Bij aanschaf van een auto bieden vaak ook de dealer of leasemaatschappij begeleiding aan voor de aanschaf van laadinfrastructuur. Hiervoor worden de wensen van de berijder in kaart gebracht, wordt een offerte uitgebracht voor de laadpunten en de installatie, en worden de verdere werkzaamheden begeleid.

Aantal parkeerplaatsen met laadvoorziening

Hoeveel parkeerplaatsen moeten een laadvoorziening hebben per PHEV? Door afspraken te maken met berijders over het weghalen van hun auto nadat deze is opgeladen, kunnen meerdere auto's per plaats laden en beperkt u het aantal 'gereserveerde parkeerplaatsen'. Ook kunt u de laadpunten zo neerzetten dat ze vanaf meerdere parkeerplekken tegelijk kunnen worden gebruikt.

Administratie laden

De administratie rond het opladen is belangrijk voor zowel de berijders als voor degenen die verantwoordelijk zijn voor het wagenpark en de kantoorgebouwen. Berijders willen niet zelf de rekening betalen wanneer ze thuis de auto opladen. Wagenparkbeheerders willen inzicht in de kosten van de gebruikte energie en brandstof. En de beheerders van de gebouwen willen de energiekosten in de hand houden.

Voor deze administratieve zaken zijn er laaddiensten beschikbaar waarbij het gebruik gemeten wordt en er vervolgens afrekeningen plaatsvinden. Aanbieders van laaddiensten kunnen hierin meedenken en u een passende oplossing bieden.

Snelladen

Sommige auto's kunnen ook opgeladen worden via een snellader. Hiervoor zijn een speciale stekker en snellaadstation nodig. Het aantal snelladers wordt langzaam aan groter; op dit moment bevinden ze zich vooral langs snelwegen. Snelladen duurt meestal minder dan een half uur.

Waar opladen?

Het vinden van openbare laadlocaties kan via speciale apps, via het navigatiesysteem in de auto en via speciale websites zoals oplaadpalen.nl of oplaadpunten.nl.

Laadpassen

Voor het opladen bij openbare laadpalen, thuis en op het werk kan men een laadpas gebruiken. Voor PHEV's is een gecombineerde tank- en laadpas handig zoals de Multi Tank Card, de Travelcard of de XXI-mo-pas. Sommige laadpassen kunnen ook gebruikt worden in het openbaar vervoer.

Kosten van opladen

De kosten van het opladen zijn afhankelijk van de gebruikte hoeveelheid stroom en het gehanteerde tarief. Afhankelijk van het type auto en daarmee de grootte van de batterij kan er tussen 6Kw en 12Kw geladen worden in een Plug-in Hybride. Het stroomtarief is afhankelijk van de locatie, provider en wijze waarop wordt getankt. Het zakelijk stroomtarief is circa 12 cent per kW; het openbaar laadtarief van 25 cent per kW, provider is vergelijkbaar met het thuishoortarief. Snelladen kost 40-69 ct/Kw.

Fiscale aspecten

Elektrisch rijden heeft enkele buitengewoon aantrekkelijke fiscale aspecten: gunstige bijtelling, vrijstelling van aanschaf- en wegenbelasting, en de Milieu Investeringsaftrek.

Bijtelling

Het afgelopen jaar hebben veel werknemers met een auto van de zaak gekozen voor elektrische auto's/PHEV's vanwege de zeer gunstige bijtellingsregeling. De 0% is per 1 januari 2014 losgelaten, maar de bijtelling is nog altijd een stuk lager dan voor conventionele auto's. Ga maar na: voor plug-in hybrides 7% (CO₂-uitstoot ≤ 50 gram/km) en voor volledig elektrische auto's 4%.

Deze percentages gelden tot en met 2015. Hoe de fiscale behandeling van zuinige auto's daarna wordt, is nog onduidelijk.

Aanschaf- en wegenbelasting

Tot 2018 zijn elektrische auto's vrijgesteld van aanschafbelasting (BPM). Ook zijn elektrische auto's vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB, oftewel wegenbelasting). Hiervoor is tot en met 2015 het nihil tarief van kracht voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram/km.

Milieu Investeringsaftrek

Voor de investering in een elektrische auto geldt de Milieu Investeringsaftrek (MIA). Deze mag van de winst worden afgetrokken wanneer een investering voorkomt op de jaarlijkse Milieulijst van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO, voorheen Agentschap NL). De hoogte van de aftrek wordt bepaald door een aantal factoren: de CO₂ emissie, de vraag of het een volledig elektrische auto of een plug-in betreft, en de aanschafprijs. Ook oplaadpunten kunnen voor de MIA in aanmerking komen.

Voor (semi-)elektrische auto's ziet de MIA er in 2014 als volgt uit:

CO ₂ -uitstoot in gr/km	Code Milieulijst	Aftrek	Voorbeelden	Aftrek tot maximaal per auto
0	G3110	36,0%	Elektrische en waterstofauto's	€ 50.000
1 t/m 30	D3111	27,0%	Plug-in hybrides	€ 35.000
31 t/m 50	E3112	13,5%	Plug-in en andere hybride auto's	€ 12.500

De MIA is van toepassing bij koop, financial lease en operational lease. De investering moet wel binnen drie maanden na het aangaan van de verplichtingen zijn aangemeld bij de RVO. Afhankelijk van de concrete afspraken kan het aangaan van een reservering van een auto reeds het aangaan van verplichtingen in de zin van deze regeling zijn. MIA kan worden geclaimd tot een totaal investeringsbedrag van € 25 miljoen per jaar per belastingplichtige. Bij operational lease kan de leasemaatschappij de MIA aanvragen en verwerken in het leasetarief.

Bij de MIA geldt dat er een desinvesteringsbijtelling moet worden aangegeven als de auto binnen 5 jaar wordt verkocht (te rekenen vanaf het begin van het jaar waarin de investeringsverplichting wordt aangegaan). De desinvesteringsbijtelling is het percentage van de bij de investering verkregen investeringsaftrek, vermenigvuldigd met de verkoopprijs.

