



De elektrische auto: Jetzt geht's los!

Vanaf 2020 in een stroomversnelling

Na de first movers van de elektrische auto komen de andere automerken nu ook goed op stoom. Of beter gezegd: raken fully charged! Lagere aanschafprijzen en standaard betere laadmogelijkheden zorgen ervoor dat de elektrische auto steeds interessanter wordt. In deze whitepaper leest u:

- Welke ontwikkelingen op ons af komen
- Waarom ook úw medewerker nu in een volledig elektrische auto wil rijden
- Hoe de overheid elektrisch rijden de komende jaren stimuleert
- Wat u nog moet doen om klaar te zijn voor het nieuwe normaal in mobiliteit

Inhoud

- Welke ontwikkelingen komen op ons af** **3**
Steeds meer steden oriënteren zich op een milieuzone. De wereld rondom de elektrische auto verandert daarnaast in hoog tempo. Techniek verbetert, waardoor de actieradius omhoog gaat en tussentijds laden kan steeds sneller. Ook het aantal openbare laadpunten blijft alsmaar toenemen.
- Ook úw medewerker gaat om een elektrische auto vragen** **6**
Komende jaren blijvend belastingvoordeel voor elektrische auto's en het aantal (snel)laadpunten wordt uitgebreid; elektrisch rijden wordt voor steeds meer mensen een aantrekkelijk alternatief voor de brandstofauto. Alle barrières om over te stappen lijken te verdwijnen.
- Veranderende wet- en regelgeving** **8**
Hoewel het fiscale voordeel stapsgewijs genormaliseerd wordt, blijft de overheid elektrisch rijden stimuleren. Naast de fiscaliteit ontstaan er steeds meer redenen om elektrisch te rijden. Denk aan de opkomst van steden met milieuzones en de collectieve druk om met elkaar CO₂ uitstoot te reduceren.
- Bent u klaar voor het nieuwe normaal in mobiliteit?** **10**
Straks winnen is nu beginnen. Is uw organisatie al voldoende voorbereid op dit nieuwe normaal in mobiliteit?
- Een blik op de toekomst** **12**
Vrijwel alle obstakels voor volledig elektrisch rijden verdwijnen de komende jaren. Laadinfrastructuur, actieradius en prijzen gaan zich steeds verder positief ontwikkelen. Het openbare laadnetwerk en de mogelijkheden tot snelladen groeien, worden beter en goedkoper. Hoe snel zal het gaan?
- Hoe kan Athlon u helpen?** **14**
Athlon biedt diverse oplossingen om EV in uw organisatie in te voeren of uit te breiden. Een overzicht van onze hulpmiddelen helpt u om vandaag nog te kunnen starten.

Welke ontwikkelingen komen op ons af



De opkomst van de milieuzones

Door de verstedelijking in grote delen van Europa, moeten steden wel maatregelen nemen om de leefbaarheid in de stad te waarborgen. Leefbaarheid gaat in dit geval bijvoorbeeld zowel over bereikbaarheid als over luchtkwaliteit. Een deel van de oplossing wordt hierbij gezocht in milieuzones. De Nederlandse klimaatwet zorgt ervoor dat er steeds meer milieuzones in en rondom steden worden ingevoerd. Organisaties moeten zich wat betreft de mobiliteit van hun mensen aanpassen aan deze nieuwe werkelijkheid. Bijvoorbeeld voortaan de auto aan de rand van de stad parkeren en verder met het openbaar vervoer, of elektrische vouwfiets? Steeds meer organisaties zijn bezig met de verduurzaming van het wagenpark. In de toekomst kunnen uw medewerkers sommige klanten simpelweg niet meer bezoeken met een brandstofauto.

Stijging verkoop EV door aangepaste bijtelling

De verlaagde bijtelling van een volledig elektrische auto zorgt ervoor dat de verkoop van volledige elektrische auto's de komende jaren nog flink zal toenemen. Zeker omdat eigenaren van een voorheen fiscaal aantrekkelijk hybride auto (0%, 7% of 14%) de komende tijd een nieuwe leaseauto mogen uitzoeken. Deze leaserijders moeten nu kiezen: 8% voor een volledig elektrische auto (tot max. €45.000), of 22% voor een traditionele brandstofauto. Een volledig elektrische auto kan hierdoor een aantrekkelijk alternatief zijn voor een brandstofauto. Aangezien de bijtelling voor elektrische auto's de komende jaren stapsgewijs hoger wordt, is er zeker in de

