

Nederland
Elektrisch

EV-wijzer Sturen op Stekkere

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



**NATUUR
& MILIEU**

THE NEWMOTION
laadoplossingen thuis, op het werk en onderweg

VNA
vereniging van nederlandse
autoleasemaatschappijen

rai
vereniging

fleet support

Inhoudsopgave

Colofon

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

Deze publicatie is de geactualiseerde versie van de uitgave van oktober 2014. Aan deze versie hebben Fleet Support en The New Motion bijgedragen met input en onderzoeksresultaten.

Tekst: N&M, VNA, Fleet Support, The New Motion

Utrecht, mei 2016

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

Deze brochure is gedrukt via een duurzame productiemethode op duurzaam papier.

Geachte werkgever	4
Facts & figures over plug-in hybrides	6
(Semi-)elektrische auto's	7
Kosten	8
Fiscale aspecten	9
Sturen op Stekkeren	12
1 - Waarom PHEV? Bepaal uw doelen en communiceer ze helder	14
Aandachtspunten vooraf	16
Laadfaciliteiten	22
2 - Monitoring en inzicht	34
3 - Sturen - van auto én gebruiker	38
Tot slot	42

Geachte werkgever

Het aantal elektrische auto's, waaronder plug-in hybrid electric vehicles (PHEV's), is de afgelopen jaren explosief gestegen. Het aanbod van PHEV's is de afgelopen drie jaar steeds groter en beter geworden. In 2016 rijden er al zo'n 90.000 PHEV's in Nederland en die groei zet door.

Trend en groei EV onderzoek 2016 Natuur & Milieu, Fleet Support en The New Motion

Internationaal is een enorme versnelling naar PHEV en EV zichtbaar. De stevige ambities uit het klimaatakkoord vinden door heel Europa en de rest van de wereld hun weerslag in afspraken en stimuleringsregelingen op regionaal en nationaal niveau. Elektrisch vervoer heeft de toekomst in de transitie naar een schonere wereld. Cleaner Car Contracts, het internationale initiatief van Natuur & Milieu voor een zuinigere leasevloot, verbindt kennis, inhoud, ambitie en 'best practises' om Fleetowners te helpen verduurzamen. Want het kan én moet schoner.

Waar het Formule E-Team twee jaar geleden in de EV- wijzer vooral het verantwoord opnemen van de toen nieuwe technologie van PHEV's in uw wagenpark heeft ondersteund, richten we ons nu meer op het verbeteren van de prestaties van de auto's die u al heeft rijden. De vraag is niet alleen meer of uw PHEV's in uw wagenpark neemt, maar vooral hoe u zorgt voor optimalisatie van het gebruik.

Met deze nieuwe EV-Wijzer 'Sturen op Stekkeren' willen wij u helpen om ervoor te zorgen dat uw werknemers de plug-in hybrides gebruiken zoals ze zijn bedoeld: door zo veel mogelijk kilometers elektrisch te rijden. Dit bespaart u als werkgever brandstofkosten en levert een veel lagere CO₂ voetafdruk op.

Het elektrische potentieel van PHEV's wordt nog onvoldoende benut door 75% van de bestuurders. Dat PHEV's goed gereden kunnen worden, blijkt wel uit de PHEV monitor 2015 van TNO. 50% van de Outlanders rijdt voor 50% elektrisch kilometers. Van de Ampera beslaat dit zelfs 60%. In deze geupdate EV-wijzer hopen we u te helpen om die andere 50% van de bestuurders ook op dit niveau te brengen.

'Sturen op Stekkeren' helpt u bij het optimaliseren van het PHEV gebruik in uw leasevloot. Samen met Fleet Support en The New Motion heeft Natuur & Milieu begin 2016 onderzoek uitgevoerd naar hoe 108 verschillende organisaties, samen goed voor een vloot van 73.000 auto's, het PHEV gebruik optimaliseren. Met deze nieuwe inzichten hebben we de EV-wijzer geactualiseerd en aangevuld. We bieden u als wagenparkbeheerder, MVO- of HR-manager een overzicht van overwegingen, 'best practices' en tips van andere werkgevers om goed gebruik van PHEV's te bevorderen.

'Sturen op Stekkeren' geeft 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?

Een PHEV kan een heel schone auto zijn waarmee uw wagenpark veel efficiënter en schoner kan worden. U heeft als werkgever een belangrijke faciliterende, ondersteunende en sturende rol. Dit zorgt voor een duurzamer en meer kosten-efficiënt 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 organisaties met (semi-) elektrische auto's die weloverwogen beslissingen over toekenning en gebruik 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 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 15-tal 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). Zoals de BMW i3 en Opel Ampera. Deze worden aangedreven door een elektromotor, aangevuld met een brandstofmotor die de accu kan laden tijdens het rijden. De accu's worden ook via het net geladen. Zodra deze leeg raakt, schakelt de verbrandingsmotor bij om de accu te laden. De auto blijft dus altijd op de elektromotor rijden. Een E-REV kan tot 70-150 km volledig elektrisch rijden en heeft een totale actieradius van circa 300 km.
- 3 Plug-in hybride elektrisch voertuig** (PHEV). Zoals de Outlander, Prius, Golf, V60. Een PHEV kan zijn accu opladen via het elektriciteitsnet en daarmee circa 20-60 km rijden; daarna vindt aandrijving plaats door een verbrandingsmotor.

* 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.

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 leasemaatschappij of fleetmanagementpartner u alles vertellen over de verschillende types.