Voorbeeld desinvestering

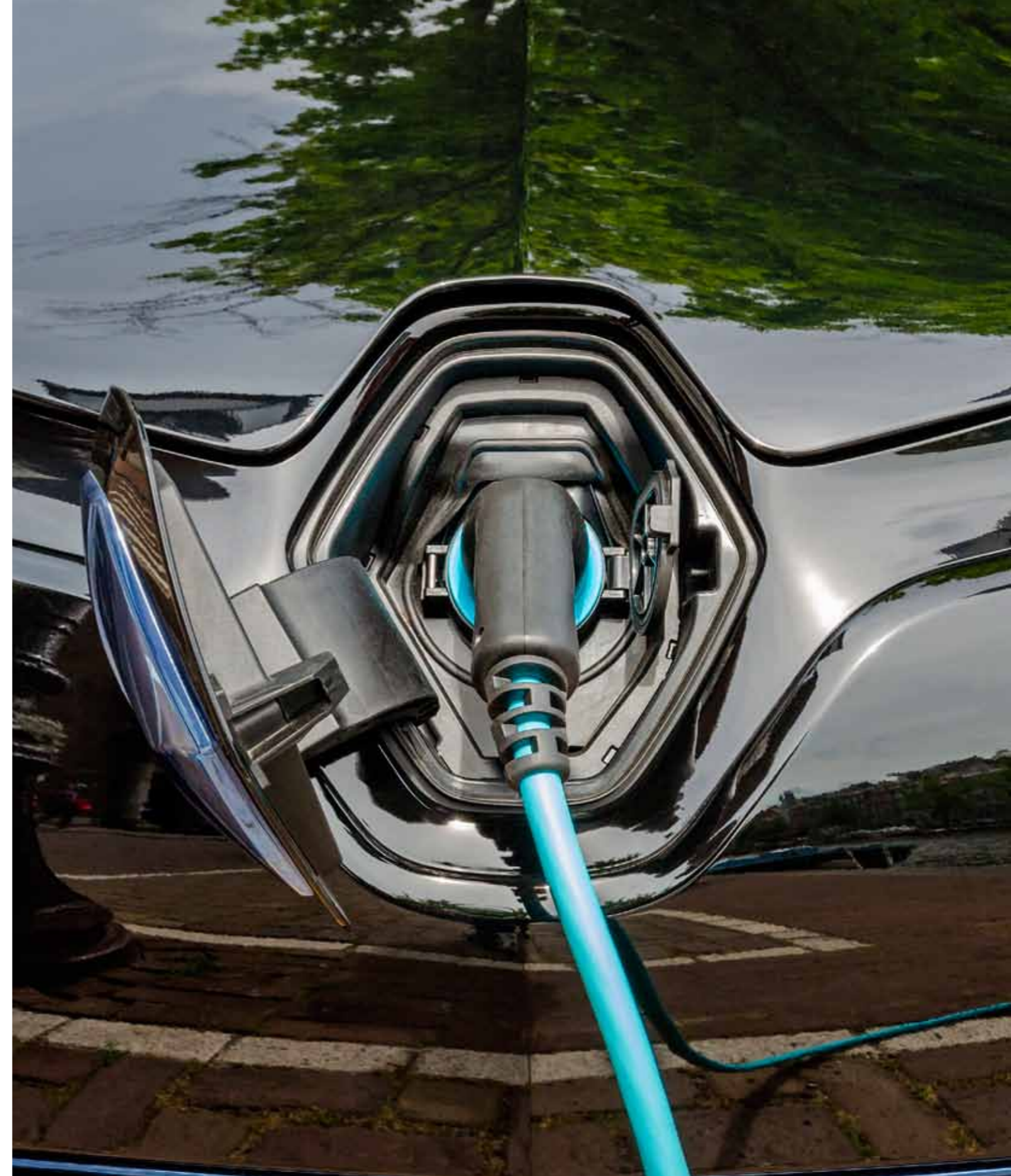
Op een plug-in hybride personenauto van € 40.000 (excl. btw) met een CO₂-uitstoot van 45 gram/km, wordt in 2014 een MIA toegekend van $13,5\% \times € 12.500 = € 1.688$.

De MIA uitgedrukt in een percentage van de investering is dan 4,2%.

Bij verkoop in 2018 voor een bedrag van € 20.000 excl. btw is de desinvesteringsbijtelling dan $4,2\% \times € 20.000 = € 840$.

Subsidie

De overheid en sommige gemeenten kennen subsidiemogelijkheden voor aanschaf van zuinige personenauto's of voor laadvoorzieningen, of bieden gratis parkeren aan voor elektrische auto's.



De EV-wijzer: handleiding voor en door werkgevers

Deze EV-wijzer is gebaseerd op ervaringen van leasemaatschappijen en werkgevers die al (veel) PHEV's in hun leasevloot hebben.

Hun praktijkervaringen kunnen u helpen bij een gefundeerde keuze. En ook voor werkgevers die al PHEV's in hun vloot hebben, gaan de ontwikkelingen hard. De techniek is soms vooruitstrevender dan de berijder. Hoe zorg je er dan toch voor dat de auto's optimaal worden ingezet? De voorbeelden, concrete tips en suggesties voor bepalingen voor in uw mobiliteitsbeleid en uw autoregeling geven een mooi beeld van hoe het wél kan. De voorbeeldbepalingen (zoals hiernaast weergegeven) in deze EV-wijzer dienen ter inspiratie en kunnen eventueel worden gebruikt in een addendum op de bestaande autoregeling, en in de huisstijl van uw bedrijf.

De EV-wijzer is opgebouwd uit vier stappen naar een duurzaam en efficiënt elektrisch wagenpark. Van mogelijke aanschaf tot optimalisatie van het gebruik.