Wij verwachten dat de ontwikkeling van milieuzones de komende jaren zowel qua aantallen als (steeds strengere) voorwaarden gaat toenemen. Rotterdam maakt bijvoorbeeld een statement door emissievrije voertuigen in de categorieën taxivervoer, besloten busvervoer en goederenvervoer een ontheffing te geven voor het medegebruik van 19 opengestelde en geschikt bevonden busbanen. Uitstootvrije bestel- en vrachtwagens krijgen bovendien ruimere laad- en lostijden in voetgangersgebieden. Met deze voordelen stimuleert de gemeente Rotterdam emissievrij vervoer. Het is wachten op een stad die hier weer overheen gaat. In Duitsland zijn er al steden, zoals Dusseldorf en Stuttgart, die aparte rijstroken vrijmaken voor EV's.

eerstvolgende jaren een flinke toename van elektrische auto's te verwachten. Leaserijders van een elektrische auto kunnen 5 jaar profiteren van de lagere fiscale bijtelling die van toepassing was in het jaar van aanschaf. Haast is dus geboden. Met ruim 24.000 nieuw geregistreerde elektrische personenauto's in 2018, behoorde Nederland tot de Europese kopgroep. In het eerste halfjaar van 2019 werden er zelfs ruim 19.000 nieuwe elektrische auto's geregistreerd. Als deze trend zich voortzet, dan betekent dit bijna een verdubbeling van het aantal registraties in heel 2018 dus.

Meer laadpunten dan benzinepompen

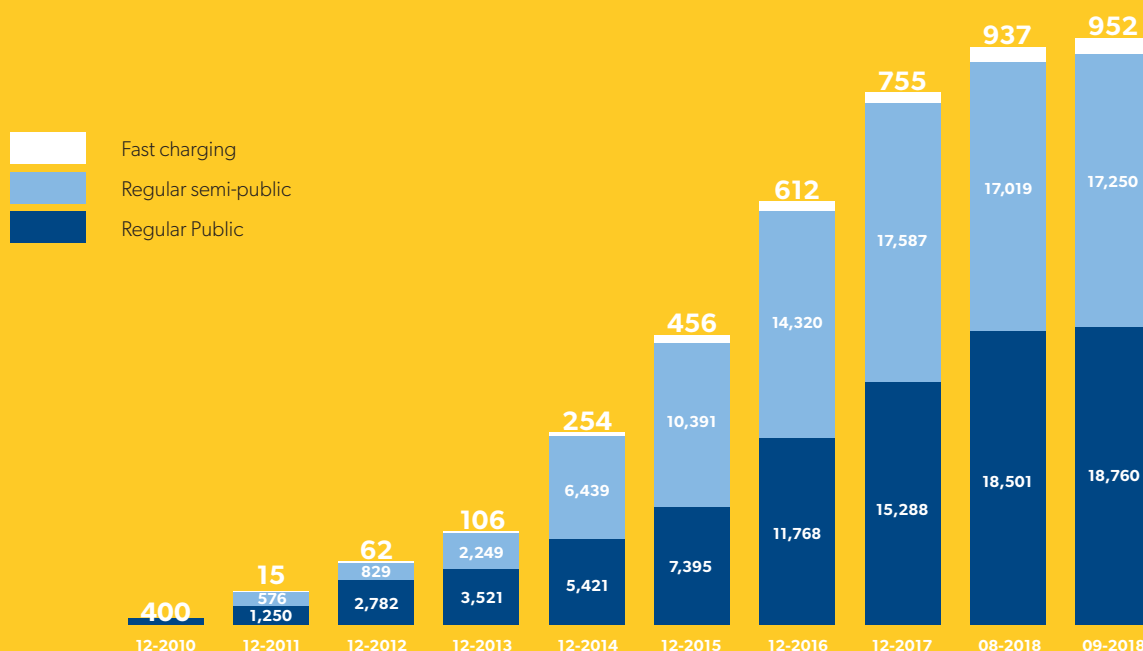
De toenemende beschikbaarheid van laadpunten maakt elektrisch rijden ook steeds toegankelijker. Nu al zijn het er ruim 4,5 keer zoveel als tankstations. Niet alleen langs de snelweg staan (snel)laadpunten, maar ook steeds meer organisaties zorgen voor laadmogelijkheden voor het personeel. Complete woonwijken gaan van het gas af om te verduurzamen en als de straat dan toch open ligt, waarom dan niet meteen toekomstbestendige laadinfrastructuur aanleggen? Daarnaast is er steeds meer samenwerking op het gebied van laden tussen bijvoorbeeld supermarkten, fastfoodketens, hotels en leveranciers. Daar waar het voorheen een vereiste was om thuis een eigen oplaadpunt te hebben, is dit nu niet meer per se het geval. Tot en met 31 juli 2019 stonden er al bijna 45.000 publieke laadpunten en dit neemt de komende jaren verder toe. Ook zijn er al bijna 1.500 snellaadpunten in Nederland, sommigen al met een extreem hoge laadsnelheid van 175 kWh tot 350 kWh.