Deze EV-wijzer gaat over plug-in hybride auto's. Auto's waarbij de berijder bepaalt of elektrisch wordt gereden of op fossiele brandstof. U als werkgever heeft hier grote invloed op.

Kosten

Voor een werkgever zal een PHEV geen hogere leasekosten betekenen indien deze past in de leasecategorie van de werknemer. De aanleg van laadinfrastructuur zowel op werklocaties als op thuislocaties zal een extra investering kosten. Naarmate er meer (PH)EV's in het wagenpark zijn opgenomen, worden de kosten hiervan over meer auto's verdeeld. Bovendien is hiervoor vaak een overheidsbijdrage te krijgen. Ook kan laadinfrastructuur in een leaseconstructie worden opgenomen.

De grootste uitdaging voor de werkgever is om de verbruikskosten van de PHEV onder controle te krijgen. Alleen zo zal ook de potentie voor CO₂-reductie van PHEV optimaal benut worden en kunnen eventuele investeringen zich terugverdienen.

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 norm-verbruik, 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. De afwijking bij PHEV's (in tegenstelling tot conventionele benzine of dieselauto's) wordt voornamelijk bepaald door de berijder. Het normverbruik, vaak door de leasemaatschappij gecorrigeerd voor praktijkverbruik, is doorgaans de basis voor afspraken tussen werkgever en werknemer.

De belangrijkste kosten voor de werkgever:

- Leasekosten
- Laadinfrastructuur kosten
- Brandstofkosten
- Aantal km/jaar
- Energiekosten/elektriciteit: laadkosten (werk, thuis, openbaar)

Fiscale aspecten

Elektrisch rijden heeft, ondanks de afnemende stimulerende maatregelen van de overheid, nog steeds aantrekkelijke fiscale aspecten: gunstige bijtelling, vrijstelling van aanschaf- en wegenbelasting en de Milieu Investeringsaftrek. Het is ook niet helemaal te voorzien hoe de diverse regelingen in de toekomst zullen veranderen. Voor de meest actuele informatie rondom fiscaliteit, subsidies en stimuleringsregelingen verwijzen we naar de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Naast belastingvoordelen zijn er soms ook lokaal of regionaal subsidies beschikbaar voor de aanschaf van elektrische voertuigen en/of oplaadpunten. Informeer hiernaar bij uw gemeente of provincie.

PHEV's kennen tot 2017 een gunstiger bijtellingstarief. Het gehalveerde wegenbelastingtarief blijft van kracht tot en met 2020.

Bijtelling voor leaserijders tot 2020						
Bijtelling	CO ₂ -grenzen (g/km)	2016	2017	2018	2019	2020
Volledig elektrisch (EV)	0	4%	4%	4%	4%*	4%*
Semi elektrisch (PHEV)	1-50	15%	22%	22%	22%	22%
Zuinig	51-106	21%	22%	22%	22%	22%
Overig	> 106	25%	22%	22%	22%	22%

* Het verlaagde bijtellingspercentage geldt tot € 50.000 van de catalogusprijs, daarboven geldt het algemene bijtellingspercentage van 22%. Voor voertuigen die elektrisch rijden op waterstof geldt deze beperking niet.

Aanschaf- en wegenbelasting

Tot 2018 zijn elektrische auto's vrijgesteld van aanschafbelasting (BPM). Ook zijn elektrische auto's vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB, oftewel wegenbelasting). Ligt de uitstoot tussen 1 en 50 g/km (semi-elektrisch) dan betaal je halftarief, daarboven voltarief.

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 en waterstof auto's ziet de MIA er in 2016 als volgt uit:

CO ₂ -uitstoot in g/km	Code Milieulijst	Aftrek	Voorbeelden	Aftrek tot maximaal per auto
0	G3110	36%	Elektrisch	€ 50.000
0	F3109	36%	Waterstof	€ 50.000
1 t/m 30	D3111	27%	Plugin hybride personenauto's (niet icm diesel-motor)	€ 35.000

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.

Voorbeeld investering

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 $4,2\% \times € 20.000 = € 840$.

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.

Subsidie

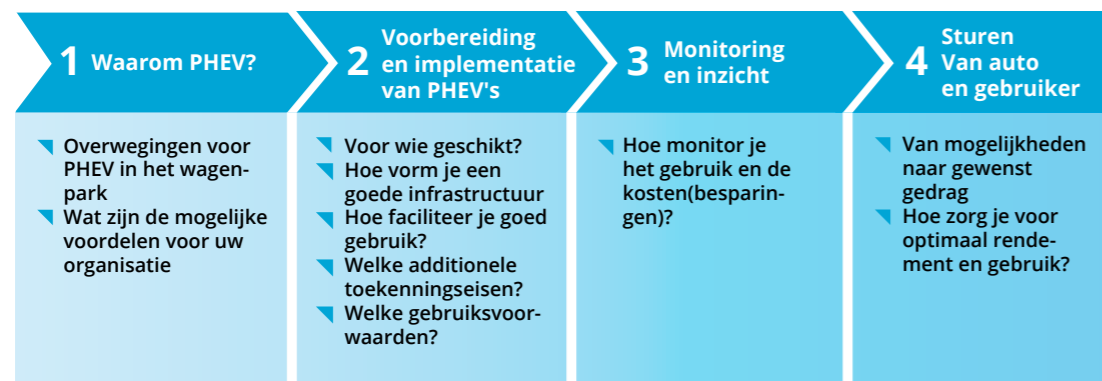
De overheid en sommige gemeenten kennen subsidiemogelijkheden voor aanschaf van zuinige personenauto's of voor laadvoorzieningen, of bieden gratis parkeren aan voor elektrische auto's.