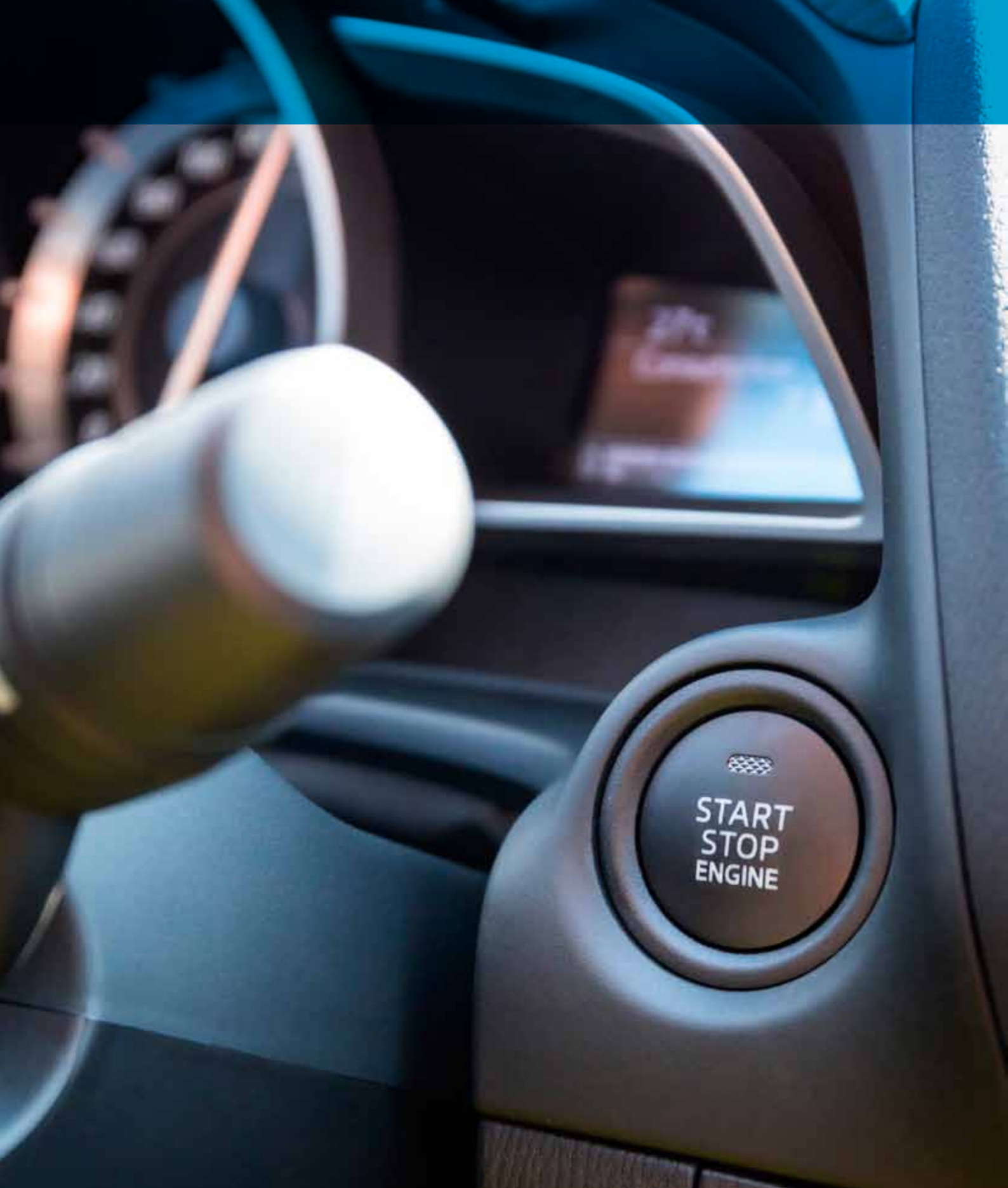


Over dit addendum kunt u het volgende bepalen:

'Dit addendum is geldig vanaf xx. Vanwege de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer, is het waarschijnlijk dat werkgever deze regeling regelmatig zal herzien om ervaringen met elektrisch rijden mee te kunnen nemen.'

'Dit addendum geldt voor alle medewerkers met een (semi-)elektrische auto en vormt samen met de leaseautoregeling één geheel. Als in het addendum tegenstrijdigheden met de leaseautoregeling staan, heeft het addendum voorrang. Toekomstige wijzigingen in de leaseautoregeling en het addendum gelden onverminderd ook voor gebruikersovereenkomsten die op dat moment al bestaan, cq op basis van een eerdere versie van het addendum zijn afgesloten.'

'Als dit addendum voor de individuele werknemer een aantoonbaar onrechtvaardige uitkomst heeft, kan de werkgever besluiten om van dit addendum af te wijken.'



1. Waarom PHEV?

Bepaal uw doelen en communiceer ze helder

Waarom zou een werkgever elektrische voertuigen in zijn wagenpark opnemen? Daarvoor zijn meerdere hele goede redenen te bedenken. De belangrijkste: kostenbesparing, de wens om maatschappelijk verantwoord te ondernemen en het streven naar aantrekkelijk werkgeverschap.

A Kostenbesparing

De business case voor elektrische voertuigen is duidelijk: de potentieel zeer lage energie- en onderhoudskosten maken elektrisch rijden op termijn goedkoper dan rijden met conventionele auto's. Daarnaast heeft de berijder het voordeel van een (veel) lagere bijtelling.

B Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) en/of imago

Met een zo schoon en zuinig mogelijk zakelijk en woon-werkverkeer draagt een werkgever bij aan een duurzame maatschappij. Het versterkt bovendien de positie op de CO₂-prestatieladder en komt het bedrijfsimago ten goede. Een werkgever kan elektrisch rijden passief mogelijk maken, maar ook actief stimuleren door bijvoorbeeld in het MVO-beleid een streven naar een bepaald percentage elektrische of semi-elektrische auto's op te nemen.

C Aantrekkelijke werkgever

Een aantrekkelijke werkgever biedt zijn werknemers ruime keus aan vervoermiddelen en laat hen profiteren van het gunstige belastingklimaat rond elektrisch rijden.

Een werkgever zal uiteraard vaak een combinatie van deze doelen willen bereiken. Per organisatie zal dit verschillen: voor de ene zijn kostenbesparingen urgenter, voor een andere kan het aantrekkelijke werkgeverschap voordelen bieden in het werven en behouden van werknemers.

Uiteindelijk zijn deze afwegingen en doelen bepalend voor de strekking en focus van de overeenkomst tussen werkgever en werknemer: de autoregeling. Om het praktisch nut van deze EV-wijzer nog verder te vergroten, heeft de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) bij de best practices en voorbeeldbepalingen hieronder steeds aangegeven in welke mate ze bijdragen aan de bovengenoemde doelen. We hanteren steeds een relatieve score per doel: zo kunt u zien op welk aspect betreffende maatregel het meeste impact heeft. Dit helpt u om afspraken in uw autoregeling te laten aansluiten bij uw doelstellingen.

Best Practice: doelen communiceren

De werkgever informeert de werknemers duidelijk over de doelen die de organisatie nastreeft met het rijden in PHEV's. De fiscale en financiële aspecten worden helder uitgelegd, en het gewenste gebruik wordt gestimuleerd. Zo koppelt de werkgever de doelen (MVO, kostenbesparing of aantrekkelijk werkgeverschap) aan het middel (PHEV), en begrijpen werknemers het belang van goed PHEV-gebruik.

Aandachtspunten vooraf

Doelgroep bepalen

Een PHEV realiseert zijn energie- en emissiepotentieel alleen bij een bepaald reis- en rijgedrag. De werkgever zal willen bepalen wie wanneer met een PHEV mag gaan rijden. Zie paragraaf '[Rijprofiel](#)' in hoofdstuk 2.

Laadfaciliteiten

Om elektrisch rijden mogelijk te maken zijn laadfaciliteiten noodzakelijk. Het thuis en/of op het werk kunnen laden is belangrijk voor de sturing op het energieverbruik. De vraag dient te worden beantwoord op welke wijze de werkgever deze laadvoorzieningen faciliteert. Zie paragraaf '[Laadfaciliteiten](#)', in hoofdstuk 2.