Elektrisch rijden betekent goedkoper rijden

Zoals met elke technologische ontwikkeling, wordt een product steeds goedkoper naarmate de tijd vordert. Dit is ook het geval met elektrische auto's. De kosten van accu's voor elektrische auto's zijn sinds 2010 met meer dan 200% procent gedaald. Naar verwachting dalen de kosten tot 2025 nog verder met 50%. Dit is van belang omdat de accu goed is voor 1/3e van de kosten van de productie van een elektrische auto. Het zorgt ervoor dat steeds vaker de kosten van een elektrische auto gelijk (of lager) zijn dan bij auto's met een conventionele brandstofmotor.

Eigen onderzoek wijst uit dat de Total Cost of Ownership (TCO) ondanks de hogere aanschafprijs van een elektrische auto in een toenemend aantal gevallen nu al lager ligt. Dit wordt veroorzaakt door de lage onderhouds- en gebruikskosten. Denk aan het belastingvoordeel (geen

Overzicht van groei in laadpunten van afgelopen jaren.



Bron | Nederland Elektrisch 4 Bron | Bloomberg New Energy

houderschapsbelasting en BPM), lagere (brandstof) kosten per kilometer en een verwachte langere levensduur van elektrische auto's zorgen voor een hoge restwaarde. Ook de ervaringen met de accu's van hybride auto's zijn tot nu toe erg goed. Deze voertuigen geven in de praktijk zeer weinig problemen en storingen met de accu's. Fabrikanten geven daarnaast lange garanties op het accupakket.

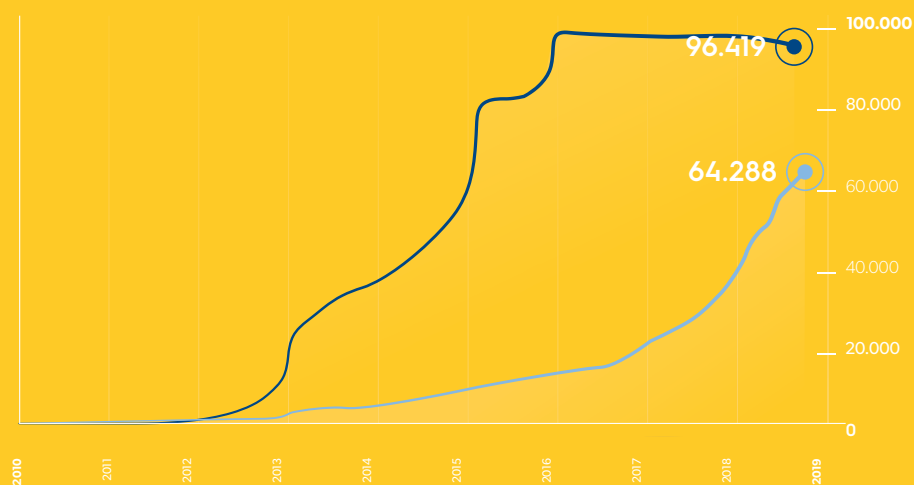
Verder staan we aan de vooravond van de introductie van een groot aantal nieuwe EV-merken én modellen die de instapprijs van een elektrische auto langzaam maar zeker naar ongeveer €20.000 brengt. Een prijsniveau dat elektrisch rijden, al dan niet met private lease-oplossingen, voor steeds meer mensen bereikbaar maakt.

Dit is het nieuwe normaal.



