

# TOO GETHR



## **KLAAR VOOR 100% ELEKTRISCH?**

Hoe gaat Nederland om met de overstap naar een volledig elektrisch wagenpark?

Nieuwe wetgeving maakt elektrisch rijden vanaf 2035 verplicht. Wat zijn hier de gevolgen van en hoe bereid je jouw bedrijf op deze transitie voor? Wij vroegen het meer dan 200 bedrijven en brachten hun antwoorden samen in deze whitepaper.

WHITEPAPER



## INHOUDSOPGAVE

1.	<b>Hoe ver zijn bedrijven met de transitie naar een volledig elektrisch wagenpark?</b>	<b>4</b>
	De transitie naar elektrisch rijden houdt nog niet iedereen bezig	4
2.	<b>Waar komt de verplichte elektrificatie van het wagenpark vandaan?</b>	<b>5</b>
	De uitstoot van broeikasgassen moet omlaag	5
	Transport valt onder de sector Energie	5
	Personenauto's en bestelwagens stoten het meeste CO2 uit	6
	Registratie van zakelijk én woon-werkverkeer komt eraan	6
	Vanaf 2035 alleen nog elektrische voertuigen	6
	Zijn bedrijven al bezig met de transitie naar een elektrisch wagenpark?	7
	Meer oplaadpunten plaatsen of alternatieven zoeken?	7
	Bedrijven hebben 5 jaar of langer nodig	7
3.	<b>Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (cijfers)</b>	<b>8</b>
	Over het onderzoek	9
4.	<b>Hoe bekend zijn bedrijven met de nieuwe wetten en regels?</b>	<b>10</b>
	Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit	10
	Uitzonderingen op de WPM	11
	14% van de bedrijven kan nog niet aan de regels voldoen	11
	Wie is er klaar voor Europa zonder benzine- en dieselveertuigen?	11
	Gebrek aan data veroorzaakt hindernissen bij voorbereiding op elektrificatie	12
	Genereer meer inzicht en voldoe gelijktijdig aan rapportageplicht	12
5.	<b>Hoe denk jij over elektrisch rijden? (cijfers)</b>	<b>13</b>
	Fit for 55	13

<b>6. Hoe staan bedrijven tegenover verplicht elektrisch rijden?</b>	<b>14</b>
Houding tegenover elektrisch rijden	14
Positieve gevolgen van elektrisch rijden	14
Aanschafkosten en extra kosten	15
Beperkte actieradius	15
Onvoldoende laadpunten	15
<b>7. Oplaadpunten (cijfers)</b>	<b>16</b>
Ook geen hybride auto's meer in 2035	16
<b>8. Hoe zit het met de oplaadmogelijkheden?</b>	<b>17</b>
Mensen zijn nu nog tevreden over de laadmogelijkheden	17
Investeren in meer laadinfrastructuur?	17
Afspraken met de netbeheerder	17
Bestaande laadpalen efficiënt inzetten	18
Laadpaaltekorten sociaal oplossen	18
Laadcapaciteit slim benutten met een app	18
Toegang regelen en positief gedrag stimuleren	19
<b>9. Hoe bereidt jouw organisatie zich voor op een elektrisch wagenpark? (cijfers)</b>	<b>20</b>
<b>10. Elektrisch rijden stimuleren en uitbreiden</b>	<b>21</b>
Uitdagingen en motivatiemethoden	21
Inzicht krijgen en planning aanpassen	21
Financiële overwegingen	21
Alternatieve mobiliteitsoplossingen	22
<b>Conclusie</b>	<b>22</b>
<b>Over Togethr</b>	<b>23</b>
<b>Hoe gaat jouw organisatie een volledig elektrisch wagenpark van stroom voorzien?</b>	<b>24</b>

# 1. **HOE VER ZIJN BEDRIJVEN MET DE TRANSITIE NAAR EEN VOLLEDIG ELEKTRISCH WAGENPARK?**

Het bedrijfswagenpark van de toekomst is elektrisch – en die toekomst laat niet lang meer op zich wachten. Vanaf 2035 is het binnen de EU niet meer mogelijk om nieuwe benzine- en dieselauto's aan te schaffen. Is jouw organisatie al voorbereid om over te gaan op een volledig elektrisch wagenpark?

Wij hebben Marktonderzoekbureau Ruigrok ingeschakeld om scherp te krijgen in hoeverre bedrijven bekend zijn met de nieuwe regelgeving, hoe ver iedereen met de voorbereiding naar de overstap is, waar organisaties mee te maken krijgen en hoe ze deze problemen verwachten op te lossen. In deze whitepaper vind je de resultaten van dit onderzoek.

## **De transitie naar elektrisch rijden houdt nog niet iedereen bezig**

De bevindingen in deze whitepaper komen voort uit de reacties van meer dan 200 beslissers en medebeslissers uit een gewogen dwarsdoorsnede van alle bedrijfssectoren in Nederland. Opvallend is dat een deel van de organisaties nog niet begonnen is met de transitie. Bij organisaties die wel met de overstap bezig zijn, komen verschillende gedeelde pijnpunten naar voren.

Overstappen op volledig elektrisch rijden brengt voordelen met zich mee. Enerzijds maatschappelijk: verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zorgt voor een schonere omgeving en betere luchtkwaliteit. Anderzijds zakelijk: denk aan lagere brandstofkosten en mogelijk belastingvoordelen of subsidies. Van de transitie kan bijna iedere organisatie uiteindelijk profiteren. Ondanks deze voordelen zijn hoge investeringskosten het grootste struikelblok voor bedrijven om de transitie te starten.

Wij hopen dat deze whitepaper jou helpt bij het vinden van oplossingen voor jouw uitdagingen; of je nu aan het begin van de transitie staat, of al onderweg bent naar een volledig elektrisch wagenpark.

2.

## WAAR KOMT DE VERPLICHTE ELEKTRIFICATIE VAN HET WAGENPARK VANDAAN?

De leden van de Europese Unie hebben in 2018 besloten dat ze vanaf 2050 volledig klimaatneutraal willen zijn. Dat vereist onder meer een stevige verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Auto's en bestelwagens zijn binnen de berekeningen van de EU verantwoordelijk voor 15% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. De lidstaten zijn overeengekomen dat dit moet zakken naar 0% in 2035.