Sturen op Stekkeren

Deze publicatie gaat over auto's waarbij de berijder bepaalt of elektrisch wordt gereden of op fossiele brandstof. Auto's dus die zowel elektrisch rijden als een brandstoftank hebben. De EV-wijzer is gebaseerd op ervaringen van fleetmanagement organisaties, leasemaatschappijen en werkgevers die PHEV's in hun leasevloot hebben.

Hun praktijkervaringen kunnen u helpen bij gefundeerde keuzes voor PHEV gebruik en beleid. De ontwikkelingen in de auto-industrie gaan hard. Twee jaar geleden was de PHEV techniek nog nieuw. Veel werkgevers zagen opeens plugins in hun wagenpark en de brandstofkosten uit de hand lopen. Ondertussen is door vooruitstrevende werkgevers geleerd hoe te sturen op veel laden en zo de kosten voorspelbaar en laag te houden. De voorbeelden, concrete tips en suggesties voor bepalingen voor in uw mobiliteitsbeleid en uw auto-regeling geven een mooi beeld van hoe het wél kan. De voorbeeldbepalingen in deze EV-wijzer dienen ter inspiratie en kunnen eventueel worden gebruikt in een addendum op de bestaande auto-regeling.

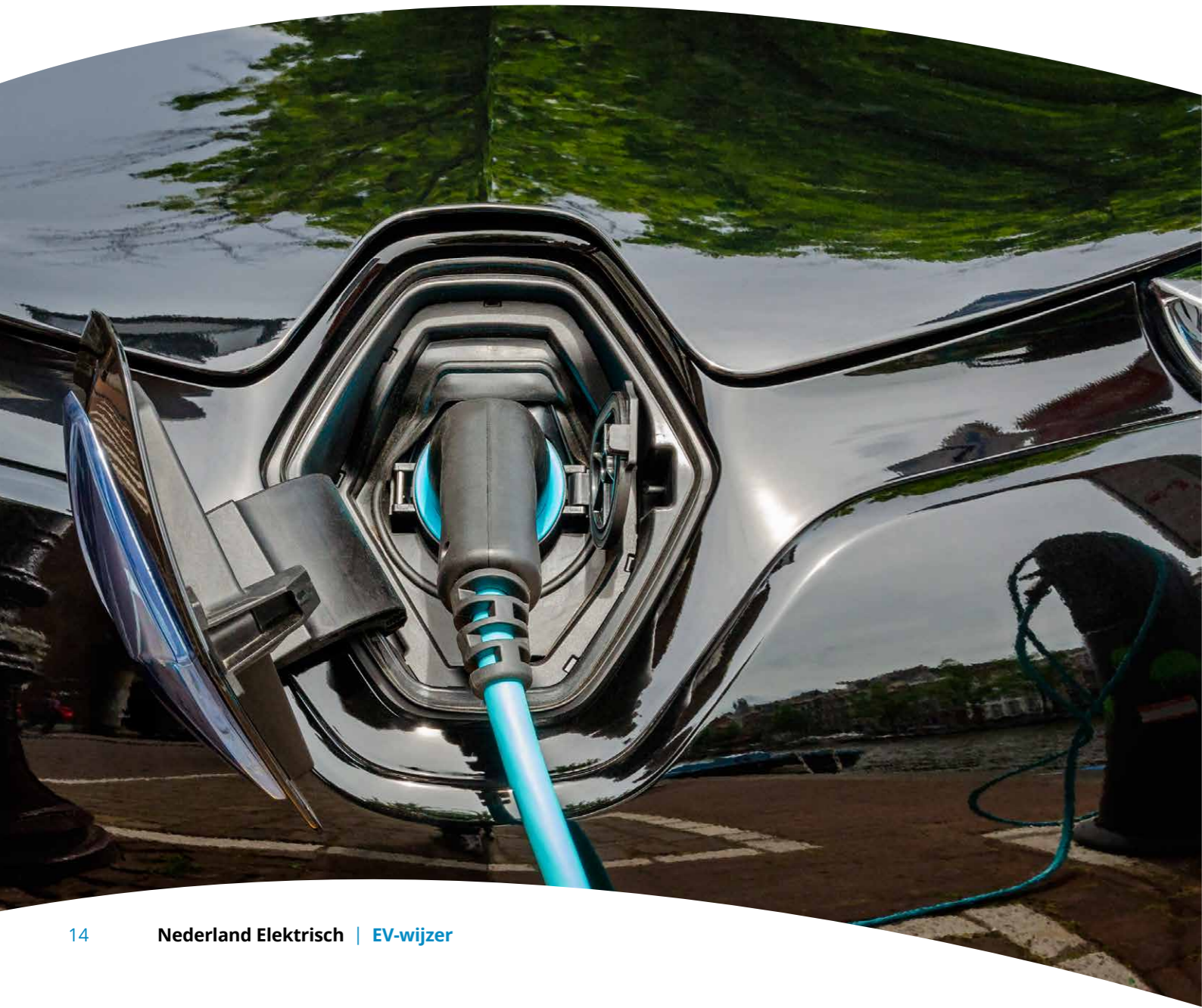
De EV-wijzer is opgebouwd uit vier stappen naar een duurzaam en efficiënt elektrisch wagenpark. Van mogelijke aanschaf tot optimalisatie van het gebruik.