Monitoren

Ingeval van een focus op kosten (en om MVO doelen te halen) zal de werkgever willen bijhouden of de gestelde verbruiksdoelen worden bereikt. Vastgesteld dient te worden of, hoe en door wie dit wordt gemonitord en welke maatregelen worden getroffen als de realiteit afwijkt van de werkelijkheid. Zie hoofdstuk 3: '[Monitoring en inzicht](#)'.

Ondersteuning voor berijders

Wanneer berijders de PHEV inefficiënt gebruiken, kunnen de energiekosten fors gaan afwijken van het normverbruik. Om onnodig hoge brandstofkosten te vermijden, zal de werkgever zijn werknemers willen ondersteunen bij het juiste gebruik van de PHEV. Hiervoor kunnen 'ecotrainingen' of varianten daarvan nuttig zijn, voor én tijdens het autogebruik. Vaak biedt het automerk een training aan, of kan de lease-maatschappij e.e.a. coördineren. Zie hoofdstuk 4: '[Sturen - Van auto én gebruiker](#)'.

Leasen of kopen

Een werkgever moet besluiten of hij de PHEV en de laadvoorziening koopt of leaset. Ingeval van lease is de vervolgvraag of het energievoorschot (stroom plus brandstof) in het leasepakket inbegrepen is. Voordeel van wél opnemen is de rapportage, waarmee monitoring van het energieverbruik mogelijk wordt. De gebruikte brandstof versus de gebruikte elektriciteit kan goed gevolgd worden indien beide via het leasepakket inzichtelijk worden gemaakt.

Best Practice: keuze stimuleren

De werkgever kan de werknemers stimuleren om voor PHEV te kiezen door te bepalen dat:

- > De auto na een onverhoopt voortijdige beëindiging van het dienstverband bij de werkgever blijft en geen boete of afkoopvergoeding van toepassing is.
- > Er geen of een verlaagde eigen bijdrage geldt bij een PHEV.
- > Bij de keuze voor een PHEV toestaat een auto te kiezen uit een hogere klasse.



2. Voorbereiding en implementatie van PHEV's

Rijprofiel	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒

Rijprofiel

Niet voor elke werknemer is een PHEV geschikt. Het energiezuinige en emissiebesparende potentieel van de PHEV wordt immers alleen bereikt als er voldoende elektrisch wordt gereden. Dat kan alleen als:

- > Het rijprofiel van de berijder zodanig is dat er tijdig kan worden geladen;
- > Er voldoende laadfaciliteiten beschikbaar zijn.

Door van werknemers een rijprofiel samen te stellen, kunt u bepalen wie er in aanmerking komen voor een 'PHEV van de zaak'.

Best Practice: rijprofiel

Veelal wordt als maximum jaarkilometrage van de PHEV 20 à 25.000 kilometer aangehouden, waarbij in elk geval thuis geladen moet kunnen worden. Daarnaast speelt vanzelfsprekend het daggemiddelde een rol: bij bijvoorbeeld 500 kilometer per dag zal er relatief weinig elektrisch gereden kunnen worden. Werkgever kan ook werken met een maximum aantal kilometers per dag.

Over de voorwaarden aan het gebruik van PHEV's, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'Het gebruiken van een elektrische auto is niet vergelijkbaar met het rijden met een auto op conventionele brandstof. Het rij- en laadgedrag van de berijder bepaalt in welke mate het energiezuinige en emissiebesparende potentieel volledig wordt benut. De manier waarop de auto wordt gebruikt, is bepalend voor de keuze of een werknemer elektrisch kan gaan rijden en het type elektrische auto.'

'Werknemer dient te kunnen aantonen dat hij/zij de auto thuis kan opladen. Indien dit niet (meer) het geval is, dient gebruik gemaakt te kunnen worden van een oplaadpunt op maximaal 300 meter van de woning.'

'De actieradius van de auto moet ten minste twee maal de woon-werkafstand plus een marge van 25 kilometer groot zijn.'

'Het maximum jaarkilometrage van de PHEV bedraagt 25.000 kilometer.'

'Het maximum aantal woon-werkkilometers bedraagt 60 kilometer enkele reis.'

'Het gemiddeld aantal kilometers per kalenderdag bedraagt 100 kilometer.'

'Werkgever zorgt voor laadmogelijkheden op het werk, die door werknemers met een PHEV dient te worden gebruikt.'

'Het staat de werkgever vrij om de lijst van beschikbare PHEV's op ieder gewenst moment aan te vullen of te wijzigen.'

Laadfaciliteiten	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒ ⇒

Om elektrisch rijden mogelijk te maken zijn laadfaciliteiten nodig, zowel thuis als op de meest gebruikte werklocatie. Werknemers die thuis geen laadvoorziening kunnen (laten) installeren – zoals mensen met etagewoningen en woningen zonder eigen oprit – kunnen ook gebruikmaken van een publieke laadvoorziening, of de gemeente vragen deze aan te leggen.

Laadinfrastructuur op werklocatie

Het is voor werkgevers van belang dat er op de werklocatie één of meer parkeerplaatsen met laadfaciliteit beschikbaar zijn voor PHEV's, en dat wordt vastgelegd wie daarvan gebruik kunnen maken en op welke manier.

Over de laadinfrastructuur op de werklocatie, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'Werknemer moet er rekening mee houden dat de oplaadmogelijkheid van de werkgever gedeeld wordt met andere werknemers, en dus niet altijd beschikbaar zal zijn.'

'De werknemer dient de auto na één dagdeel te verwijderen bij het bedrijfs-oplaadpunt, om zo collega's de mogelijkheid te geven de auto op te laden.'

'Collega's met een PHEV hebben onderling een Whatsapp-groep waarin men elkaar op de hoogte houdt van het vrijkomen van laadpunten voor een andere PHEV.'

Laadinfrastructuur op thuislocatie

In de afspraken met werknemers is het goed specifieke aandacht te besteden aan zaken die samenhangen met het rijden in een PHEV.

- > Het moet duidelijk zijn wie in welke mate verantwoordelijk is voor schade aan de laadvoorziening en wie eigenaar is op het moment dat de laadvoorziening op die locatie overbodig is.
- > Het is goed afspraken te maken over de aanleg van een laadvoorziening op eigen terrein, en over kosten voor eventueel herstellen van schade door graafwerkzaamheden.
- > Het is goed afspraken te maken over aanvullende opstal-/aansprakelijkheidsverzekering en eventuele vergoeding hiervoor.
- > Het is goed afspraken te maken over het verwijderen of de overname van de laadvoorziening bij verhuizing of uitdiensttreding.