### De uitstoot van broeikasgassen moet omlaag

De EU stoot vier broeikasgassen in grote hoeveelheden uit. Het EEA (Europees Milieuagentschap) berekende dat kooldioxide (CO<sub>2</sub>) met 80% het grootste aandeel heeft, gevolgd door 11% Methaan (CH<sub>4</sub>), 6% Distikstofoxide (N<sub>2</sub>O) en 2% Hydrofluorkoolwaterstoffen (HFK's). De EEA onderscheidt wat betreft de CO<sub>2</sub>-uitstoot vier sectoren:

<b>Afvalbeheer</b> veroorzaakt	<b>3%</b>
<b>Landbouw</b>	<b>11%</b>
<b>Industriële processen en productgebruik</b>	<b>9%</b>
<b>Energie</b>	<b>77%</b>

### Transport valt onder de sector Energie

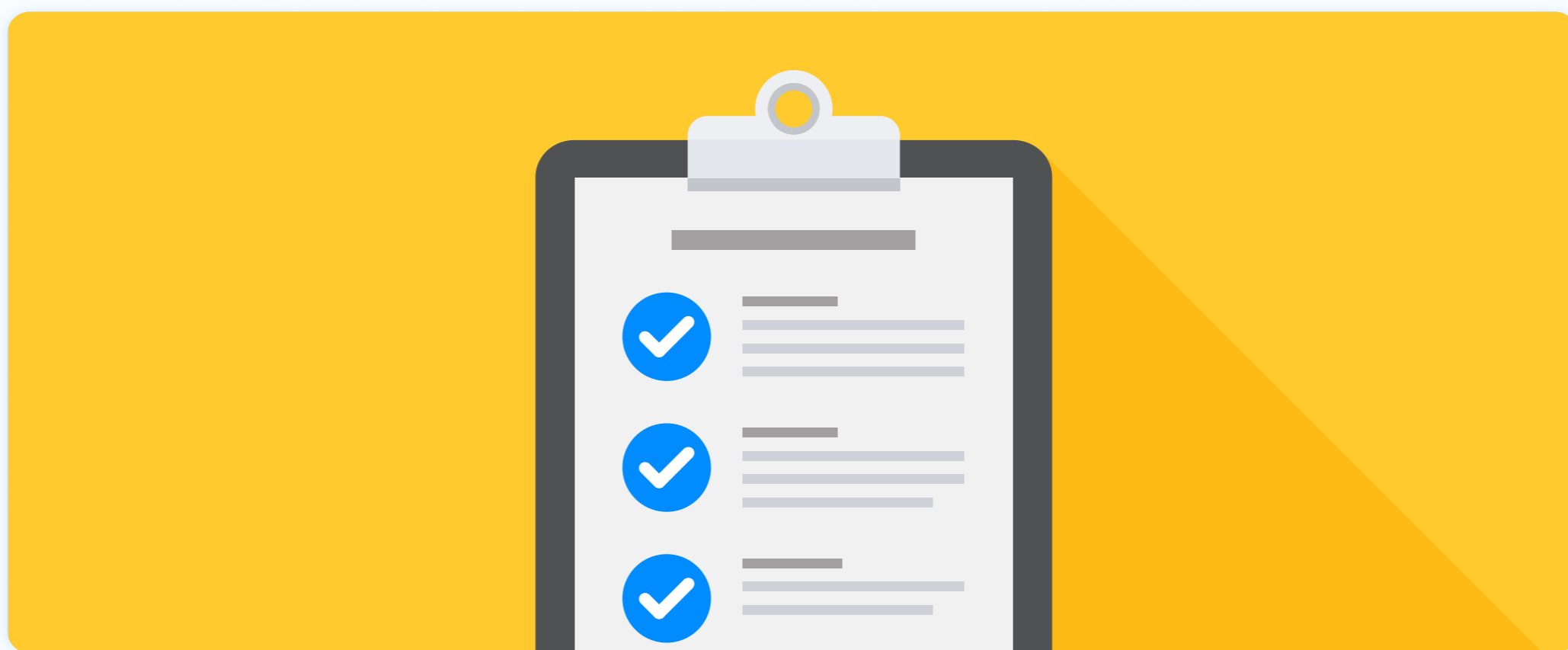
Onder de sector Energie vallen niet alleen elektriciteitsopwekking en verwarming (stationaire verbranding), maar ook transport (weg, lucht, spoor en scheepvaart). Transport heeft het grootste aandeel in deze sector en stoot als enige (33,5%) meer uit ten opzichte van het ijkjaar 1990. In 2019 was het aandeel van de transportsector in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU 28,5%.

## Personenauto's en bestelwagens stoten het meeste CO2 uit

Uitgesplitst naar type transport kwam 3,8% van scheepvaart, 4% van luchtvaart en 0,1% van spoorwegen. Wegvervoer draagt 20,5% bij aan de totale CO2-uitstoot van de EU; van die 20,5% is 15% afkomstig van personenauto's en bestelwagens. Door benzine- en dieselauto's te verbieden willen de lidstaten dat aandeel naar 0 terugbrengen.

## Registratie van zakelijk én woon-werkverkeer komt eraan

Om een goed beeld te krijgen van de CO2-uitstoot binnen Nederland, stelt de overheid registratie van alle afgelegde kilometers die met werk samenhangen verplicht. Vanaf 1 januari 2024 moeten organisaties met meer dan 100 medewerkers gegevens over zakelijk- én woon-werkverkeer verplicht bijhouden en doorgeven. Met de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM) wil de overheid de CO2-uitstoot beter in beeld krijgen en monitoren of de doelstellingen gehaald worden.



## Vanaf 2035 alleen nog elektrische voertuigen

Aan het totaalverbod op nieuwe personenauto's en bestelauto's op benzine of diesel in 2035, gaat onder de naam 'Fit for 55' een tussendoelstelling in 2030 vooraf. Op dat moment moet het aandeel in de CO2-uitstoot van personenauto's 55% lager zijn en dat van bestelauto's 50%. Op verzoek van de werkgeversorganisaties wordt op dit moment naar verlaging van de CO2-uitstoot van het bedrijfsleven als geheel gekeken. De overheid gaat de rapportageverplichting onder meer inzetten om bij onvoldoende resultaat normen per sector of bedrijf op te leggen.

## Zijn bedrijven al bezig met de transitie naar een elektrisch wagenpark?

Uit ons onderzoek blijkt – ondanks snel naderende deadlines – niet iedereen met de regelgeving bezig te zijn. Hoewel 85% van de bedrijven met meer dan 100 medewerkers zich op de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit voorbereidt, blijkt 14% weinig tot niets te hebben geregeld. Die laatste groep zal snel op zoek moeten naar een ritregistratie-oplossing.

Het verbod op benzine- en dieselauto's is bij bijna iedereen bekend. Toch blijkt 11% van de organisaties geen voorbereidingen te hebben getroffen of er zelfs helemaal niet mee bezig te zijn.