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 redenen:

- **Gunstige fiscale regeling/HR belang voor aantrekkelijke werkgeverschap**
Een aantrekkelijke werkgever biedt zijn werknemers ruime keus aan vervoersmiddelen en laat hen profiteren van het gunstige belastingklimaat rond elektrisch rijden.
- **Impact milieu verkleinen**
Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO). Met een zo schoon en zuinig mogelijk zakelijk en woon-werkverkeer draagt een werkgever bij aan een duurzame maatschappij. Mobiliteit is voor veel werkgevers de grootste bron van CO₂ en andere emissies. Naast het verlagen van de gereden kilometers kan de werkgever ook inzetten op schonere kilometers. PHEV's kunnen daarin een belangrijke rol spelen. 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.
- **Goed voor imago**
Met de keuze voor PHEV laat je aan de buitenwereld zien dat je zuinig en milieubewust bent. Met werkelijke goede PHEV verbruiksresultaten nog meer.
- **Besparen op brandstofkosten**
De business case voor elektrische voertuigen is duidelijk: de potentieel lagere verbruikskosten maken elektrisch rijden op termijn goedkoper dan rijden met conventionele auto's.

(Uit onderzoek Natuur & Milieu en Fleet Support 2016)

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, hebben we best practices verzameld en bij de voorbeeld autoregeling bepalingen 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.

Voorbeeld

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

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 en met wel type. Zie paragraaf 'Rijprofiel', pagina 18.

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', pagina 22.

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.

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.
- De aanleg van een laadpunt thuis te verzorgen.
- EV berijders voordelen te geven als extra parkeervoorzieningen.

Monitoren

In geval 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 2: 'Monitoring en inzicht'.

Ondersteuning voor berijders

Wanneer berijders de PHEV weinig laden en inefficiënt rijden, kunnen de verbruikskosten fors gaan afwijken van het normverbruik. Om onnodig hoge verbruikskosten 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 fleetmanagementorganisatie of leasemaatschappij e.e.a. coördineren. Zie hoofdstuk 3: 'Sturen – Van auto én gebruiker'.

Goede prestaties van een PHEV zijn afhankelijk van de motivatie van de berijder om te laden en de mogelijkheid om tijdig en regelmatig te kunnen laden. Een werkgever doet er verstandig aan om een EV-profiel op te stellen van zijn leaserijders om te kunnen bepalen of en welke PHEV een verstandige keuze is. Ook als de werkgever een beperking heeft opgelegd voor het brandstofverbruik is het goed om de werknemer goed te informeren of en welke PHEV hij binnen dit budget kan rijden.

Het EV profiel van de berijder bestaat uit:

- Het ritprofiel: de gemiddelde ritafstand en aantal ritten per dag.
- Het laadprofiel: de mogelijkheid om tussen ritten voldoende te laden.
- De motivatie: de wil om zoveel mogelijk elektrische kilometers te maken.

Ritprofiel

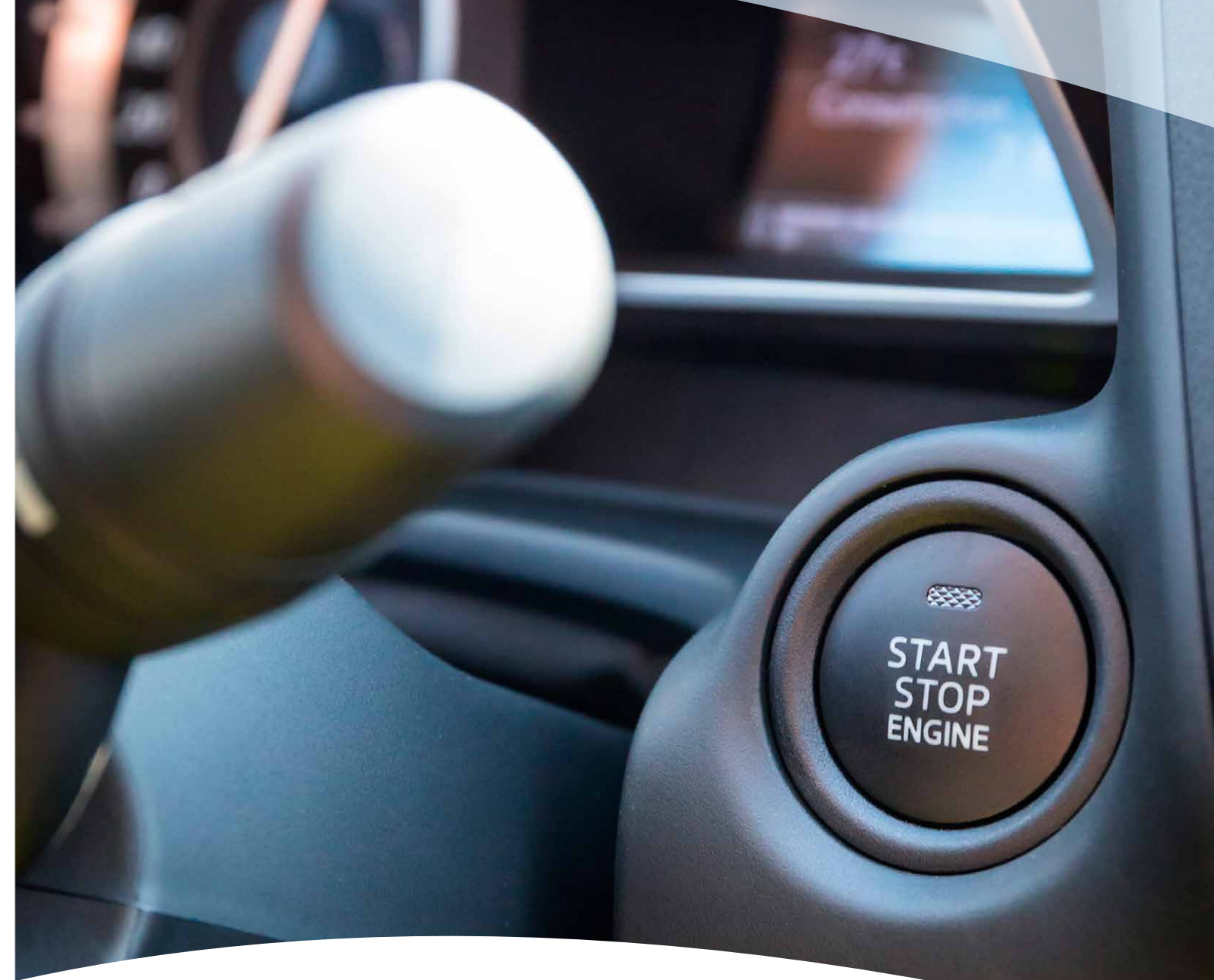
Ook met een hoog jaarkilometrage kan een PHEV goed worden gereden bij voldoende korte ritten met voldoende tijd tussen de afspraken om de accu weer vol te laden. Als een berijder teveel ritten ver boven de actieradius van een PHEV maakt dan is een andere auto wellicht een betere optie.