Over de laadinfrastructuur op de thuislocatie, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'De laadvoorziening op het privéadres van de werknemer wordt voor rekening van werkgever voorzien van een kWh-meter. Werknemer kan periodiek de voor zijn leasevoertuig afgenomen stroom via de kWh-meter declareren bij werkgever tegen een op jaarlijks per 1 januari vast te stellen vergoeding per kWh.'

'De werknemer krijgt de laadvoorziening in bruikleen van werkgever of lease-maatschappij. De omvang van de schadevergoedingsplicht van werkgever en/of de leasemaatschappij voor door de werknemer geleden schade die het gevolg is van, of samenhangt met, het gebruik van het laadpunt, is beperkt tot € 2.500 per gebeurtenis of serie van gebeurtenissen met een gemeenschappelijke oorzaak, met een maximum per kalenderjaar van € 5.000 in geval van directe schade. Voor indirecte schade (zoals: gedeelde winst, gedeelde omzet en gemiste kansen) is de aansprakelijkheid van werkgever en/of de lease-maatschappij uitgesloten. Eveneens is uitgesloten de aansprakelijkheid van de werkgever en/of de leasemaatschappij voor door de werknemer geleden schade die het gevolg is van, of samenhangt met, onoordeelkundig gebruik van het oplaadpunt - fraude daaronder nadrukkelijk mede begrepen - door de werknemer of door gebruik door derden.'

'Wanneer de laadvoorziening op het privéadres gerealiseerd wordt, wordt aangegeven of graaf-, boor- en/of breekwerkzaamheden op het privéterrein noodzakelijk zijn. De medewerker is ermee bekend dat herstel van tuin, tegels en boorgaten op privéterrein voor zijn/haar eigen rekening komen. Daarom wordt bij een plaatsing van een laadvoorziening op het privéadres pas na schriftelijke toestemming van de medewerker de auto besteld.'

'Gedurende het gebruik van de auto van de zaak heeft werknemer de laadvoorziening, aangebracht op het privéadres, in bruikleen. Indien een medewerker niet meer in aanmerking komt voor de toegewezen auto, gaan het eigendom en risico van de laadvoorziening automatisch over naar de medewerker. Op deze manier stimuleert werkgever de mogelijkheid om, al dan niet privé, elektrisch te blijven rijden. Op verzoek van de medewerker kan het laadpunt verwijderd worden; deze kosten zijn voor de medewerker zelf.' >>

'Wanneer schade ontstaat aan de laadvoorziening dient dit binnen twee werkdagen gemeld te worden bij de opdrachtgever. Opdrachtgever draagt zorg voor inspectie, herstellen en claimen van de schade. De privé-laadvoorziening is niet gedekt onder een verzekering van de werkgever of die van de leasemaatschappij. Werknemer is zelf verantwoordelijk voor eventuele schade aan en/of verlies of diefstal van het thuisoplaadpunt. Werknemer dient zich ervan te vergewissen dat deze onder de opstalverzekering van de woning valt. Werknemer ontvangt een jaarlijkse vergoeding voor de extra verzekeringskosten van het laadpunt.'

'De werkgever vergoedt maximaal € 1.500,00 exclusief btw voor de aanschaf en installatie van de laadvoorziening. Indien het totaalbedrag hoger is, zal de toekenning van de auto in eerste instantie worden afgewezen. Berijder heeft de mogelijkheid de meerkosten voor eigen rekening te nemen en daarmee alsnog binnen de toekenningcriteria te vallen.'

'Werkgever zal werknemer voorzien van een speciale tank/laadpas, waarmee op krediet kan worden geladen op publieke laadpunten. De laadvoorziening op het privéadres van de werknemer zal met deze pas bedienbaar moeten zijn.'

'Tijdens het gebruik van de privé-laadvoorziening is het niet toegestaan om de kabel over de openbare weg te laten lopen, tenzij daar aantoonbaar afspraken over zijn gemaakt met de gemeente en de werknemer zich verzekerd heeft tegen aansprakelijk voor onverhoopte schade aan derden.'

'Ingeval van verhuizing is de werknemer zelf verantwoordelijk voor een nieuw oplaadpunt.'

Laadkosten vergoeden

Thuisladen gebeurt veelal met de eigen privé-stroomvoorziening. De werkgever kan hiervoor een vaste maandelijkse vergoeding verstrekken. Als de werkgever echter alleen de werkelijk afgenomen elektriciteit wil vergoeden, dient een laadvoorziening te worden geïnstalleerd die met een autogebonden pasje werkt. Ook als er een installatie aanwezig is die uitsluitend voor betreffende auto gebruikt kan worden en de registratie met een aparte verbruiksmeter plaatsvindt kan er een vergoeding worden verstrekt door werkgever. Op basis van die registratie kan dan een vergoeding worden verstrekt.

Momenteel is een tarief van € 0,22 per kWh incl. btw een gangbaar tarief (oktober 2014). Loopt de pas via de leasemaatschappij, dan kan deze de kosten verwerken in zijn leaseadministratie.

Met de rapportage van de brandstof- en/of laadpas kan de werkgever monitoren in welke mate de werknemer het voor de betreffende auto vastgestelde normverbruik realiseert. De focus van de monitoring zal liggen op het gebruik van fossiele brandstof. Daarnaast kan het geen kwaad om ook het gebruik van elektriciteit in de gaten te houden, om onverhoopt misbruik te signaleren. Zie over monitoring ook hoofdstuk 3: [‘Monitoring en inzicht’](#).

De keuzemogelijkheden voor de werkgevers om brandstofkosten te vergoeden zijn:

- > Niet of wel vergoeden, bijvoorbeeld toekennen laadpas waarbij fossiel tanken voor eigen rekening is.
- > Indien wel: gelimiteerd of niet.
- > Indien gelimiteerd: maximaal absoluut bedrag of maximaal aantal km's, bijvoorbeeld 3000 km op brandstof bij een jaar kilometrage van 30000 km.

Best Practice: vergoeding fossiele brandstof

Werkgever geeft de PHEV-rijdende werknemer een maximum aantal liters fossiele brandstof per periode. De rest is voor eigen rekening.

Over vergoeding van kosten voor opladen en fossiele brandstoffen, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

‘Werkgever vergoedt de maandelijkse kosten van fossiele brandstoffen tot een maximum dat is gebaseerd op het normgebruik van het voertuig, zijnde x liter/km, verhoogd met 15% voor onvoorziene omstandigheden.’