— Bij de ondervraagde (mede-)beslissers heeft 89% van de organisaties al voorbereidingen getroffen op een volledig elektrisch wagenpark. —

## Meer oplaadpunten plaatsen of alternatieven zoeken?

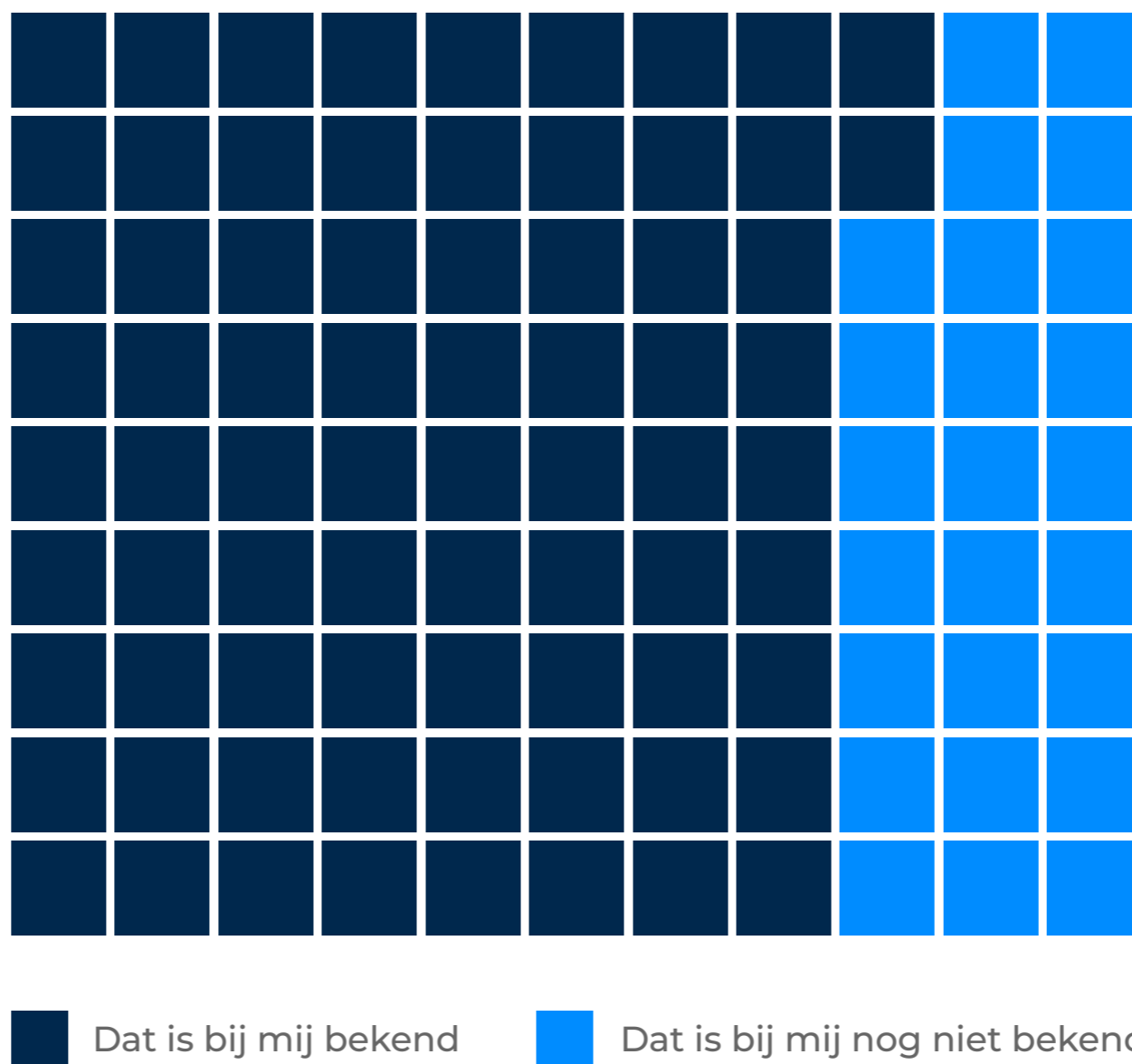
Van de bedrijven die zich voorbereiden op een elektrisch wagenpark geeft bijna 50% aan dat de laadinfrastructuur een probleem is. De meeste bedrijven proberen dit op te lossen met meer laadpalen of door te onderhandelen over de capaciteit met de netbeheerder. Alhoewel 50% alternatieve oplossingen overweegt, blijken niet alle optimalisaties even bekend. Daar liggen nog volop kansen. Denk hierbij aan smart charging, load balancing of alternatieve vervoermiddelen.

## Bedrijven hebben 5 jaar of langer nodig

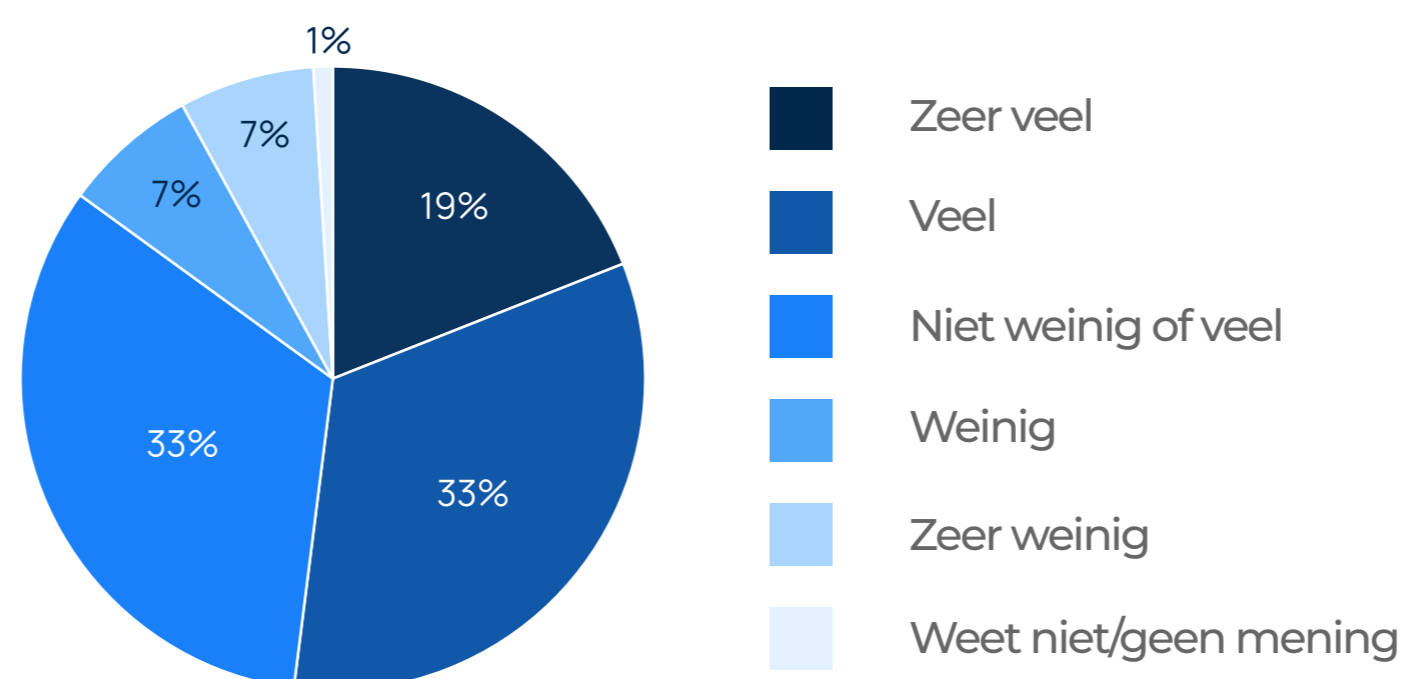
Ondanks achterblijvers, blijken de meeste bedrijven nu al aandacht te besteden aan elektrificatie van het wagenpark. Gedurende ons onderzoek gaven de meeste bedrijven aan dat ze meer dan 5 jaar nodig hebben om volledig over te gaan op elektrisch rijden. In deze whitepaper wordt beschreven hoe wagenparkbeheerders naar de uitdagingen kijken en welke oplossingen ze proberen toe te passen.

