

# ZO KRIJG JE DE LEASERIJDER IN EEN ELEKTRISCHE AUTO

De zakelijke rijder stapt om meerdere redenen niet zo snel over naar een elektrische leaseauto. Vervelend, als je als organisatie wilt vergroenen. De vraag is dan ook: hoe stimuleer je als werkgever je leaserijders om die overstap toch te maken en meteen een stuk groener te worden?

**DOOR** KEVIN VAN DEN BRANDHOF, ANDY VAN NISSELROOIJ EN ROYAN VAN VELSE\*

**D**e uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof voeren vaak de boventoon in discussies rond het milieu. Vrachtwagens, fabrieken en bouwplaatsen vervuilen, om nog maar te zwijgen van alle auto's die in Nederland rondrijden. Er zijn 8,7 miljoen personenauto's in ons land geregistreerd. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van die auto's varieert tussen 0,003 kg per kilometer voor een elektrische auto op groene stroom tot 0,202 kg per kilometer voor een auto op benzine. Als we willen verduurzamen valt daar dus wel wat te halen, helemaal als je beseft dat het om maar liefst een miljoen leaseauto's gaat.

## WELKE BRANDSTOF?

Werkgevers zijn aan zet! Zij kunnen heel veel rijders stimuleren om schoner de weg op te gaan. Hoe schoon dat schoon uiteindelijk is, hangt van de brandstof af. Waterstof is de schoonste optie maar is onevenredig duur. En nog een nadeel: er

zijn in Nederland nog maar vier plaatsen waar H<sub>2</sub> getankt kan worden. De verwachting is dat waterstof pas vanaf 2030 breder beschikbaar zal zijn. Maar laat dat vooral geen reden zijn om schoner rijden uit te stellen.

Zoals tabel 1 laat zien, biedt elektrisch rijden echt een oplossing om het milieu minder te belasten. 0,003 kg per kilometer klinkt als muziek in de oren. Wanneer de elektrische auto wordt opgeladen met grijze stroom, loopt die uitstoot echter op tot 0,092 kg per kilometer. Minder goed dus, maar toch nog stukken schoner dan alle fossiele brandstoffen.

## 13 PROCENT LEASEAUTO'S IS ELEKTRISCH

Ondanks alle goede intenties en het besef dat elektrisch rijden bijdraagt aan een beter milieu blijkt de markt van leasewagens nog niet heel groen: bij grote leasemaatschappijen is slechts 13 procent van het wagenpark elektrisch. De overheid hoopt dat in 2030 zo'n 25 procent van alle auto's elektrisch zal zijn aangedreven.

Lang niet alle berijders willen echter zo 1-2-3 overstappen naar een elektrische auto, om meerdere redenen. Hoe stimuleer je als werkgever je leaserijders om toch die overstap te maken en zodat je meteen een stuk groener kunt worden?

### REDEN 1: BEPERKT BEREIK

Een belangrijke factor die leaserijders ervan weerhoudt om elektrisch te gaan rijden is de 'laadkoorts'. Lang niet alle modellen beschikken over een bereik van 500 kilometer, een bereik dat ook nog eens wordt verkort bij koud weer. Overigens, het aantal laadpalen in Nederland groeit gestaag: er zijn maar liefst 63.000 publieke laadpalen en nog eens 151.000 particuliere laadpunten (bij bedrijven of particulieren thuis) in gebruik. De dekking is dus redelijk dicht en wordt steeds beter.

### REDEN 2: WAAR KAN JE LADEN?

Een goede laadinfrastructuur en laadgarantie voor elektrische rijders zijn onontbeerlijk. Wanneer er te weinig laadpalen zijn op het parkeerterrein van een organisatie kan dit tot onzekerheid en irritatie leiden. Dat laatste wordt alleen maar groter als er door de organisatie geen beleid is ten aanzien van 'paalkleven': de parkeerplaats bezet houden, ook als het laden is voltooid.

#### *Laadpunt thuis*

Die infrastructuur is ook van belang voor thuis. Als een organisatie haar medewerkers ondersteunt bij de aanschaf en aanleg van een laadpunt thuis blijkt de bereidheid om over te stappen ineens stukken groter. De investering voor zo'n installatie bedraagt een paar duizend euro. Wanneer dit wordt verdisconteerd met het



De laadkoorts wordt in de praktijk vaak gecombineerd met vakantieangst

leasebedrag is er al meer rust bij de elektrische rijder. Hij heeft dan de zekerheid dat wanneer hij niet tijdens het werk zijn auto kan opladen, het in ieder geval thuis kan.

Aanbieders die de laadpunten beheren, kunnen er tevens voor zorgen dat de kosten van het laden (de verbruikte Kwh) verrekend worden zonder dat daar een omslachtig declaratiesysteem aan vast zit.

#### *Publieke laadpaal*

Wanneer de auto niet op eigen terrein kan laden is de berijder aangewezen op een publieke laadpaal. Bij de gemeente kan een aanvraag ingediend worden om plekken in de directe nabijheid in te richten en te reserveren voor elektrisch rijden. Ook dat biedt mogelijkheden.