‘Het gebruikte aantal kilowattuur dat de werknemer bij het opladen heeft gebruikt, wordt vergoed volgens het geldende tarief van € 0,22 incl. btw. Dit tarief is te vinden op <http://statline.cbs.nl> onder “Aardgas en elektriciteit, gemiddelde prijzen van eindverbruikers”’

‘Werkgever gaat ervan uit dat werknemer de kosten voor de bij het opladen gebruikte elektriciteit betaalt aan de desbetreffende energieleverancier danwel aan de partij op wiens naam het energieleveringscontact staat.’

Maatregelen in geval van afwijkend energieverbruik

Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	➡ ➡ ➡ ➡ ➡
MVO	➡ ➡
Aantrekkelijke werkgever	➡

Het stellen van eisen aan energieverbruik brengt monitoring en eventueel sancti- onering met zich mee. De mate waarin dit gebeurt is sterk afhankelijk van het doel van het PHEV-beleid, de specifieke omstandigheden en de bedrijfscultuur. Weeg sowieso goed af of het passend is om de werknemers met een PHEV te monitoren als dat bij de overige auto's van de zaak niet gebeurt. Immers, ook bij conventionele auto's komen onwenselijke verbruiksafwijkingen voor.

Periodieke rapportage door de kaartleverancier of de leasemaatschappij geeft inzicht in verbruik en eventuele afwijkingen daarin. De signalering van afwijkingen t.o.v. relevante referentiegroepen bepaalt de kwaliteit van deze rapportages. Lease- maatschappijen kunnen namens de werkgever de werknemers informeren. Ook de auto zelf geeft via apps of dashboard het verbruik aan. Zie over monitoring ook hoofdstuk 3: [‘Monitoring en inzicht’](#).

Over maatregelen in geval van afwijkend energieverbruik, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

‘Werkgever toetst jaarlijks of het werkelijke verbruikscijfer voldoet aan de gestelde normverbruikscijfers. Daarbij gebruikt werkgever het gemid- delde verbruikscijfer dat hoort bij de CO₂-norm die van toepassing was op het moment dat werknemer de auto in gebruik heeft genomen. De werkgever of de leasemaatschappij stelt aan het begin van elk kalenderjaar het werkelijke verbruikscijfer over het afgelopen jaar vast. Valt het werkelijk verbruikscijfer ongunstig uit ten opzichte van het bij de CO₂-norm behorende verbruikscijfer, dan worden werknemer en diens leidinggevende hierover geïnformeerd.’ >>

'Heeft werknemer, in het geval van een ongunstige afwijking van diens verbruikscijfer, de auto al ten minste 6 maanden in gebruik, dan komen de kosten voor het extra brandstofverbruik voor rekening van werknemer. Bij een kortere gebruiksperiode wordt er (nog) niet op dat moment afgerekend maar wordt die periode meegenomen in het verbruikscijfer over het daaropvolgende jaar. Eventueel vindt er alsnog een afrekening plaats als dan blijkt dat het werkelijk verbruikscijfer over de totale periode ongunstig afwijkt. De kosten voor het verschil in brandstofverbruik worden berekend tegen de landelijke brandstofadviesprijs, exclusief btw, met als peildatum 1 januari van het volgende jaar.'

'Op basis van inschatting van het verwachte aantal kilometers wordt het normbrandstofbudget berekend. Werkgever gaat ervan uit dat de PHEV minimaal xx% minder energie verbruikt dan een vergelijkbare conventionele auto. Bij overschrijding van deze xx% besluit leidinggevende, na gesprek, of de extra energiekosten aan de werknemer worden doorbelast.'

Vervangend vervoer	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒

Als de PHEV door schade of pech tijdelijk niet beschikbaar is, kan deze niet altijd door een andere PHEV worden vervangen.

Over vervangend vervoer kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'De vervangend vervoerregeling voor schade, reparatie en onderhoud uit de autoregeling geldt in gelijke mate voor een PHEV, alleen kan de werkgever of de leasemaatschappij geen PHEV als vervangend voertuig garanderen. Onverhoopte fiscale consequenties bij langdurig gebruik van een conventionele vervangende auto (bijtelling) zijn voor rekening van de werknemer.'

Tijdelijk vervangend leasevoertuig	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Sommige reizen kunnen beter in een auto met conventionele brandstof worden gemaakt. Denk aan buitenlandreizen en wanneer er meer ruimte en/of trekcapaciteit nodig is. Voor dit soort ritten kan de werkgever een tijdelijk vervangende auto beschikbaar stellen. Hierdoor krijgt de werknemer de mogelijkheid om een PHEV als hoofdauto te gebruiken zonder dat hij zich zorgen hoeft te maken over hoge brandstofkosten voor incidentele lange ritten.

Dubbele bijtelling kan in deze constructie worden voorkomen door aan te tonen dat de hoofdauto tijdelijk niet ter beschikking stond van de werknemer. Dit toont de werkgever aan door:

- > In zijn loonadministratie een schriftelijke verklaring te bewaren waarin werkgever en werknemer verklaren dat de hoofdauto tijdelijk niet ter beschikking staat.
- > De hoofdauto fysiek te stallen bij de werkgever of de leasemaatschappij.

Voor meer informatie, zie de [VNA-website](#).

Best Practice: tijdelijke vervanging

De werkgever reserveert in het maandbudget een bedrag voor tijdelijke vervanging van de PHEV zodra dat nodig is. Hierdoor heeft de werknemer bijvoorbeeld enkele weken per jaar de beschikking over een conventionele auto, de zgn. 'vakantieauto'.

Over een tijdelijke vervangend leasevoertuig kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'Werknemer kan de hoofdauto tijdelijk doen vervangen door een vervangende auto in het geval de reis niet voldoende elektrisch gereden kan worden of als er om een andere reden een ander soort voertuig nodig is. Per keer dat de werknemer hiervan gebruik wenst te maken, dient dit vooraf te worden aangevraagd bij X.'

'Voorwaarden zijn dat (a) de werkgever en werknemer schriftelijke overeenkomen dat de hoofdauto tijdelijk niet ter beschikking staat en (b) dat de hoofdauto fysiek wordt gestald bij de werkgever of de leasemaatschappij.'

'In geval de bijtelling van het tijdelijk vervangend leasevoertuig (TVL) hoger is, zal werkgever dat in het betreffende loontijdvak met de werknemer verrekenen. Voorbeeld: in mei wordt gedurende 5 dagen een TVL ter beschikking gesteld. Tot het loon van mei wordt dan tot het loon gerekend 5/31 van het maandbedrag van de bijtelling voor het TVL. Voor de hoofdauto is de bijtelling 26/31 van het maandbedrag van de hoofdauto.'