### 3. **RAPPORTAGEVERPLICHTING WERKGEBONDEN PERSONENMOBILITEIT** (cijfers)

**Vanaf 2024 moeten bedrijven met meer dan 100 werknemers zakelijk- en woon-werkverkeer registreren en rapporteren bij het RVO.**



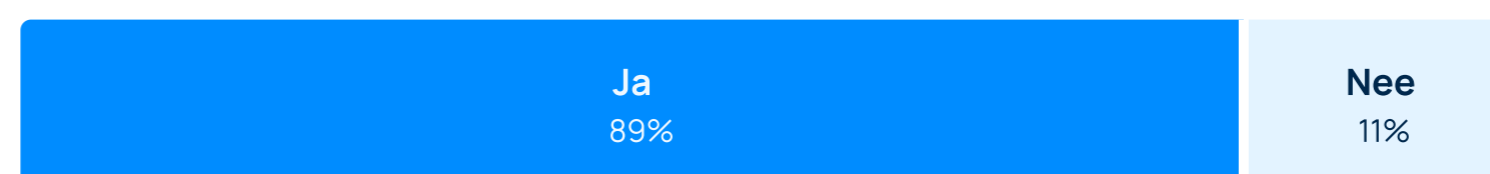
**Mijn organisatie bereidt zich voor op de nieuwe rapportageverplichting.**



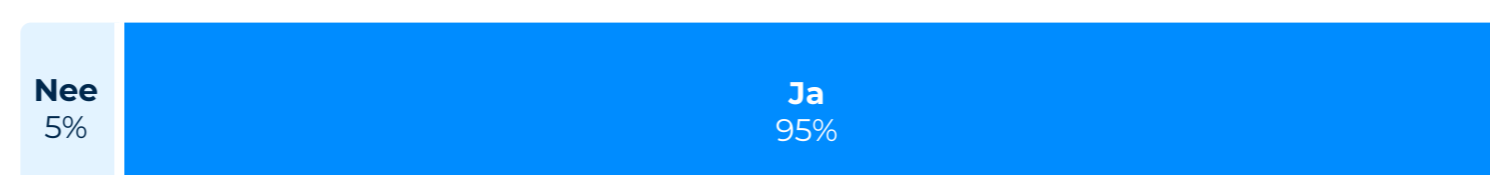


### Heeft jouw organisatie voorbereidingen gedaan voor de volledige elektrificatie van de leasevloot?

Alle organisaties



Organisaties met groot wagenpark



Organisaties met klein wagenpark



#### Over het onderzoek

In samenwerking met Ruigrok hebben wij in augustus 2023, 27 vragen online voorgelegd aan respondenten uit verschillende sectoren. De deelnemers zijn allemaal betrokken bij mobiliteit in organisaties met minstens 50 medewerkers. We hebben een uitsplitsing gemaakt in beslissers en medebeslissers binnen de organisatie. [\[Ruigrok Netpanel is sinds 1991 vooraanstaand in kwalitatief en kwantitatief onderzoek, zowel online als offline\]](#)

### Welke voorbereidingen zijn er getroffen voor de volledige elektrificatie van de leasevloot?



## 4. HOE BEKEND ZIJN BEDRIJVEN MET DE NIEUWE WETTEN EN REGELS?

De Europese klimaatwet is in 2021 in werking getreden. In 2023 is de hierop aangepaste Nederlandse wetgeving aangenomen. Wij vroegen (mede-)beslissers over mobiliteit in organisaties hoe bekend ze met de nieuwe regels zijn én in hoeverre hun organisaties al begonnen zijn om zich hierop voor te bereiden.

### Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit

Alle organisaties met meer dan 100 medewerkers moeten per 1 januari 2024 zakelijk- en woon-werkverkeer gaan registreren. Voor 30 juni 2025 moet het totaal aantal kilometers voor beide reisdoeleinden, uitgesplitst naar vervoermiddel en brandstof, doorgegeven worden aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Op basis van deze informatie wordt vervolgens de voertuig-brandstofcombinatie CO<sub>2</sub>-uitstoot berekend.



## Uitzonderingen op de WPM

Voertuigen met een grijs kenteken (vrachtwagens en sommige bestelauto's) zijn uitgezonderd. Aangezien de grijze kentekenregeling voor bestelauto's in 2025 vervalt, zal die uitzondering waarschijnlijk van korte duur zijn. Taxi's (en andere personenvervoer tegen betaling) vallen niet onder de rapportageplicht. Ook de auto's voor nood- en hulpdiensten (brandweer, politie en ambulance) zijn uitgezonderd. Maken medewerkers privékilometers in de auto van de zaak, dan mogen die van het totaal afgetrokken worden.

## 14% van de bedrijven kan nog niet aan de regels voldoen

Het spreekt voor zich dat er extra administratie nodig is om aan de rapportageverplichting te voldoen. Organisaties konden in 2023 vrijwillig al beginnen met het bijhouden van de afgelegde kilometers. Uit het onderzoek blijkt dat 85% van alle organisaties op een manier met de voorbereiding bezig is. Daar staat 14% tegenover die weinig tot niets gedaan heeft. Dat is vooralsnog geen ramp. Er zijn goede oplossingen die de noodzakelijke registratie voor de WPM vereenvoudigen. Enige haast bij de implementatie hiervan is aan te raden.

— 27% van de (mede-)beslissers op het gebied van mobiliteit verwacht het hele wagenpark binnen 5 jaar te kunnen elektrificeren, 15% verwacht langer dan 10 jaar nodig te hebben. —

## Wie is er klaar voor Europa zonder benzine- en dieselveertuigen?

Bij de ondervraagde (mede-)beslissers heeft 89% van de organisaties al voorbereidingen getroffen op een volledig elektrisch wagenpark. Daar staat 11% tegenover die nog niets hebben gedaan. Dit blijkt vooral te spelen bij organisaties met een leasevloot van minder dan 50 auto's. Hier geeft 20% aan nog geen voorbereidingen getroffen te hebben tegenover 5% van de organisaties met 50 auto's of meer in de vloot.