Elektrische auto's op de Nederlandse wegen

Personenauto's



PHEV Plug-in Hybrid Electric Vehicle



BEV Battery Electric Vehicle

Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland



Ook úw medewerker gaat om een EV vragen

Het aanbod van elektrische auto's is steeds groter en ook elektrische alternatieven veroveren de markt. Denk aan e-scooters, e-bikes en volledig elektrische motorfiets. Fiscale voordelen, de gewijzigde bijtelling voor fietsen, de totale kosten van het bezit en gebruik van een volledig elektrische auto (TCO) en de invoering van milieuzones maken elektrisch rijden de komende jaren nog aantrekkelijker. Maar bovenal: de grotere automerken zijn klaar voor de inhaalslag op het gebied van elektrische voertuigen. Hierdoor wordt elektrisch rijden voor steeds meer mensen bereikbaar.

De gevolgen van klimaatontwrichting zijn steeds vaker, duidelijker én dichterbij zichtbaar. Eén van de oorzaken is de CO₂-uitstoot, die moet fors omlaag en dat heeft nogal wat voeten in de aarde. Steeds meer mensen willen een eigen bijdrage leveren door de overstap van een brandstofauto naar een elektrisch aangedreven voertuig te maken. Mobiliteit zorgt in Nederland namelijk voor ongeveer een kwart van onze CO₂-uitstoot en is daarmee een >

Oscar de Visser, mobility consultant Athlon Nederland.

Op vakantie met een moderne elektrische auto wordt steeds gemakkelijker. Onderweg zijn er van Noord Europa tot Zuid Europa meer dan voldoende snelladers beschikbaar. Eenmaal ter plaatste zijn er diverse mogelijkheden om tijdens winkelen, boodschappen doen of gewoon op het vakantieadres bij te laden. Diverse Athlon collega's hebben ervaren hoe gemakkelijk het eigenlijk is. Ik ben zelf probleemloos met mijn gezin in Spanje op vakantie geweest. Laden op ons vakantie adres was mogelijk en steeds meer retailers bieden gratis laden aan (ook 50 kWh snelladen), om klanten aan hun formule te binden. Dus dat betekent én vooraan parkeren én met een volle accu weer op pad. Deze ervaringen nemen we mee tijdens onze gesprekken met klanten die ook over willen stappen.

Tip: 'Laat medewerkers eerst uitgebreid proefrijden'

Onbekend maakt onbemind. En veel mensen hebben nog steeds vooroordelen over elektrisch rijden, veelal gebaseerd op verhalen van anderen óf uit angst om te veranderen. Om die reden heeft Athlon alle eigen medewerkers waarvan het leasecontract afloopt, de mogelijkheid geboden om een week lang met een elektrische auto te rijden. Dus niet alleen zakelijk gebruiken, maar juist ook privé met het gezin ervaren wat elektrisch rijden betekent. Doel van deze pilot was het versnellen van het elektrificeren van het eigen wagenpark.

Alexander Heijkamp, CSR Director Athlon: 'Niet zozeer de actieradius, maar snellaadmogelijkheden zijn vanwege de korte afstanden in Nederland van groot belang. Daarnaast moet je ervoor zorgen dat er voor langere en/of bijzondere ritten alternatieven beschikbaar zijn (bijv. de vakantieauto als onderdeel van het leasecontract, waarbij tijdens de vakantie tijdelijk omgeruild kan worden). Medewerkers hebben ervaren dat elektrisch rijden in Nederland eigenlijk heel goed te doen is. De pilot werd uitgebreid met elektrische fietsen en e-scooters, zodat ook 'niet-leaserijders' voortaan elektrisch naar het werk kunnen komen. Het animo was erg hoog en er werd intern veel gesproken over de voor- en nadelen van elektrisch rijden. Het effect was dat een ieder nu uit eigen ervaring een mening kon vormen en een weloverwogen besluit kon nemen over de eigen mobiliteit. Het aantal volledig elektrische auto's bij collega's schiet sindsdien omhoog'.

belangrijk agendapunt voor de overheid en bedrijfsleven. Het bedrijfsleven kan een impactvolle bijdrage leveren door naast het klimaatneutraal maken van het bedrijfspand ook op andere onderdelen van de organisatie te verduurzamen. De elektrische auto is een belangrijk en praktisch middel om dit te realiseren.