Verplichte accessoires	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	➡ ➡ ➡ ➡
MVO	➡ ➡
Aantrekkelijke werkgever	➡ ➡

Niet elke PHEV is standaard uitgerust met een laadkabel; soms wordt deze zelfs als accessoire aangeboden. Enige sturing van de werkgever om optimaal elektrisch gebruik mogelijk te maken blijkt nodig, en dan is het goed dit als verplichte accessoire te leveren.

Over verplichte accessoires kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'De PHEV zal minimaal uitgerust worden met een thuislaadvoorziening, een laadpas en een laadkabel.'

Antidiefstalmaatregelen

Semi-elektrische auto's zijn zeer gewild door autodieven. Laat daarom dure PHEV's uitrusten met adequate antidiefstalbeveiliging.

Beëindiging dienstverband	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	➡ ➡ ➡ ➡
MVO	➡
Aantrekkelijke werkgever	➡ ➡

Om te voorkomen dat de werkgever met een voor andere werknemers onbruikbare auto blijft zitten, dient helder te zijn wat er gebeurt met de auto op het moment de werknemer het bedrijf verlaat. Het is aan te bevelen dit regime in werking te laten treden bij de ondertekening van de bestelling.

Over beëindiging van het dienstverband, kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

'Vanaf het moment van ondertekening van de bestelling van de auto is de berijder gehouden aan de in de autoregeling gestelde regels over beëindiging van het dienstverband.'

'Bij voortijdige beëindiging van het dienstverband door de werknemer is deze gehouden aan het terugbetalen van een deel van de aanschaf- en installatiekosten van de laadvoorziening op de thuislocatie. Dit deel wordt bepaald door het restantbedrag van de investering te berekenen door een lineaire afschrijving toe te passen gedurende de oorspronkelijk bedoelde looptijd van de PHEV.'



3. Monitoring en inzicht

De voordelen van PHEV's kunnen sterk verminderen wanneer de berijder de auto inefficiënt gebruikt. Om de energiekosten te drukken, is bewust rijgedrag belangrijk.

De werknemer heeft grote invloed op de kosten:

- > Wordt er voldoende elektrisch gereden?
- > Wordt er voldoende van door de werkgever beschikbaar gestelde laadlocaties gebruikgemaakt?
- > Wordt op scherp geprijsde locaties geladen en getankt?

Monitoring	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒

Bewust met energiekosten omgaan begint met informatie. Het minste dat de werkgever kan doen, is de werknemer laten weten wat het energieverbruik van zijn PHEV is. Met de laad-/brandstofpas kan de werkgever de benodigde data verkrijgen. In geval van leasing kan de leasemaatschappij de monitoring en rapportage aan werkgever én werknemer voor haar rekening nemen.

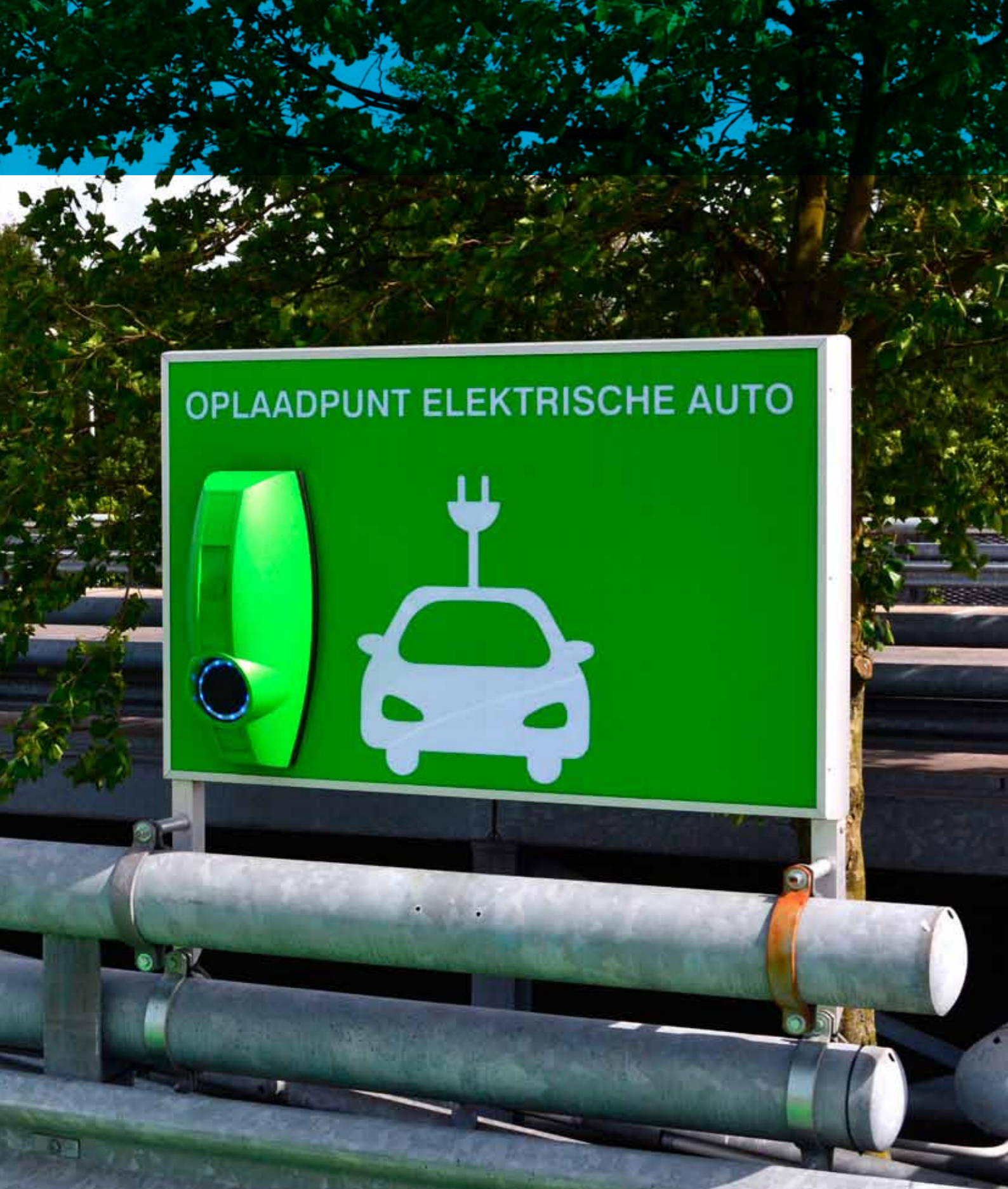
Het verbruik van de PHEV is alleen een nuttig gegeven als het ergens tegen wordt afgezet: een benchmark. Dat kan het normgebruik van de autofabrikant zijn, maar beter is het een werkelijk gerealiseerd verbruikscijfer te gebruiken, zoals de groep van PHEV-rijders in het eigen wagenpark van de werkgever. U kunt ook kijken op www.werkelijkverbruik.nl.