Laadprofiel

Het laadprofiel bepaalt of een berijder frequent kan laden op vaste tijdstippen en plaatsen (werk- en thuislocatie). Indien alleen op het werk de accu volgeladen kan worden zal de berijder de dubbele woon-werkafstand voor een belangrijk deel elektrisch moeten kunnen overbruggen. De werkgever heeft invloed op het laadprofiel door laadinfrastructuur te faciliteren op die locaties waar de berijder frequent verblijft.

Best Practice: rijprofiel

De meest belangrijke maatregel is dat vooraf duidelijk wordt gemaakt wat de hoogte van de brandstofvergoeding is en wat andere financiële consequenties van het leasen van een PHEV gerelateerd aan verbruik (bijvoorbeeld het aandeel elektrische kilometers) zijn. Het is dan aan de berijder om te bepalen of zijn motivatie, ritprofiel en laadmogelijkheden voldoende zijn om binnen het budget te blijven.



Motivatie van de berijder

Veel werkgevers geven aan dat een PHEV door hun wordt aangeboden vanuit goed werkgeverschap. De werkgever geeft zijn werknemer de mogelijkheid om tegen een lagere bijtelling een auto te leasen die eventueel ook bijdraagt aan een lagere CO₂ voetafdruk. Als bijtelling de belangrijkste drijfveer is, is het risico op hoge brandstofkosten voor de werkgever groot. De werkgever doet er daarom goed aan om vooraf te bespreken of de werkgever gemotiveerd is om veel elektrische kilometers te maken. Je moet het leuk vinden om zoveel mogelijk elektrisch te rijden. De motivatie van de berijder is vooral belangrijk indien er weinig of geen beperkende maatregelen zijn afgesproken voor het brandstofverbruik.

Voorbeeld uit de praktijk

Dit voorbeeld betreft het stimuleren van het leasen van een PHEV door deze een bonus te geven waardoor een PHEV in een lagere leasecategorie terecht komt.

- Manager rijdt 25.000 km. per jaar. Kiest voor een plug-in hybride benzine met normverbruik 2 ltr/100 km.
- Standaard van toepassing normleasebedrag benzine van EUR 635
- Nu van toepassing vanwege keuze voor EV normleasebedrag diesel van EUR 755
- Voorcalculatorische bonus EUR 134 $((6,20 - 2) \times \text{EUR } 31,75)$
- Leasebedrag EUR 800
- Eigen bijdrage EUR 800 – EUR 755 – EUR 134 = EUR 89 -/- (uitkering belast loon)

Steeds meer werkgevers scherpen de voorwaarden aan voor het leasen van PHEV's. De meest voorkomende:

Voorwaarden stellen aan leasen van een PHEV	
Ritprofiel moet passend zijn	29%
Mogelijkheid laadpunt woonadres	28%
Beschikbaarheid laadpunt op werklocatie	14%
Bovengrens jaarkilometrage	12%
Oplaadpunt thuis reeds geïnstalleerd	6%
Ondergrens jaarkilometrage	4%
Malus bij teveel brandstofverbruik	1%
Verhoogde eigen bijdrage	1%
Inzet is maatwerk, wordt per geval apart beoordeeld	1%
Calculeren op 100% brandstof	1%

Jaarkilometrage is geen relevante toekenningsvoorwaarde; slechts 52% stelt aanvullende voorwaarden aan toekenning PHEV.

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.'