Maar kijk eens naar de parkeerplaats van een gemiddeld kantoorpand. Daar staan op dit moment vaak nog maar weinig elektrische auto's. Dit gaat in de toekomst echt veranderen: zorgt u ervoor dat u er klaar voor bent? Want als uw medewerkers er om vragen, wilt u natuurlijk een helder antwoord hebben. U kunt nu al veel doen om straks een helder antwoord te hebben. Want nu beginnen is straks die schaarse medewerker voor u blijven winnen.



Veranderende wet- en regelgeving

Ambities uit het klimaatakkoord

De sectortafel mobiliteit, een onderdeel van het Nederlandse klimaatakkoord, buigt zich over de doorvertaling van de ambities vanuit het klimaatakkoord. Zij focust zich hierbij op 3 centrale thema's.

1) Schoner

Het transformeren van een sector die nu voornamelijk nog op fossiele brandstoffen rijdt naar elektrisch aangedreven vervoer. Voor bussen, tweewielers, personenauto's en bestelbusjes is dit technisch binnen handbereik. Het kabinet wil dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero emissie zijn. Voor het elektrificeren van zwaar vrachtvervoer zijn nog innovaties nodig.

2) Slimmer

Het optimaliseren van stromen, beter benutten van verkeersstromen over weg, water- en spoorwegen en het delen van voertuigen.

3) Anders

Het aanpassen van het mobiliteitsgedrag. Het moet gemakkelijker worden om te switchen tussen modaliteiten, reistijden (spitsmijden), zuinige rijstijl en minder reizen (thuiswerken)

In 2015 zijn in Parijs internationale afspraken gemaakt in het klimaatakkoord. De doelstellingen zijn taakstellend. De reductie van CO₂-uitstoot door mobiliteit is een hot topic. In 2050 moet de uitstoot door mobiliteit op de weg gehalveerd zijn van 32 naar 16 megaton CO₂.

Zo is er naast het stimuleren van het gebruik van de fiets en het reduceren van de snelheid aandacht voor elektrisch rijden: personenauto's, bestelbusjes en openbaar vervoer moeten schoner. Ook vrachtwagens en binnenvaartschepen ondervinden de gevolgen van het klimaatakkoord. De lasten op benzine- en dieselauto's worden zwaarder, terwijl elektrisch rijden alleen maar voordeliger wordt.

Overheden zijn genoodzaakt maatregelen te nemen. Denk aan het invoeren van milieuzones voor vervuilende voertuigen. En aan het verbeteren van de infrastructuur en belastingregeling voor elektrische auto's.

Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's in Nederland emissieloos zijn. Denk daarbij naast batterij elektrische auto's (BEV) ook aan auto's met een waterstof-batterij techniek (FEV). Deze auto's stoten bij het rijden geen broeikasgassen uit, houden onze lucht schoon en brengen minder geluidsoverlast met zich mee. Een belangrijke randvoorwaarde is dat het laden van je elektrische auto even gemakkelijk moet zijn als het opladen van je mobiele telefoon. Dat geldt ook voor waterstof. De komende jaren gaat hier naar verwachting veel tijd, geld en beleid voor komen. Een andere belangrijke voorwaarde is dat



mobilititeit betaalbaar blijft en dat de lasten van de transitie eerlijk worden verdeeld. Het doel is hierbij dat alle Nederlanders de overstap naar emissieloze personenauto's kunnen maken. Het kabinet geeft aan de stimulering van elektrisch vervoer met meer oog voor de markt vorm te willen geven om overstimulering te voorkomen. De fiscale bijtelling voor elektrische auto's gaat de komende jaren veranderen. De fiscale voordelen worden langzaam afgebouwd naar het niveau van brandstofauto's. Het huidige systeem van autobelastingen bestaat uit een mix van belastingen van bezit en belastingen naar gebruik van fossiele brandstoffen via de accijnsheffing. Als er steeds meer elektrische auto's komen is een andere vormgeving van

de autobelastingen noodzakelijk. Dit voorkomt dat een steeds kleinere groep de inkomsten opbrengt. Daarom wordt er nu gesproken over 'betalen naar gebruik'. Dus een systeem waarbij iedereen die gebruik maakt van infrastructuur in redelijkheid bijdragen aan de kosten. Betalen naar gebruik levert volgens het Planbureau voor de Leefomgeving potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot.