## Gebrek aan data veroorzaakt hindernissen bij voorbereiding op elektrificatie

Respondenten konden verschillende redenen noemen om nog geen voorbereidingen te treffen. De belangrijkste reden blijkt een gebrek aan inzicht in de behoefte te zijn. Zo blijkt 36% nog te onderzoeken hoeveel leaseauto's elektrisch zouden moeten zijn. Ook is niet goed duidelijk waar medewerkers behoefte aan hebben (30%). Een aantal bedrijven (29%) heeft ervoor gekozen om eerst een informatiecampagne over de voordelen van elektrisch rijden te voeren. Andere hindernissen zijn te weinig inzicht in de benodigde hoeveelheid laadpalen (27%) en lopende investeringen in laadinfrastructuur (26%).

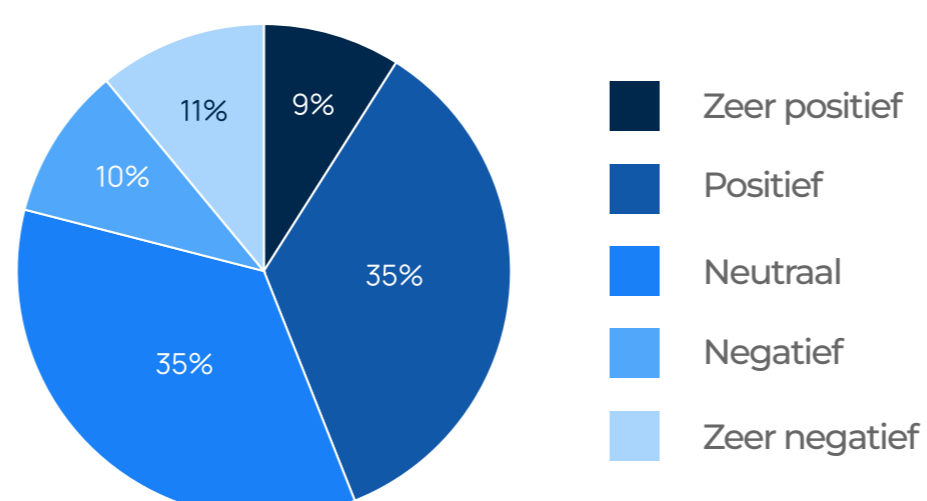


## Genereer meer inzicht en voldoe gelijktijdig aan rapportageplicht

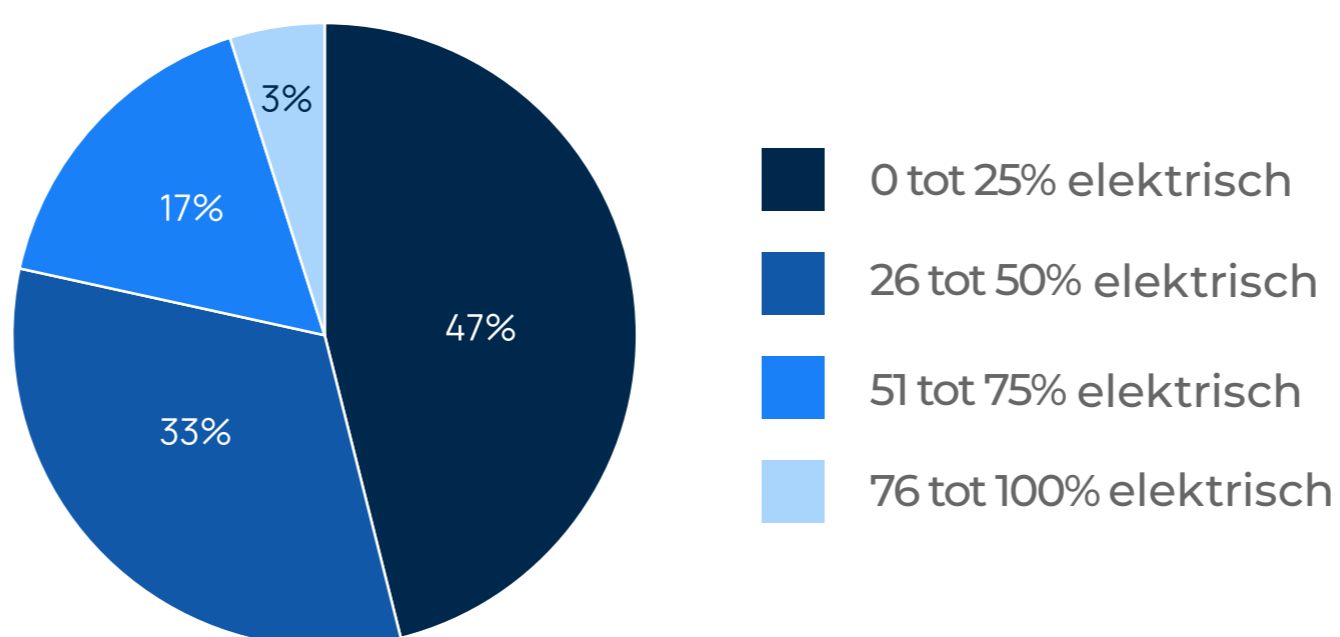
Registratie van vervoermiddelen, gereden kilometers en gebruik van laadpalen helpen allemaal om de overstap naar volledig elektrisch rijden te versoepelen. Van alle getroffen voorbereidingen zien we varianten van inzicht het meest terugkomen: 36% van de (mede-)beslissers noemt 'inzicht in hoeveel elektrische leaseauto's nodig zijn' als voorbereiding en 30% wil 'inzicht in de behoeften van medewerkers'. Wie slim is, doet zijn voordeel met de gegevens die toch al verplicht verzameld moeten worden.

## 5. HOE DENK JIJ OVER ELEKTRISCH RIJDEN? (cijfers)

Ben jij positief of negatief over de verplichte overstap naar elektrische leaseauto's?



Hoeveel procent van het wagenpark bij jouw organisatie is al elektrisch?



### Fit for 55

De Europese Raad heeft in 2021 de Europese klimaatwet aangenomen. Deze wet vloeit voort uit de principes van de Europese Green Deal. Het klimaatbeleid binnen Europa is er nu op gericht om tegen 2050 het eerste continent te worden dat evenveel CO<sub>2</sub> uitstoot als dat het produceert. 'Fit for 55' is de eerste fase van dit plan. De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU moet in 2030 met 55% verminderd zijn ten opzichte van 1990.

## 6. HOE STAAN BEDRIJVEN TEGENOVER VERPLICHT ELEKTRISCH RIJDEN?

Uit ons onderzoek blijkt dat een meerderheid van de (mede-)beslissers in de mobiliteit neutraal (35%) of zelfs negatief (21%) is als het aankomt op verplichte elektrificatie van het wagenpark. Tegenover (opgeteld) 56% van de (mede-)beslissers met een terughoudende houding staat 44% positief of zelfs zeer positief tegenover de transitie.

### Houding tegenover elektrisch rijden

De mening dat overstappen op elektrisch rijden (zeer) veel invloed gaat hebben op de organisatie wordt door 52% van de respondenten gedeeld. Als we dit antwoord in detail bekijken, zien we dat (niet geheel verrassend) organisaties met een groot wagenpark ook meer impact verwachten. Bij organisaties met minder dan 50 auto's verwacht 41% dat de transitie (zeer) veel invloed heeft. Heeft een organisatie meer dan 250 voertuigen, dan geeft 62% van de respondenten aan een hoge impact op de organisatie te verwachten.

Op de lange termijn droomt iedereen van sneller laden, op de korte termijn moet gekeken worden hoe bestaande laadpalen zo efficiënt mogelijk in te zetten zijn.

### Positieve gevolgen van elektrisch rijden

Er staan niet alleen maar beren op de weg naar een elektrisch rijdend wagenpark. Volledig overstappen op elektrische leaseauto's is volgens de respondenten goed voor het milieu. Dat heeft op zijn beurt weer een positieve bijdrage aan de MVO-doelstellingen van organisaties en is goed voor het imago. Op de lange termijn kunnen de lagere brandstofkosten, subsidies en belastingmaatregelen ook financiële voordelen met zich meebrengen.

## Aanschafkosten en andere extra kosten

Voor het zover is, moeten de auto's wel aangeschaft of geleased worden. Voor de korte termijn noemt maar liefst 50% van alle respondenten de aanschafkosten van elektrische voertuigen als grootste struikelblok in de transitie. De eventuele andere extra kosten van elektrisch rijden ziet 38% als een belangrijke uitdaging. Bij extra kosten kun je onder meer denken aan het plaatsen van additionele laadpalen op het parkeerterrein en een verhoging van het energieverbruik.

## Beperkte actieradius

De beperkte actieradius is een grote zorg voor 43% van de respondenten. Mensen met functies die vereisen dat ze continu rondrijden, kunnen moeilijk voor lange tijd stilstaan om de auto op te laden. Deze problematiek is deels te ondervangen met snellere laadpalen, een uitgebreidere laadinfrastructuur en slimme oplossingen om laadpalen te reserveren. Daarnaast werkt het Europees Parlement aan nieuwe regels om de productie van voldoende en efficiëntere accu's te ondersteunen.

## Onvoldoende laadpunten

Van alle (mede-)beslissers noemt 40% 'onvoldoende laadpunten' als struikelblok voor de transitie naar een volledig elektrisch wagenpark. Laadpunten zijn een dusdanig breed onderwerp dat we hier op de volgende overzichtspagina op terugkomen.

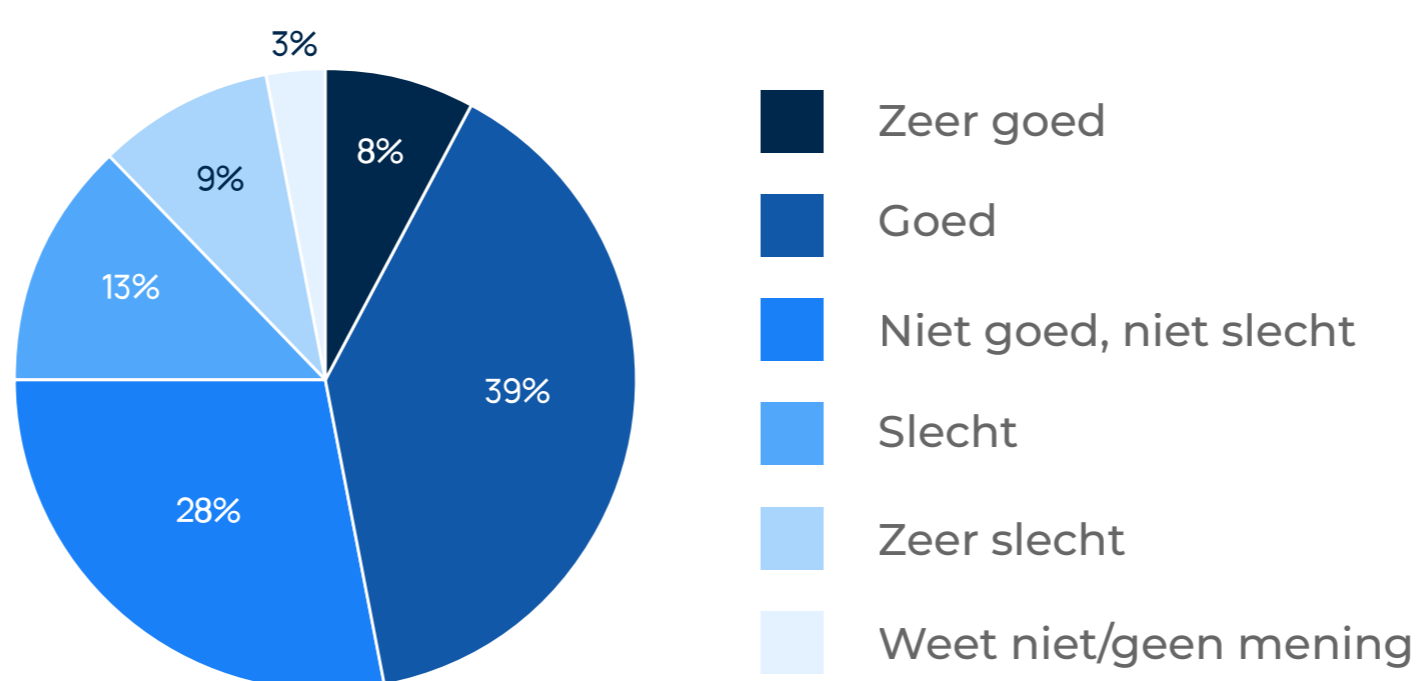


## 7. OPLAADPUNTEN (cijfers)

### Ook geen hybride auto's meer in 2035

In 2035 stopt niet alleen de verkoop van nieuwe personenauto's en bestelauto's die op benzine of diesel rijden, maar ook die van hybride voertuigen. Aangezien een hybride aandrijving deels gebruik maakt van een fossiele brandstof, vallen deze voertuigen ook onder het verbod. Ook de uitzondering voor zogenaamde 'kleine automakers' verdwijnt. Dat betekent dat fabrikanten van sportauto's zoals Ferrari alleen vanaf 2035 nog volledig elektrische modellen op de markt mogen brengen.

### Hoe beoordeel je de beschikbaarheid van laadmogelijkheden bij jouw bedrijf?



### Welke verbeteringen voor of aanvullingen op de laadmogelijkheden zou je bij jouw bedrijf willen zien?

Een laadpaal die automatisch ontgrendelt als een accu vol is	26%
Een prioriteringssysteem voor laadpaalgebruik	22%
Betalen als een auto te lang bij de paal blijft staan	22%
Een roulatiesysteem zodat auto's maar een bepaalde tijd bij de laadpaal kunnen staan	21%
Een reserveringssysteem om tijd bij de laadpaal te boeken	21%
Een informatiecampagne over efficiënt laadpaalgebruik	20%
Een oplaadlimiet met een maximum per voertuig	20%
Een appgroep voor medewerkers met een elektrische auto	18%



## 8. HOE ZIT HET MET DE OPLAADMOGELIJKHEDEN?

Zonder oplaadmogelijkheden kom je niet ver met je elektrische voertuig. Wij vroegen de (mede-)beslissers hoe tevreden ze zijn met de beschikbaarheid van de laadpalen en hoe de toegang tot laadpunten kan worden verbeterd.

### Mensen zijn nu nog tevreden over de laadmogelijkheden

Op dit moment lijkt de strijd om beschikbare laadpalen bij de meeste organisaties nog niet te woeden. Van onze respondenten gaf 47% aan dat de beschikbaarheid van laadpalen goed of zeer goed is, tegenover 28% die het weinig of zelfs te weinig vindt. Het is onwaarschijnlijk dat mensen zo tevreden blijven. Het aantal elektrische voertuigen neemt toe, terwijl het stroomnet nu al te vol zit om de laadcapaciteit uit te breiden.

Het aantal elektrische voertuigen neemt toe, terwijl het stroomnet nu al te vol zit om de laadcapaciteit uit te breiden. Dat vraagt om een slimme oplossing.

### Investeren in meer laadinfrastructuur?

Investeren in meer laadinfrastructuur is door 26% van de organisaties in dit onderzoek genoemd als een voorbereiding op de totale elektrificatie van het wagenpark. Nog eens 20% van de (mede-)beslissers geeft aan dat dit een maatregel is die ze gaan nemen om zich voor te bereiden op de veranderde regelgeving.

### Afspraken met de netbeheerder

Het klinkt logisch: meer elektrische auto's, meer laadpalen. In praktijk is dat geen sinecure. Het stroomnet is overvol. De netbeheerders moeten prioriteiten stellen en hebben zelfs wachtlijsten voor zakelijke gebruikers. Van de organisaties in ons onderzoek heeft 23% afspraken geprobeerd te maken met de netbeheerder als voorbereiding op elektrificatie. Een even groot percentage (23%) heeft deze stap op de 'te doen'-lijst staan.

## Bestaande laadpalen efficiënt inzetten

Op de lange termijn droomt iedereen van sneller laden, op de korte termijn moet gekeken worden hoe bestaande laadpalen zo efficiënt mogelijk in te zetten zijn. In ons onderzoek hebben we een keuze uit mogelijke verbeteringen aan de (mede-) beslissers voorgelegd.

## Laadpaaltekorten sociaal oplossen

Een deel van de (mede-)beslissers heeft oren naar oplossingen die op het sociale gevoel van medewerkers inspelen. 18% ziet wel wat in een appgroep waarin medewerkers het laden onderling kunnen afstemmen en 20% overweegt een informatiecampagne over efficiënt laadpaalgebruik.

## Laadcapaciteit slim benutten met een app

Laadpalen automatisch ontgrendelen (26%), laadtijd laten boeken (21%), toegang prioriteren (22%) tijd reserveren (21%) staan allemaal op de verlanglijst. Togethr kan deze functionaliteit aan bestaande laadpalen toevoegen. Onze oplossing geeft medewerkers de mogelijkheid om een laadpaal vooraf via een app te reserveren of om aan te sluiten in een slimme wachtrij.



## Toegang regelen en positief gedrag stimuleren

Onze oplossing voorkomt laadpaalkapen (andermans laadpaal gebruiken) en laadpaalkleven (met een opgeladen voertuig bij een laadpaal blijven staan). Via het onderliggende platform hou je bij hoe mensen met de laadcapaciteit omgaan. Met die informatie kun je positief gedrag stimuleren en maatregelen nemen tegen negatief laadgedrag. Zo kun je wellicht invulling geven aan de behoefte bij 22% van de (mede-)beslissers die mensen wil laten betalen als de auto te lang bij de paal blijft staan.



9.

## HOE BEREIDT JOUW ORGANISATIE ZICH VOOR OP EEN ELEKTRISCH WAGENPARK? (cijfers)

### Met welke acties stimuleert jouw bedrijf medewerkers om elektrisch te gaan rijden?

Medewerkers informeren via verschillende kanalen en vragen beantwoorden	28%
Ondersteunen bij de aanschaf van laadpalen	27%
Bewustzijns campagne over voordelen van elektrische voertuigen	27%
Thuis opladen vergoeden	25%

### Welke voorbereidingen voor elektrificatie van het wagenpark staan bij jouw organisatie op de planning?

Inzicht krijgen in benodigde hoeveelheid laadpalen	24%
Afspraken maken met netbeheerder over laadcapaciteit	23%
Investeren in uitbreiding laadinfrastructuur	20%
Samenwerken met autofabrikanten om aantrekkelijke leasecontracten op te stellen	20%
Medewerkers informeren over de voordelen van elektrisch rijden	20%
Inzicht krijgen in hoeveel leaseauto's elektrisch moeten worden	19%
Afspraken maken over het gebruik van laadpalen	19%
Inzicht krijgen in behoeften medewerkers	18%
Afspraken maken over het reserveren van laadpalen	10%

## 10. **ELEKTRISCH RIJDEN STIMULEREN EN UITBREIDEN**

---

De laatste set vragen van ons onderzoek ging over de belangrijkste uitdagingen bij de elektrificatie van het wagenpark en manieren waarop medewerkers in het proces mee te nemen zijn.

### **Uitdagingen en motivatiemethoden**

Inzicht in het huidige gebruik van het wagenpark is essentieel om voor de toekomst te plannen. Het is dan ook niet verrassend dat 36% van de organisaties deze stap al gezet heeft bij de voorbereiding. Naast deze voorbereiding zijn afspraken met fabrikanten over leasecontracten (20%), met netbeheerders over laadpalen (23%) en met medewerkers onderling over het reserveren (10%) en gebruiken (19%) van laadpalen aan de orde.

### **Inzicht krijgen en planning aanpassen**

Een belangrijke stap om andere maatregelen op te baseren is inzicht in de behoeften van medewerkers (18%). Voor verschillende organisaties komen daar extra overwegingen bij. Zo moet bij een bedrijf met veel logistieke bewegingen gekeken worden welke weerslag de actieradius en laadtijd hebben op de planning.