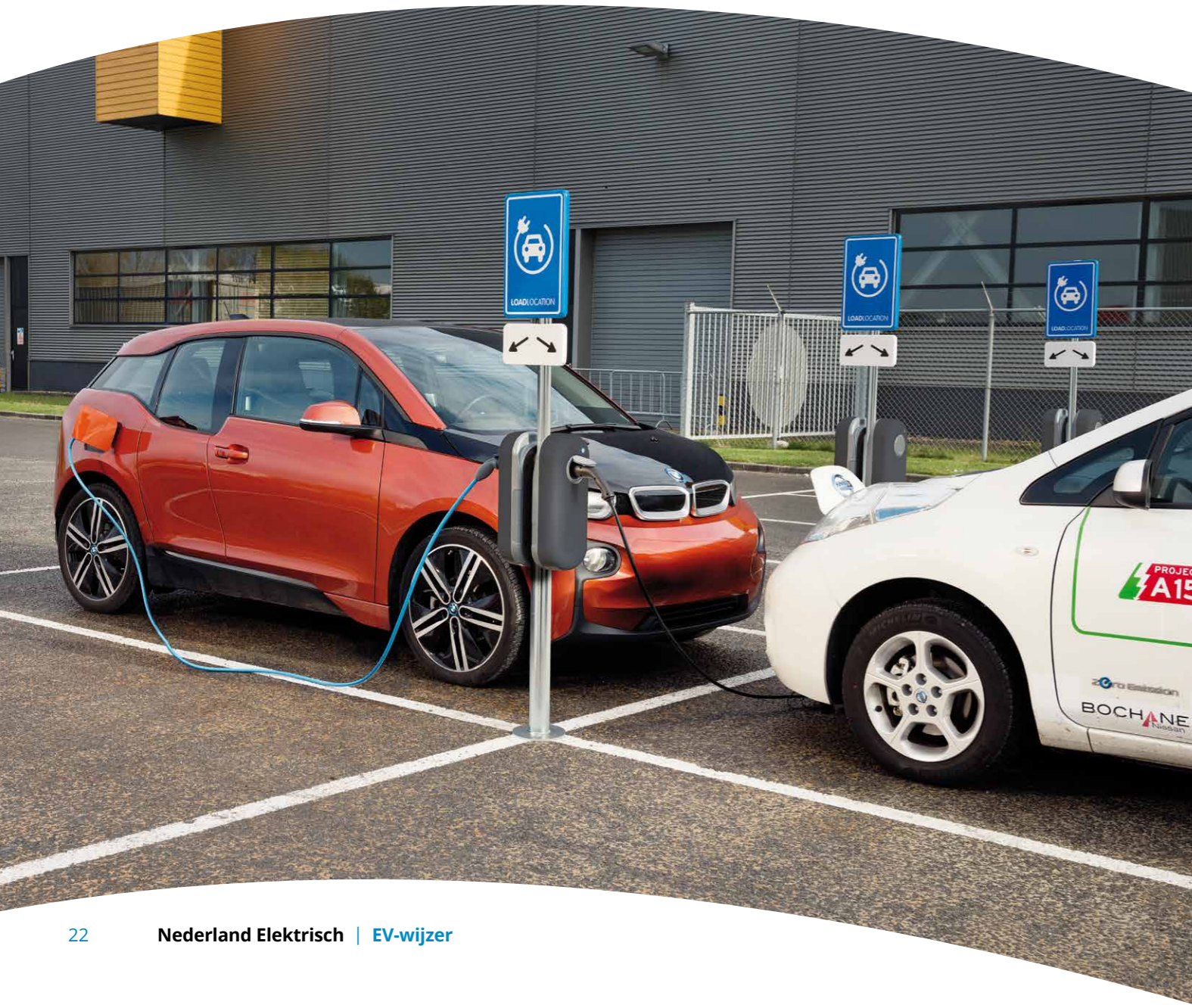
'Het gemiddeld aantal kilometers per kalenderdag bedraagt 100 kilometer.'

'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

Om elektrisch rijden mogelijk te maken zijn laadfaciliteiten nodig, zowel thuis als op de meest gebruikte werklocatie. Er komen steeds slimmere oplaadoplossingen op de markt. 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.



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

Het is belangrijk om de laadfaciliteiten zodanig in te richten dat ze voldoen aan de laadvraag, de hoeveelheid en soort voertuigen en dat ze passen binnen het rijprofiel.

Het benodigde laadvermogen van het laadpunt is afhankelijk van het type auto. Afhankelijk van de grootte van de accu is er een ander laadvermogen nodig (laadpunten beschikbaar in 3,7, 7,4, 11 en 22 kWh). In het geval van een zwaarder laadvermogen van het laadpunt (bijvoorbeeld voor een Tesla) kan er zelfs verzwaring van de stroomvoorziening nodig zijn en dit kan extra kosten met zich mee brengen. Ook op de werklocatie is het van belang dat werkgevers zich goed laten informeren over het benodigde laadvermogen en load balancing zodat auto's niet onnodig lang aan de laadpaal blijven staan (omdat het laadvermogen te laag is) of er teveel vermogen wordt gevraagd.

Inzage in het laadgedrag is alleen mogelijk indien de laadstations waarbij geladen wordt de laadinformatie verzenden aan het CIR (Centraal Interoperabiliteits Register). Dit platform verwerkt alle laadtransacties ongeacht pasleverancier of laadpaalleverancier. Een uitzondering hierop zijn de snellaadstations van Fastned. Deze zijn alleen toegankelijk via een smartphone App. Deze app kan overigens wel gekoppeld worden aan de tankpassen van bijvoorbeeld The New Motion, MTC, Travelcard en XXIMO. Op deze wijze zijn de transacties toch inzichtelijk. Het is dus aan te bevelen ook bij de medewerkers thuis een 'slim' laadstation te installeren met een koppeling naar het CIR. Zo is er inzage in de laadtransacties en kunnen de stroomkosten verrekend worden met de medewerker.

Laadplan:

- Bepaal aandeel oplaadpunten t.o.v. het aantal verwachte PHEV/EV's
- Grote behoefte aan laadpunten, kies voor slimme laadoplossingen die nu op de markt komen
- Kies voor een aanbieder voor beheersbaarheid en overzicht
- Laadvoorzieningen thuis voor rekening medewerker/in het budget van medewerker

Snelladen:

- Het gros van de PHEV's is niet geschikt voor snelladen. Dit is alleen mogelijk voor de outlander PHEV.
- Stem laadabonnementen dus af met mogelijkheden van het voertuig.

Laadinfrastructuur op werklocatie

Het is essentieel dat er voldoende laadmogelijkheden zijn op de werklocatie zodat PHEV berijders met een volle accu naar huis of een volgende afspraak kunnen rijden 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 specifiek aandacht te besteden aan zaken die samenhangen met het rijden van 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: gederfde winst, gederfde omzet en gemiste kansen) is de aansprakelijkheid van werkgever en/of de leasemaatschappij 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.'

'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 privéstroomvoorziening. 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.

Laadtarieven veranderen snel. Kijk voor een overzicht bijvoorbeeld de [tarievenlijst van Travelcard](#). 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 12.000 km op brandstof bij een jaar kilometrage van 30.000 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.

Bepalen van het Normverbruik van een PHEV

Als je een brandstofbudget afsprekt of überhaupt een norm wilt bepalen wat acceptabel verbruik is, dan is dat voor een PHEV anders dan bij een conventionele auto. Alle auto's verbruiken veel meer brandstof dan de fabrikanten ons vertellen. Gemiddeld verbruiken nieuwe benzine auto's in 2016 50% meer dan de norm. De berijder heeft hierop zo'n 20% invloed. Bij een PHEV is zowel de potentiële afwijking veel groter als de invloed van de berijder daarop via het laadgedrag. De meeste werkgevers bepalen een norm met als basis de verbruikte aantal liters brandstof, brandstofkosten, of de verhouding elektrische en brandstofkilometers.





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% door onvoorziene omstandigheden.'

'Het gebruikte aantal kilowattuur dat de werknemer bij het opladen heeft gebruikt, wordt vergoed volgens het geldende tarief van € X,XX 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.'





Vervangend vervoer

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

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 leasevervoer

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

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, maak afspraken met je leasemaatschappij.

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)
Aantrekkelijke werkgever	
MVO	
Imago	
Kosten	

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.'

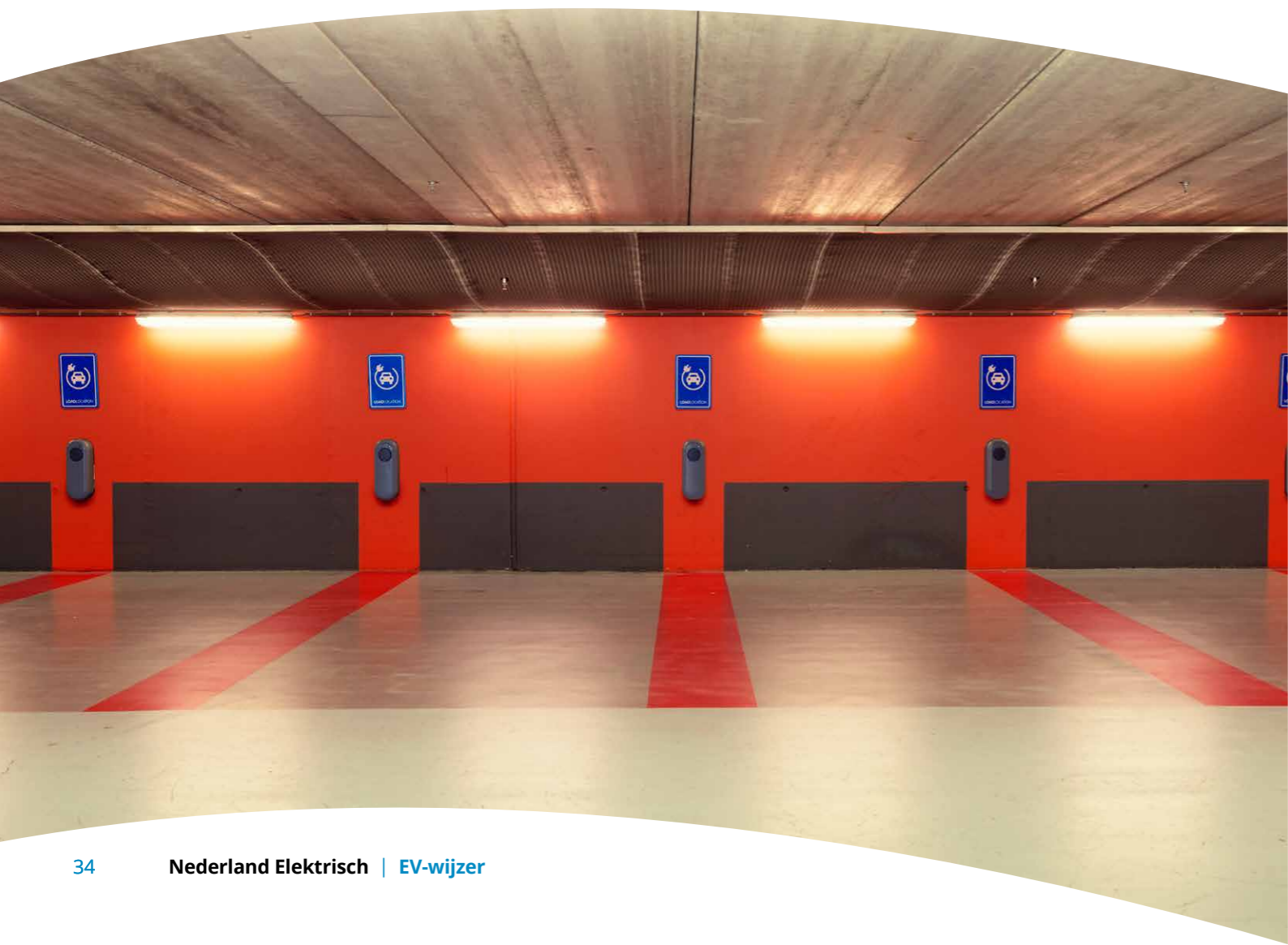


2 - Monitoring en inzicht

De voordelen van PHEV's kunnen sterk verminderen wanneer de berijder de auto inefficiënt gebruikt. Om de verbruikskosten te drukken, is bewust rij- en laadgedrag 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)
Aantrekkelijke werkgever	
MVO	
Imago	
Kosten	

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.

Maatregelen in geval van afwijkend energieverbruik	
Score op:	5 (zeer hoog) en 1 (zeer laag)
Aantrekkelijke werkgever	
MVO	
Imago	
Kosten	

Het stellen van eisen aan energieverbruik brengt monitoring en eventueel sanctionering met zich mee. De mate waarin dit gebeurt is sterk afhankelijk van het doel van het PHEV-beleid, de specifieke omstandigheden en de bedrijfs-cultuur. 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 fleetmanagementorganisatie, kaartleverancier of de leasemaatschappij geeft inzicht in verbruik en eventuele afwijkingen daarin. De signalering van afwijkingen t.o.v. relevante referentiegroepen of normverbruik bepaalt de kwaliteit van deze rapportages. Leasemaatschappijen kunnen namens de werkgever de werknemers informeren. Ook de auto zelf geeft via apps of dashboard het verbruik aan.

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 gemiddelde 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 norm-brandstofbudget 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.'

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

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

'Het energieverbruik van de werknemer wordt periodiek afgezet tegen een gecorrigeerde norm welke vooraf is afgesproken met de berijder. Werkgever verwacht dat de werknemer een structurele afwijking van meer dan xx% kan verklaren indien uit de rapportage blijkt dat niet structureel wordt geladen (minimaal xx keer per kwartaal).'

Om effectief te kunnen monitoren zijn de volgende randvoorwaarden van toepassing:

1. Inzage in de laadtransacties
2. Inzage in de tanktransacties met juiste kilometerstanden

Voor een meer nauwkeurige bepaling van het brandstofverbruik is het advies om hierbij gebruik te maken van een ritregistratie systeem. Hierbij is het van belang om te weten dat een zogenaamde OBD-dongel vaak niet geschikt is bij het gebruik in een plug-in hybride. Dat heeft te maken dat veel van deze units niet in staat zijn vast te stellen of de auto rijdt in de elektrische modus of juist actief blijven terwijl de auto staat te laden.

Een zogenaamde inbouw/canbus-versie van het ritregistratiesysteem is hierbij aan te raden. Uw leasemaatschappij of fleetmanagement organisatie kan u van de juiste rapportages voorzien.

Medewerker	Personeelsnummer	Auto	Aantal	Norm / Werkelijk verschil	Brandstofverbruik	Kilowatt	Opties
	Q	VOLVO V60	65	62%	521 L	374,21 KW	⊞ ⊞ Q
	Q	VOLKSWAGEN GOLF	64	45%	574 L	369 KW	⊞ ⊞ Q
	Q	MITSUBISHI OUTLANDER	63	59%	374 L	560,9 KW	⊞ ⊞ Q

Voorbeeld van een rapportage

3 - Sturen – van auto én gebruiker

Om tot optimaal gebruik van de auto en het gebruik te komen is het belangrijk om te leren. Evalueer de gebruikerservaringen: waar zitten de knelpunten voor de bestuurders? Waarom worden prestaties niet behaald? Wat kan beter? Deel de learnings met de hele organisatie. Pas waar nodig beleid aan en interveenieer waar nodig. Er zijn verschillende mogelijkheden om te sturen.



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

Voor elke auto geldt dat de bestuurder van grote invloed is op het brandstofverbruik (tot 20%). Bij een PHEV nog meer. De bestuurder heeft inzicht nodig in de werking van de auto om deze optimaal te kunnen rijden. Maak daarom afspraken met je lease­maatschappij of informeer bij fleetmanagement organisatie over bestuurders­trainingen speciaal voor PHEV's. Er zijn verschillende aanbieders.

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
- ecodriversleague.com

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

Best Practice: goed voorbeeld doet volgen

'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)
Aantrekkelijke werkgever	
MVO	
Imago	
Kosten	

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 norm met een maximum van 10 procent aan de werknemer uitkeren.

Over het belonen van zuinig verbruik kunt u in de auto-regeling 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 beter gebruik van 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.

Meer informatie

www.nederlandelektrisch.nl
www.natuurenmilieu.nl
www.fleetsupport.com
www.thenewmotion.com
www.vna-lease.nl
www.raivereniging.nl





Naar een schone leasevloot.
Auto voor Auto.