**Over monitoring van het brandstofverbruik
kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:**

'De werknemer wordt minimaal eenmaal per kwartaal geïnformeerd over zijn brandstofverbruik.'

'Het energieverbruik van de werknemer wordt periodiek afgezet tegen het gemiddeld gerealiseerd verbruik op www.werkelijkverbruik.nl. Werkgever verwacht dat de werknemer een structurele afwijking van meer dan xx% kan verklaren.'





4. Sturen - van auto én gebruiker

Gamification	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	➡ ➡ ➡
MVO	➡ ➡ ➡
Aantrekkelijke werkgever	➡ ➡ ➡ ➡

De praktijk leert dat het delen van verbruikscijfers onder werknemers een positief effect heeft op het energieverbruik: men gaat al snel een 'wedstrijdje' aan. Het in spelvorm aanbieden van vergelijkende verbruiksresultaten wordt wel gamification genoemd.

Voorbeelden zijn:

- > Greendriverchallenge.nl
- > gtchallenge.nl
- > alphabet.com/nl-nl/article/alphabet-lanceert-electric-charge-challenge
- > e-driver.nl
- > prodrivelearning.com
- > fueless.nl
- > whoosz.nl
- > ecodriversonleague.com

Best Practice: goed voorbeeld

'Lead by example' - het management geeft het goede voorbeeld door de eigen PHEV's binnen de verbruiksnorm te laten rijden.

Beloon goed gedrag	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Kosten	⇒ ⇒ ⇒
MVO	⇒ ⇒ ⇒
Aantrekkelijke werkgever	⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Goed (laad)gedrag zou de norm moeten zijn. Wanneer de werknemer minder fossiele brandstoffen verbruikt dan de overeengekomen hoeveelheid, kan als stimulans het voordeel met werknemer worden gedeeld. Dit verhoogt de betrokkenheid en heeft een gunstige invloed op de kosten, het maatschappelijk verantwoord ondernemen, en de aantrekkelijkheid van de werkgever.

Het is voor werkgevers niet altijd eenvoudig om te sanctioneren. In het verlengde daarvan laat men dan ook het belonen maar achterwege. Belonen en bestraffen dienen onderling in evenwicht te zijn. Naast het doorbelasten van te hoge kosten van brandstofverbruik heeft de werknemer ook voordelen, zoals de lagere bijtelling en eventueel de voordelen zoals op een rijtje gezet in [hoofdstuk 1](#). Vooraf overleg hierover met de werknemers of hun vertegenwoordiging blijkt vaak nuttig.

Best Practice: goed gedrag belonen

Indien een werknemer zeer zuinig rijdt, kan men als beloning het bedrag dat 'bespaard' wordt t.o.v. de verbruiksnorm met een maximum van 10 procent aan de werknemer uitkeren.

Over het belonen van zuinig verbruik kunt u in de autoregeling het volgende bepalen:

Het positieve verschil tussen normverbruik en werkelijk verbruik in liters fossiele brandstof wordt tweemaal per jaar als beloning uitgekeerd aan werknemer. Voor benzine wordt de beloning berekend met een literprijs van € x,xx en voor diesel € x,xx.'

Tot slot

Zijn de doelen helder? Is er een efficiënte match gemaakt tussen auto en medewerker? Zijn er goede afspraken en is aan alle randvoorwaarden voldaan?

Denk dan goed na over hoe u dit alles communiceert binnen uw organisatie. En betrek belangrijke actoren erbij, zoals personeels- en facility management, de medewerkers en de OR. En na implementatie: deel en bespreek de resultaten en stel waar nodig bij. Samen maakt u het gebruik van PHEV's tot een succes.

Er valt voor iedereen een hoop te winnen met de overstap naar PHEV's. Financiële voordelen voor de organisatie en de medewerkers. Een bijdrage aan een schonere wereld. En een werkgever die laat zien dat de organisatie zich bewust duurzaam opstelt. Dat straalt uit naar het imago en de identiteit. Een moderne organisatie richt zich op daadwerkelijke duurzaamheid. Naar haar werknemers, haar klanten en naar de wereld. Samen maken we Nederland duurzaam, auto voor auto.

TOP 10 Best practices Plug in hybrids

- 1** Maak het streven naar een zuinig, schoon en elektrisch wagenpark onderdeel van de organisatiestrategie. Dit om draagvlak te krijgen voor het sturen en monitoren van goed gebruik van plug-in hybride auto's.
- 2** Bepaal met welk rijprofiel een werknemer voor een plug-in hybride auto in aanmerking komt.
- 3** Stel duidelijke voorwaarden aan de toegang tot laadvoorzieningen, zowel op de werklocatie als privé moet laden mogelijk zijn.
- 4** Bepaal per plug-in hybride auto een realistische verbruiksnorm waaraan de berijder moet voldoen.
- 5** Maak de berijder verantwoordelijk voor de brandstofkosten boven het afgesproken normverbruik.
- 6** Faciliteer de berijder met het recht op vervangend vervoer, rijtraining, een laadvoorziening thuis en laadpas. Zorg ook voor een simpele administratie en direct inzicht in prestaties.
- 7** Monitor systematisch het elektrisch en brandstofverbruik van plug-in hybride auto's in de vloot en zet dit af tegen een benchmark.
- 8** Deel de verbruiksprestaties periodiek met berijders. Waarschuw bij overschrijding van het afgesproken normverbruik.
- 9** Beloon goede prestaties en maak het leuk met *gamification*.
- 10** Evalueer ook met berijders het plug-in beleid en pas dit waar nodig aan.

Meer informatie

www.nederlandelektrisch.nl

www.natuurenmilieu.nl

www.vna-lease.nl

www.raivereniging.nl

www.doetdoet.nl

www.thenewmotion.com

www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden

www.anwb.nl/auto/themas/elektrisch-rijden/top10-elektrische-autos



Deze EV-wijzer is mogelijk gemaakt doordat een aantal bedrijven inzicht hebben gegeven in hun maatregelen, autoregelingen of vraagstukken.

Wij bedanken met name:

BAM, BDO Accountants, Capgemini, CGI, Cisco, Cofely, Eneco, Mediq, Mourik, Port of Rotterdam, Royal HaskoningDHV, RWS, ALD Automotive, Arval, Alphabet en Terberg Leasing.

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door:



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland