

**TOO  
GETHR**



# **DE ELEKTRIFICATIE VAN HET ZAKELIJK WAGENPARK**

---

Over laadproblemen op het kantoor  
en wat je er als facilitair professional  
aan kunt doen.

WHITEPAPER

## INHOUDSOPGAVE

---

1.	<b>Uitdagingen van een elektrisch wagenpark</b>	<b>4</b>
2.	<b>Waarom elektrisch rijden hoe dan ook de toekomst is</b>	<b>5</b>
3.	<b>Strijd om de laadpaal</b>	<b>7</b>
4.	<b>Welke oplossingen zijn er?</b>	<b>10</b>
5.	<b>Conclusie</b>	<b>13</b>
	<b>Demo aanvragen</b>	<b>14</b>
	<b>Met dank aan / Bronnen</b>	<b>15</b>
	<b>Over TOOGETHR</b>	<b>16</b>

# 1. UITDAGINGEN VAN EEN ELEKTRISCH WAGEN-PARK

---

De wereld verduurzaamt. De opmars van elektrisch rijden is een belangrijke pijler in die verduurzaming. Enerzijds omdat elektrisch rijden steeds aantrekkelijker wordt voor mensen én bedrijven, anderzijds omdat de regelgeving rondom het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot steeds strenger wordt. In verschillende steden heb je al zogenoemde milieuzones, waaruit auto's met een te hoge uitstoot worden geweerd.

En het gaat verder. In de periode 2025 t/m 2028 stellen 29 grote gemeenten zero-emissiezones in, waar je enkel met een emissieloze auto (elektrisch of op waterstof) welkom bent. Vanaf 2035 mogen er enkel nog nieuwe elektrische auto's worden verkocht volgens het Europese plan<sup>1</sup>. Deze transitie brengt voorziene, maar ook onvoorziene uitdagingen met zich mee die bedrijven vroeg of laat zullen moeten aangaan. Een gevoelig punt is het laden, zo zal je waarschijnlijk al merken op de parkeerplaats bij jou op kantoor. Het opladen van een elektrische auto werkt nu eenmaal net wat anders dan het ouderwets volgooien van de benzinetank. Laadpalen heb je – zacht gezegd – niet op elke straathoek en laden duurt vergeleken met tanken flink langer.

Duurzaamheid is inmiddels ook iets wat ingezet kan worden om je als bedrijf te onderscheiden in de 'war for talent'. Werknemers vinden het steeds belangrijker dat hun (toekomstige) werkgever duurzaam is en op dit punt echt impact maakt. Marc van der Seijs, mobiliteitsadviseur bij consultancy Syndesmo: "Generatie Z vraagt immers eerst wat een bedrijf bijdraagt aan de wereld en vervolgens pas hoe de sfeer is en wat de werkzaamheden precies inhouden."

---

**“Generatie Z vraagt immers eerst wat een bedrijf bijdraagt aan de wereld en vervolgens pas hoe de sfeer is en wat de werkzaamheden precies inhouden.”**

---

**– Marc van der Seijs, Mobiliteitsadviseur Syndesmo**

Op parkeerplaatsen bij kantoren en andere bedrijven komen veel vragen samen. Zijn er genoeg laadpunten? Kan het netwerk het aan? Wie heeft er 'voorrang' bij de laadpaal? Is er wel een parkeerplek voor auto's die klaar zijn met laden? Ondertussen willen medewerkers wel hun auto kunnen opladen, zeker als de batterij van hun auto leeg begint te raken. Je wilt aan het eind van de dag toch in één keer naar huis kunnen rijden.

In dit whitepaper lees je hoe je als facilitair professional kunt inspelen op de elektrificatie van het wagenpark en de laadproblemen die dit oplevert. We schetsen eerst waarom we denken dat de uitdagingen de komende tijd alleen maar groter zullen worden. Samen met facility managers van grote organisaties en bedrijven geven we onze kijk op wat er komt kijken bij laad- en parkeermanagement, en we schetsen de mogelijke oplossingen.



## 2. **WAAROM ELEKTRISCH RIJDEN HOE DAN OOK DE TOEKOMST IS**

---

Het aanbod van elektrische auto's was lange tijd vrij beperkt, wat voor de zakelijke rijder een excuus was niet elektrisch te rijden. Dat verandert nu snel. Er komen veel meer soorten en maten op de markt, van stadsauto's en de SUV tot stationwagens. Private lease is een uitkomst voor mensen die particulier rijden en aanhikken tegen de aanschaf van een dure elektrische auto.

Een veelgehoord argument om niet elektrisch te rijden is de actieradius van de auto, die vooral voor langeafstandsrijders een blokkade vormt. Marc van der Seijs: "Het gaat niet zozeer om de actieradius, maar om de laadsnelheid. En de laadsnelheid wordt steeds beter." Langzamerhand raakt dit soort redenen om niet te kiezen voor een elektrische auto dus op de achtergrond. Daarnaast zorgt het streven naar een duurzame wereld voor een extra versnelling van ontwikkelingen. Op de parkeerplaats bij het kantoor komen dus steeds meer elektrische auto's te staan. Nu al is het aandeel elektrische auto's 30%<sup>2</sup> van de totale verkoop van nieuwe auto's in Nederland. In België is dit 25%<sup>3</sup>. Misschien lijkt het nu ver weg, maar er komt een moment dat het leeuwendeel van de auto's op het parkeerterrein uit elektrische wagens zal bestaan.

### **Klimaatmaatregelen**

Een grote versneller in Nederland is het Klimaatakkoord. Hierin spraken de overheid en bedrijven in ons land af om werk te maken van het tegengaan van klimaatverandering. Een van de regels die hieruit voortkwam is de CO<sub>2</sub>-meetplicht: grote werkgevers (100 werknemers of meer) moeten vanaf 1 juli 2024 de CO<sub>2</sub>-uitstoot die ontstaat door het zakelijke reisgedrag van hun werknemers monitoren.<sup>4</sup> Medewerkers die elektrisch rijden hebben tijdens de rit geen uitstoot, dus dat scheelt een hele hoop boekhouding voor werkgevers. We verwachten dat de CO<sub>2</sub>-meetplicht daarmee een nieuwe stap is naar daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie. Een grotere elektrische vloot is dan een logisch gevolg.

## Fiscale vergroening

Een grote versneller is fiscale vergroening. Niet-elektrische auto's zullen over vijf jaar niet meer fiscaal aftrekbaar zijn. Tot die tijd geldt er een 'uitdoofregeling'. Aan de aanschaf van een laadpaal thuis zitten momenteel belastingvoordelen, en ook voor bedrijven gelden gunstige fiscale voordelen. Dit biedt organisaties de mogelijkheid een uitgebreid mobiliteitsbudget te bieden, met de nadruk op groen vervoer zoals het openbaar vervoer, de fiets of de elektrische wagen.

— “Wij stimuleren werknemers om elektrisch te gaan rijden omdat duurzaamheid een belangrijke pijler is voor EY. De brandstofauto wordt als leaseauto steeds duurder, daar kiezen steeds minder mensen voor. Nu al leasen meer mensen een elektrische auto dan eentje met een brandstofmotor.” —

– Kees Eriks, facility manager bij EY



### 3. **STRIJD OM DE LAADPAAL**

---

Dus we kunnen aannemen dat het aantal elektrische auto's bij kantoren en andere bedrijfsgebouwen de komende jaren enkel toeneemt. Door ontwikkelingen op de leasemarkt, maar ook omdat werkgevers anderszins het gebruik ervan aanmoedigen. De vraag is welke uitdagingen, voorzien of onvoorzien, dit tot gevolg heeft.

## **Geen extra laadpalen, maar ook geen laadmanagement**

Directies die besluiten om te schakelen naar een elektrisch wagenpark, hebben lang niet altijd de mogelijkheid om extra laadpunten te installeren. Dit vraagt namelijk een forse investering, en ook de drukte op het elektriciteitsnetwerk zorgt voor beperkingen. Nu een laadpaal aanvragen betekent niet dat deze er morgen staat. Sterker nog, het is vaak niet eens mogelijk. Plaatsing duurt alleen al door netcongestie ('verstoppingen' in het stroomnet door pieken van zonne- en windenergie) in sommige regio's zeker maanden. Egbert Hietberg, CCO van laadpaal- & serviceleverancier 50five: "Wanneer je in een netcongestiegebied zit dan is verzwaring vaak niet mogelijk of het duurt langer voordat je mag verzwaren. Dat laatste is overal wel het geval omdat netbeheerders druk zijn." Daarnaast is er vaak ook geen oog voor laadmanagement. Want hoe verdeel je de spaarzame laadpunten onder de elektrische rijders, en wie krijgt er voorrang?

---

"Het duurt nog een jaar of tien tot vijftien voor vraag en aanbod op het stroomnet weer in balans zijn. Je ziet nu al dat het aantal auto's dat een laadpaal nodig heeft toeneemt, maar dat bedrijven geen systemen hebben om dit te managen. Mensen komen met een redelijk volle accu op de zaak en gaan dan toch laden. Dan hoor je om vier uur 's middags: kun je je auto weghalen bij de lader, er zijn meer mensen die straks naar huis willen."

---

– Roel Pennings, founder van Plugz

## Wie mag eerst?

Veel organisaties geven verschillende parkeerrechten aan verschillende doelgroepen, veelal gebaseerd op senioriteit. De directie heeft vaak een eigen parkeerplaats. De vraag is of dit ook zou moeten gelden voor een laadplek. Is senioriteit dan nog steeds de juiste prioriteringsvariabele? Is het niet logischer om voorrang te geven aan de elektrische rijder met een lege accu? Of is het beter om de collega's van de buitendienst of monteurs als eerste te laten laden? Zij moeten waarschijnlijk eerder de weg op dan medewerkers op kantoor. En wat doe je voor bezoekers? Allemaal vragen over (oude) parkeerrechten en nieuwe laad perikelen.



## Wie betaalt wat?

Werknemers met een elektrische auto betalen elke laadbeurt met een laadpas. De prijs voor elektriciteit varieert per laadpaalleverancier. De gebruiker krijgt achteraf een overzicht. Met de gestegen energieprijzen is thuis de auto laden ongunstig geworden. Werknemers die thuis opladen zijn zich veel bewuster geworden van de energieprijzen na de fluctuaties van de afgelopen jaren. Veel mensen met een elektrische auto besluiten daarom ergens anders te laden. De consequentie hiervan is dus meer drukte op het parkeerterrein van jouw kantoor.

“Als je een elektrische auto thuis oplaadt, ga je dat zeker merken aan je energierekening.”

– Kees Eriks, facility manager bij EY



## De beruchte laadpaalklever

In een ideale situatie herkent iedere laadpaal de auto's van medewerkers. Alleen is de technologie van veel laadpalen nog niet zo ver. Vaak kan de laadpaal afgesteld worden op één auto, of alle auto's. Dit maakt dat willekeurige passanten de paal aan de paal blijven kleven, met als gevolg dat medewerkers – voor wie de paal er staat – niet kunnen opladen.



## De inefficiënties rondom parkeren

De laadpaalklever kwam hierboven al voorbij, wat veruit de grootste uitdaging is rondom het opladen van de elektrische vloot. De meest voorkomende situatie is dat een auto al lang en breed is opgeladen, zonder dat de eigenaar de auto weghaalt en ergens anders neerzet. Dat maakt laadpalen door de dag heen bijzonder inefficiënt. Daarnaast zijn er heel wat laadpunten met een laag vermogen. Zeker als je een nieuwe auto hebt, duurt het laden bij zo'n paal langer. “Al met al hebben we te maken met een lage inefficiëntie van wel vijftig procent”, aldus Roel Pennings. We zagen hierboven al dat nieuwe laadpalen plaatsen niet eenvoudig is. Dat maakt het nog verstandiger om bestaande punten veel efficiënter te gebruiken.

— “Feitelijk is er met de laadcapaciteit die er nu is nog heel veel ruimte, want laadpunten zijn maar voor de helft effectief. Veel mensen met nieuwe elektrische auto's rijden voorbij aan palen met een lage capaciteit.” —

– Roel Pennings, founder van Plugz

## 4.

## WELKE OPLOSSINGEN ZIJN ER?

---

Elektrisch rijden levert op de parkeerplaats bij kantoor allerlei nieuwe technische en organisatorische hobbels op. Gelukkig zijn er ook allerlei oplossingen denkbaar. De ene oplossing is vooral een kwestie van organiseren, de andere is meer technisch.

### Zet extra menskracht in

Voor het managen van de laadcapaciteit op jouw parkeerplaats kun je simpelweg menskracht inzetten. Bijvoorbeeld door valet-parking in te voeren. Medewerkers met een elektrische auto laten bij aankomst hun autosleutel achter bij de balie. De valet-chauffeurs regelen vervolgens gedurende de werkdag het laden van de elektrische voertuigen. Omdat zij de autosleutels hebben, kunnen ze eenvoudig auto's van en naar de laadpunten verplaatsen. Een groot kantoorgebouw heeft portiers of bewaking. Zulke collega's kunnen er een taak bij krijgen als 'checker' van elektrische auto's die staan te laden. Aan de kleur van een laadpunt kun je eenvoudig zien of de laadsessie klaar is of niet. En vaak is van buitenaf ook op een dashboard te zien hoe lang het laden duurt. Zodra een bewaker ziet dat een auto opgeladen is, kan hij de eigenaar ervan een seintje geven. Een bezwaar is wel dat dit op een groter parkeerterrein al gauw een dagtaak is. Als het goed is, heeft een bewaker of portier nog meer te doen...

### Meer sociale controle

Wat als je de controle op laadpaalklevers aan de elektrische rijders zelf overlaat? Een manier is het starten van een app-groep met daarin alle berijders van elektrische auto's. In zo'n groep ligt de drempel laag om bijvoorbeeld te laten weten dat je hoognodig moet gaan laden, en of degene die staat te laden niet onderhand klaar is hiermee. Nadeel: hoe weet je zeker dat iedereen die elektrisch rijdt ook echt aan de groep meedoet?

“Wij hadden een app-groep, maar het werkte niet meer toen het aantal elektrische auto's toenam. Er staan nu zo'n 1200 auto's bij ons op kantoor. Daarvan zijn er ook veel van collega's van andere vestigingen. Het bijhouden van de app-groep ging niet meer. Ook al door de doorstroom onder werknemers.”

– Kees Eriks, facility manager bij EY

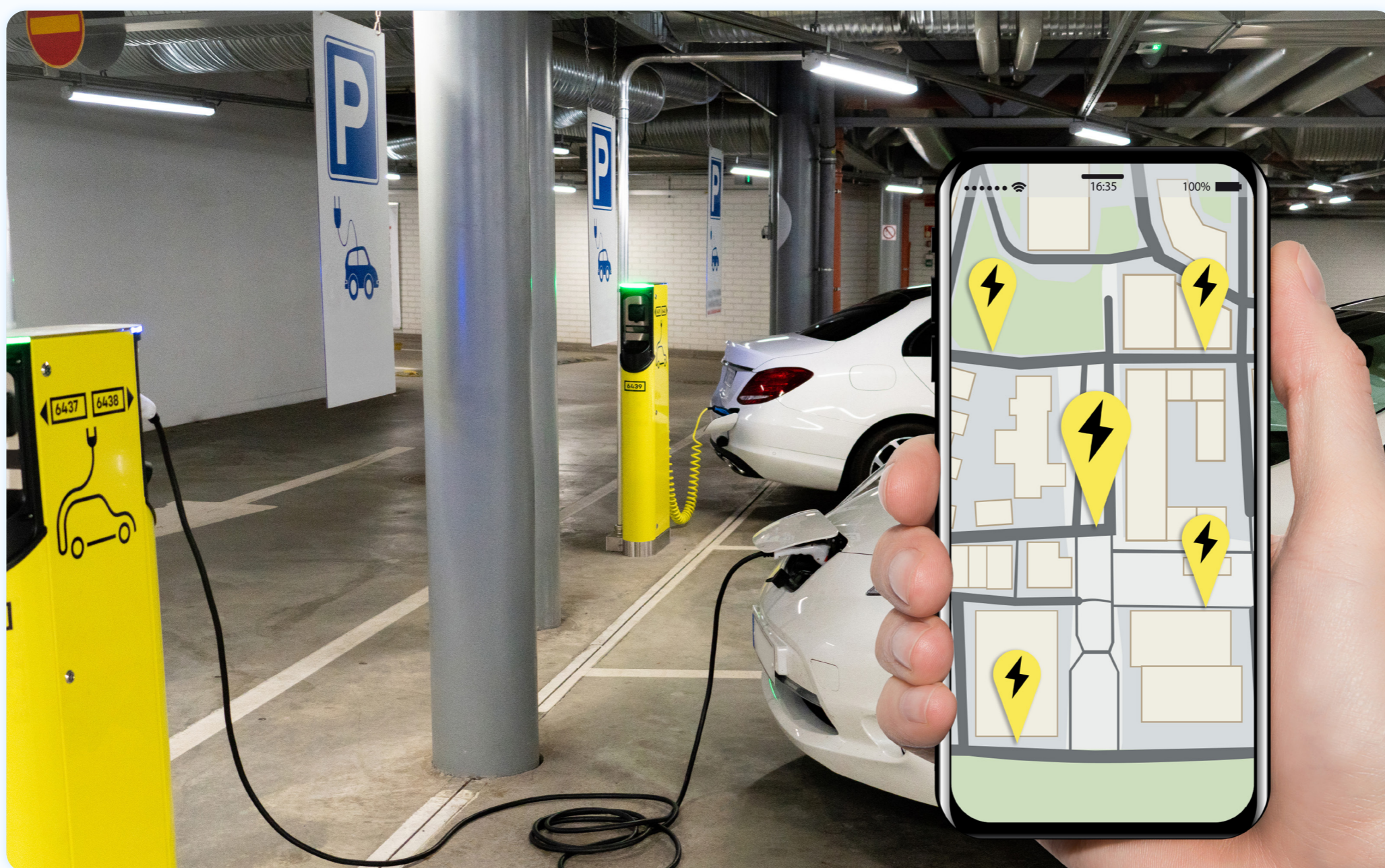


## Laadpunten slim groeperen

Nu is er meestal een paal per parkeerplaats of met twee laadpunten voor twee plekken. Als je laadpunten slim plaatst, kun je er ook vier parkeerplekken mee bedienen. De laadpaal staat dan in het midden, met aan beide kanten twee parkeervakken. Elektrische rijders zetten op een van de vier plekken hun auto neer, ook als de laadpunten al bezet zijn. Vervolgens zijn ze later op de dag aan de beurt voor het laden, zonder dat de auto van zijn plek hoeft. Op zich een ruimtebesparende oplossing. Maar mogelijk vergt het veel aanpassingen aan jouw parkeerplaats. En laadpaalkleven los je er niet per se mee op, noch worden eigenaren van opgeladen auto's op de hoogte gebracht van een volle accu.

## Slimme laad- en parkeertechnologie

Technologie kan een oplossing bieden voor de bovengenoemde uitdagingen. Zo bevatten de laadpalen van 50five software die 'loadbalancing' wordt genoemd. Loadbalancing zorgt dat het laadvermogen in balans is met wat het stroomnet op dat moment aankan. Dit is vanzelfsprekend aantrekkelijk voor kantoren in netcongestiegebieden. Ook voor het managen van de laadprioritering en het tegengaan van laadpaalkleven is er een technologische oplossing. De samenwerkende software van beide bedrijven biedt gebruikers real-time inzicht in vrije laad- en parkeerplekken en maakt het mogelijk om een parkeerplek én laadpaal te reserveren. Ook wordt de mogelijkheid geboden om een prioritering aan te brengen welke wagens voorrang krijgen om te laden. Denk hierbij aan stimulering van positief laadgedrag door een hogere prioritering, het afstemmen het aantal kWh op de woon-werkafstand, laadsnelheid etc. Als laatste kan ook de laadefficiënte vergroot worden: gebruikers krijgen een pushmelding op hun telefoon als hun auto opgeladen is, en degenen die willen laden krijgen tegelijkertijd bericht dat er een plek vrijkomt. Zo maximaliseer je het gebruik van bestaande laadpunten.



## 5. CONCLUSIE

---

De elektrische vloot groeit veel harder dan het aantal laadpunten. Dat zul je merken bij jouw bedrijf. Is het niet nu, dan komt de strijd om de laadpaal eraan. Egbert Hietberg: “Je kunt als bedrijf al veel bereiken door goed na te denken. Maar als je kijkt op landelijk niveau, naar wat er mogelijk is en wat er geïnstalleerd zou moeten worden, dan hebben we wel een uitdaging.” We hebben geschetst waarom de elektrische auto de komende tijd flink aan populariteit gaat winnen. En ook welke gevolgen dat heeft op het parkeerterrein bij jouw bedrijfspand. Hier op inspelen kan door menskracht in te zetten of door onderling afspraken te maken. De nadelen hiervan zijn duidelijk. Je collega's hebben het al druk genoeg, en tegen laadpaalkleven werkt een app-groep lang niet altijd. Gelukkig schiet slimme technologie hier te hulp. Met de juiste software kun je de laad- en parkeercapaciteit automatisch optimaliseren en bewaar je de vrede op de parkeerplaats.



# HERKEN JIJ DEZE UITDAGINGEN?

In de gesprekken die wij dagelijks voeren met facilitair professionals horen wij veelal de volgende thema's voorbij komen:

- ✓ De uitdagingen rondom **hybride werken**
- ✓ Het **verduurzamen van mobiliteit** en het **reduceren van de CO2 voetafdruk**
- ✓ De **elektrificatie** van het wagenpark
- ✓ De **hoge energieprijzen** voor werkgever én werknemer

Herken jij deze uitdagingen? En ben je nieuwsgierig hoe onze oplossingen jouw organisatie kunnen helpen de CO2 voetafdruk te reduceren, kosten te besparen en de werknemerstevredenheid te vergroten?

Stel je vraag aan één van onze parkeerspecialisten door hieronder op de knop 'Contactformulier' te klikken. Wil je meteen dieper op het product ingaan? Plan dan een demo via de knop ernaast.

Contactformulier

Boek een demo

## MET DANK AAN



**Marc van der Seijs**  
Mobiliteitsadviseur

**syndesmo**



**Kees Eriks**  
Facility manager

**EY**



**Roel Pennings**  
Managing Partner

**PLUGZ.**



**Egbert Hietberg**  
CMO

**5ofive**  
e-mobility

## BRONNEN

1. [www.autovisie.nl/nieuws/leaseauto-vanaf-2025-elektrisch/](http://www.autovisie.nl/nieuws/leaseauto-vanaf-2025-elektrisch/)
2. <https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10536509/recordaantal-evs-verkocht-in-2023>
3. <https://solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i36344/belgie-racet-nederland-voorbij-in-uitrol-elektrische-auto-s>
4. [vng.nl/artikelen/co2-reductie-werkgebonden-personenmobiliteit](http://vng.nl/artikelen/co2-reductie-werkgebonden-personenmobiliteit)



## **OVER TOOGETHR**

---

Toogethr helpt sinds 2016 bedrijven zoals Heineken, Danone en Red Bull bij het optimaliseren van het parkeerterrein en het verduurzamen van het woon-werkverkeer. Met de smart parking software van 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.



# 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)