### **Financiële overwegingen**

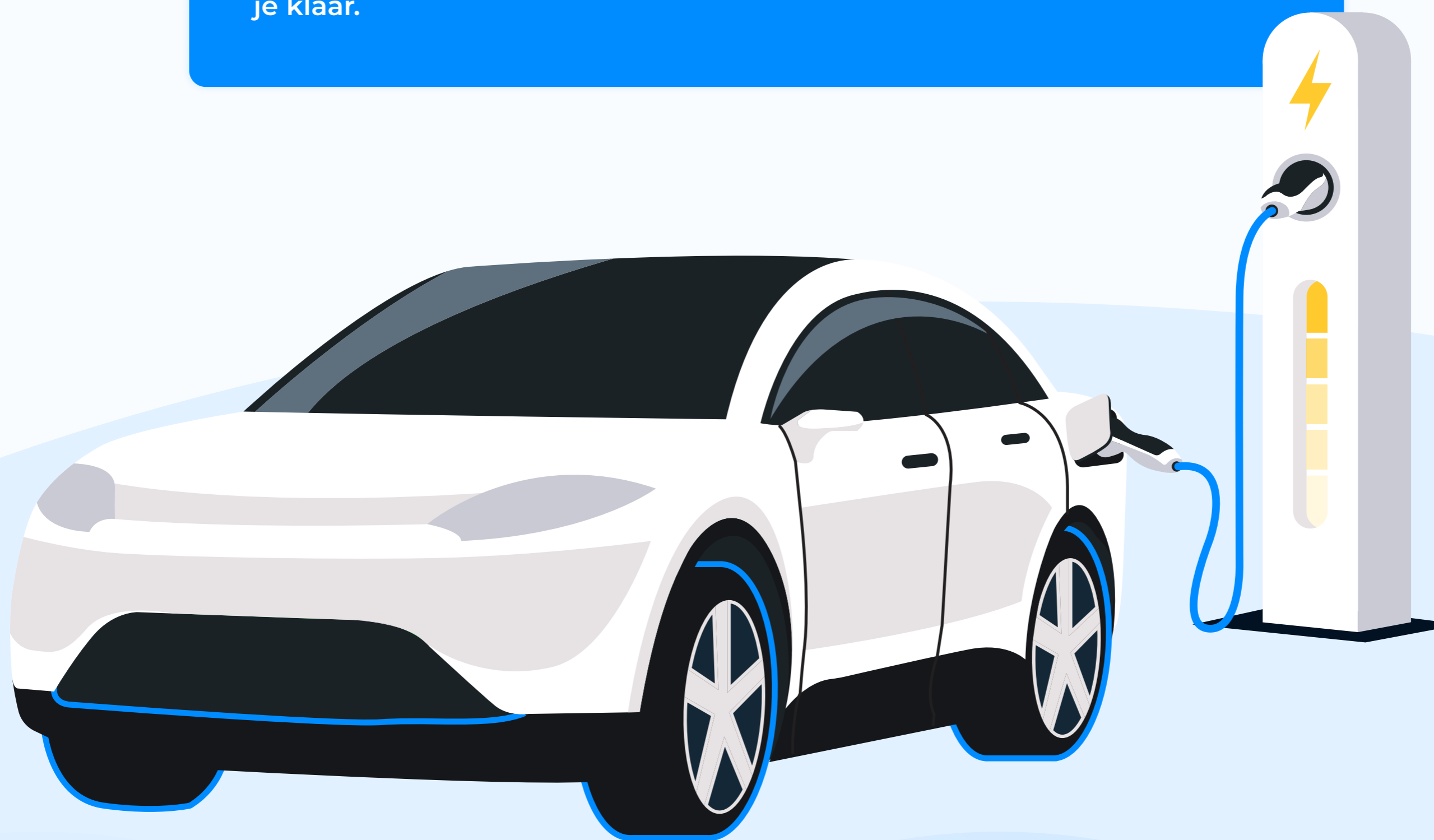
Vanuit een financieel oogpunt is het belangrijk om subsidies en regelingen in de gaten te houden. Ook intern is er aandacht voor financiën nodig. Kan het mobiliteitsbudget ingezet worden om de transitie te stimuleren? Kan jouw organisatie medewerkers helpen om thuis een laadpunt aan te leggen? En ga zo maar door.

## Alternatieve mobiliteitsoplossingen

Naast de overstap naar elektrische voertuigen, kijkt 50% van de (mede-)beslissers naar alternatieve manieren om het woon-werkverkeer te ondersteunen. Hybride werken of het OV stimuleren zijn opties om het aantal kilometers te verlagen. Meer fietsen is ook interessant. Daarbij kan onder meer de inzet van een applicatie om het gebruik van de fiets te stimuleren helpen.

### Conclusie

Als het op het wagenpark aankomt is één ding zeker: in de nabije toekomst is dat volledig elektrisch. Vanaf 2035 zijn er geen benzine- of dieselveertuigen meer te koop. Het ondersteunen van elektrisch rijden vraagt niet alleen om investeringen in voertuigen, maar ook in laadcapaciteit. Zoek jij een slimme oplossing om het maximale uit jouw laadpalen te halen? Wij staan voor je klaar.





## **OVER TOOGETHR**

---

Toogethr helpt sinds 2016 bedrijven zoals Heineken, APG, Siemens en Red Bull bij het optimaliseren van het parkeerterrein en het verduurzamen van het woon-werkverkeer.

Met Toogethr Parking helpen we bedrijven bij het krijgen van inzicht, het verlagen van de parkeerdruk of het vergroten van het rendement. Met Toogethr Cycles bieden we een totaaloplossing voor het stimuleren van fietsen. Via onze producten reduceren organisaties hun CO2 footprint, verbeteren ze de bereikbaarheid van het kantoor en worden zij aantrekkelijker als werkgever.

Toogethr is onderdeel van de AutoBinck Group.

# HOE GAAT JOUW ORGANISATIE EEN VOLLEDIG ELEKTRISCH WAGENPARK VAN STROOM VOORZIEN?

---

Vanaf 2035 komen er geen nieuwe diesel- en benzineauto's meer bij. Dat lijkt ver weg, maar in 2030 moet de elektrische auto al in de meerderheid zijn. Hoe gaat jouw organisatie al die voertuigen opladen?

- ✓ Wil je meer laadpalen plaatsen, maar zegt de netbeheerder dat het niet kan?
- ✓ Houden volledig opgeladen auto's jouw laadpunten onnodig lang bezet?
- ✓ Wil je jouw laadcapaciteit optimaal inzetten én al je medewerkers de kans geven om hun auto ook weer op te laden?

Neem contact op met Togethr. Met onze oplossing kunnen jouw mensen eenvoudig parkeren en een laadpunt reserveren. Jij houdt overzicht op het gebruik en weet dat je jouw capaciteit optimaal inzet. Minstens zo handig: we ondersteunen gelijk ook alternatief vervoer zoals fietsen. Maak je geen zorgen over de toekomst, los vandaag vast je uitdagingen op.

## Boek een demo en ontdek wat Togethr voor jou kan doen.

Boek een demo



# TOOGETHR

## **Utrecht**

Stadsplateau 5  
3521 AZ Utrecht  
Nederland  
[info@together.com](mailto:info@together.com)

## **München**

Raiffeisenallee 5  
82041 Oberhaching  
Duitsland  
[info@together.com](mailto:info@together.com)