### REDEN 3: VAKANTIEANGST

De gevreesde laadkoorts wordt in de praktijk vaak gecombineerd met vakantieangst. Het veelvuldig moeten laden tijdens de autorit naar het buitenland is voor velen geen aantrekkelijk vooruitzicht. Daarnaast is het zo dat de elektrische auto in sommige gevallen geen aanhangwagen of zelfs caravan mag trekken, of niet zwaar beladen mag worden (denk aan volle auto met personen, veel bagage, zware tent).

Een mobiliteitsplan in samenwerking met de leasemaatschappij kan soelaas binnen: huur of leen voor die periode een auto die wel geschikt is voor de vakantie maar rijd de rest van het jaar elektrisch. Dit wordt ook wel de 'vakantiebundel' genoemd.

BRANDSTOF	CO <sub>2</sub> -UITSTOOT
Elektriciteit groen	0,003 kg per kilometer
Elektriciteit grijs	0,092 kg per kilometer
Plug-in hybride benzine	0,125 kg per kilometer
Hybride benzine	0,145 kg per kilometer
Hybride diesel	0,168 kg per kilometer
Benzine	0,202 kg per kilometer
Diesel	0,176 kg per kilometer

Tabel 1: CO<sub>2</sub>-uitstoot verschillende brandstoffen (tabel Green Deal)

>>

## NIEUWE AUTOBATTERIJ: 10 MINUTEN LADEN, 400 KM BEREIK

Interessant om te melden: onderzoekers van de Amerikaanse Pennsylvania State University beweren dat er een nieuwe kleinere autobatterij op basis van lithium-ijzerfosfaat aankomt die volgens de ingenieurs in 10 minuten op te laden is voor een bereik van 400 km. Een actieradius van 400 km na 10 minuten laden is in vergelijking met de huidige batterijen een enorme prestatie.

## REDEN 4: BIJTELLING GAAT OMHOOG

De kosten van een elektrische auto jagen veel bestuurders de stuipen op het lijf. Toch was de (elektrische) Tesla 3 de best verkochte auto van 2019. De lage bijtelling voor elektrische auto's is een stimulans voor leaserijders, hoewel deze bijtelling van 4 procent voor de eerste € 50.000 in 2019 dit jaar is gestegen naar 12 procent voor de eerste € 40.000 van de cataloguswaarde. Voor 2022 wordt 16 procent verwacht.

### *Laden is stukken goedkoper*

Ook al stijgt de bijtelling, tanken of laden is stukken goedkoper dan bij fossiele brandstof. Het gat zal alsnog groter worden omdat de accijns op diesel de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid flink zal worden verhoogd.

Bij de kosten voor het laden moeten wel kanttekingen geplaatst worden. De prijs van schone groene stroom ligt hoger dan die van grijze stroom, tenzij de berijder thuis over zonnepanelen beschikt bijvoorbeeld. Ook is er een onderscheid te maken tussen stroom die wordt betrokken van een bedrijfsnetwerk en stroom via een publiek snellaadstation. Het verschil tussen die twee laadmogelijkheden loopt op tot € 0,50 per kWh.

Werkgevers kunnen veel rijders stimuleren om schoner de weg op te gaan

Advertentie

DE BAL ONDER CONTROLE HOUDEN MET JE FMIS?  
WELKOM BIJ FMXXL.NL

fmxxl  
FACILITAIR MANAGEMENT

## REDEN 5. HOGE AANSCHAFPRIJS

Er zijn inmiddels genoeg volledig elektrische modellen op de markt die ook betaalbaar zijn geworden. In 2020 bedroeg het aandeel verkochte elektrisch auto's in Nederland 20 procent. Koploper binnen het elektrische segment was de KIA e-Niro. Ook de kosten vallen mee. De leasebedragen voor een elektrische auto verschillen niet zo veel van die van een dieselauto, ondanks de veel hogere aanschafprijs. Zelfs met dit prijsverschil zorgt het TCO-model (gebaseerd op verbruik, onderhoud en afschrijving) ervoor dat elektrisch rijden, ook ten opzichte van rijden op benzine, prijstechnisch interessant is.

## ZO KUN JE DE OVERSTAP MAKKELIJKER MAKEN

Anno 2021 kan een organisatie het zich eigenlijk niet permitteren om niet actief bezig te zijn met verduurzaming en de zorg voor de planeet. Overstappen op elektrisch rijden is feitelijk laaghangend fruit. Een organisatie heeft in haar leasebeleid de keuze tussen dwingen en stimuleren. In beide gevallen helpt het als de organisatie faciliteert, met onder meer:

- > het opstellen van een volledig elektrisch leasebeleid;
- > het beschikbaar stellen van laadpalen thuis en op locatie;
- > het verzorgen van automatische verrekening van kWh en
- > het aanbieden van een vakantiebundel. <<



\*Midden: Kevin van den Brandhof, afgestudeerd in logistics management aan Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Andy van Nisselrooij (links) en Royan van Velse (rechts) zijn inkoper bij SUEZ recycling & recovery.