De overheid gaat bij dit nieuwe fiscale beleid van de auto uit van een zogeheten "hand aan de kraan"-principe: Indien op basis van de ontwikkelingen het harder of juist langzamer gaat dan het overeengekomen financiële kader, past de overheid het stimuleringspakket aan.

Beleid Stimulering	2020*	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
BPM vaste voet elektrisch	0	0	0	0	0	360	360	360	360	360	360
MRB (FC)EV	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Bijtelling percentage	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
Bijtelling cap	45000	40000	40000	40000	40000	40000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Subsidie particulier	Deze reeks word nader bepaald voor een zo doelmatig mogelijke invulling						0	0	0	0	0
Lineaire afbouw subsidie particulier	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	0	0	0	0	0



Bent u klaar voor het nieuwe normaal in mobiliteit?

Aan alle kanten wordt de techniek in elektrische auto's efficiënter, beter en duurzamer.

Voor de korte afstanden

Een elektrische motor, e-scooter, e-bike of pedelec (elektrische fiets met trapondersteuning) is een logische aanvulling op de elektrische auto. In de wetenschap dat Nederlanders in een straal van gemiddeld zo'n 20 kilometer van het werk wonen, is een eigen auto niet (altijd) meer nodig. In 40% van de gevallen woont een medewerker zelfs in dezelfde gemeente als waar hij/zij werkt. Langere afstanden kunnen met een deelauto, bus of trein worden afgelegd. Op deze manier wordt slim en laagdrempelig mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare

vormen van mobiliteit, aangepast aan de behoefte van dat moment. Deze 'Mobiliteit as a Service' (MAAS) wordt steeds eenvoudiger door de beschikbaarheid van meer elektrische voertuigen.

Elektrische auto als stroomleverancier

Met vehicle to grid technologie is het mogelijk gemaakt dat elektrische voertuigen een extra functie krijgen: opslag én teruglevering van stroom. Eenmaal aangekomen op de bestemming, ontstaat de mogelijkheid om mobiele leverancier van stroom te gebruiken om de pieken uit het lokale elektriciteitsnet te halen. Dit kan door extra stroom te leveren of juist door het overschot aan stroom af te voeren. Een teveel aan stroom, bijvoorbeeld overdag opgewekt met zonnepanelen, wordt gebufferd in de accu van de auto. Een tekort

aan stroom, bijvoorbeeld tijdens het koken of een piekuur in het bedrijfsrestaurant, wordt opgevangen door stroom te leveren aan het gebouw. Deze Vehicle-to-Building-technologie is nu al bij een aantal voertuigen mogelijk en kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de energietransitie. Steeds meer marktpartijen onderzoeken de kansen die deze manier van het 'anders kijken naar EV' biedt. Bovendien zijn ook meer en meer elektrische auto's voorbereid op deze ontwikkeling.

De auto op zonne-energie

Na het winnen van de World Solar Challenge in Australië in 2013 (met de Stella) en in 2015 (Stella Lux) richtten vijf studenten in 2016 het bedrijf Lightyear op. Deze start-up wil een consumentenauto ontwikkelen die op zonne-energie van A naar B rijdt. Een laadpaal is dan in veel gevallen dus helemaal niet meer nodig. Het is geen elektrische auto met losse zonnepanelen op het dak, want bij Lightyear One zijn de zonnecellen geïntegreerd in de vormgeving van de auto. Verder is er gebruik gemaakt van lichte materialen. Het voertuig kan gebruik maken van 4 kleine elektromotoren die geplaatst zijn in de wielen (1 per wiel). Daardoor heeft de auto meer grip op de weg en is het energieverlies door overbrenging minimaal.

De batterij laadt voortdurend op, ook tijdens het rijden. Daardoor kun je in gebieden met weinig zon, zoals Noord-Europa, zo'n 1200 kilometer rijden. Pas na zo'n 1200 kilometer moet je stoppen om bij te laden. Rijd je in een gebied met veel zon, dan kun je nog langer doorrijden.

Wireless charging

Er komen nieuwe laadoplossingen bij, zoals inductieladen. Gemeente Rotterdam zet hier samen met ENGIE infra & Mobility, ANWB, EV-Box en HEVO Power een eerste stap in. Dit Wireless Charging is een veelbelovende techniek waarbij een inductieplaat voor het opladen van de auto is geïntegreerd in de parkeerplek. Een Bluetooth-verbinding tussen auto en inductieplaat regelt de communicatie.

Inductieladen heeft gebruikersvoordelen. Er zijn geen oplaadkabels of oplaadpalen nodig die ruimte innemen op straat. Het enige wat de bestuurder van een elektrische auto hoeft te doen, is op de inductieplaat parkeren en het laden kan beginnen.

Ook de batterijtechnologie blijft zich steeds verder ontwikkelen. Deze zal een steeds grotere actieradius geven. Een standaard actieradius van 350 kilometer (fabrieksopgave) of meer is hiermee nu al heel gewoon.

Een blik op de toekomst

Vrijwel alle obstakels voor volledig elektrisch rijden verdwijnen de komende jaren. Laadinfrastructuur, actieradius en prijzen gaan zich steeds verder positief ontwikkelen. Het openbare laadnetwerk en de mogelijkheden tot snelladen groeien, worden beter en goedkoper. Hoe snel zal het gaan?

In de nabije toekomst is het niet meer noodzakelijk dat u thuis moet kunnen opladen. Steeds meer mensen hebben zonnepanelen op hun dak en kiezen hier juist wel voor. De nieuwe batterijen hebben in de toekomst standaard een actieradius van 500 km (of veel meer). En toch is een volledig elektrisch wagenpark voor veel organisaties nog niet mogelijk. Mobiliteitsregelingen moeten nog aangepast worden. De beschikbaarheid van elektrische voertuigen is nog onvoorspelbaar. En als organisaties te laat zijn gestart met de noodzakelijke aanpassingen aan laadinfrastructuur op het werk, biedt laden bij externe aanbieders gelukkig nog wel een oplossing. Dit is echter vaak wel duurder en minder efficiënt dan laden op het werk. Wij verwachten dat vanaf 2020 de mindset

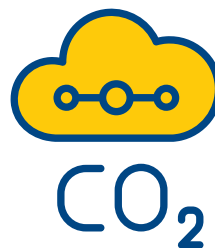
van potentiële gebruikers van elektrische voertuigen snel veranderd door de vele positieve ervaringen van anderen (peer to peer opinions). Dit heeft een effect op de vraag naar elektrische voertuigen in uw wagenpark.

De komende jaren dalen de prijzen van elektrische voertuigen dusdanig dat er geen subsidie meer nodig is om de Total Cost of Ownership van een elektrisch voertuig interessant te maken. Zeker in vergelijking met traditionele brandstofauto's. Elektriciteit als brandstof wordt de komende jaren daarnaast steeds goedkoper, terwijl de kosten van benzine en diesel steeds hoger worden. Het wordt dus steeds duidelijker: EV is here to stay! Daarnaast wordt het aanbod steeds



breder en sluiten de modellen steeds beter aan op de behoefte van de consumenten.

Ondertussen volgen de maatregelen om de CO₂-uitstoot te beperken elkaar op. Steeds meer kolencentrales gaan dicht en groene stroom is mondiaal potentieel het nieuwe exportproduct van (voormalige) olielanden. Hiermee ontstaat steeds meer behoefte aan elektrische voertuigen en ontwikkelen fabrikanten de elektrische auto steeds verder door. De laadinfrastructuur in de rest van Europa, krijgt een dekking zoals in Nederland. Het wordt dus veel makkelijker om door heel Europa te rijden. Steeds meer organisaties stellen het verplicht om voor reisafstanden van minder dan 1.000 kilometer de trein of elektrische auto te pakken.



Het klimaatakkoord schrijft voor dat er in Nederland in 2030 alleen nog maar volledig elektrische auto's worden verkocht. De auto op waterstof is in sommige gevallen een aanvulling op de volledig elektrische auto met batterij, maar zal zich naar onze verwachting vooral van waarde zijn in de (zwaardere) transport en industrie. Of waterstof aan populariteit wint, is afhankelijk van het aantal tankstations voor waterstof en de TCO. Zodra de transitie naar volledig elektrisch rijden is geslaagd, gaat er een volgende fase in met elektrische deelauto's. Het wordt steeds sneller niet langer belangrijk om een auto te bezitten, maar om er eentje te delen.

Hoe kan Athlon u helpen?

De Athlon EV Laad- en leasebeleid adviestool

Met deze tool helpen wij u bij het inrichten van het mobiliteitsbeleid voor elektrische auto's en bij de keuze van de elektrische auto (EV-beleidstool). Met 13 vragen helpt de Athlon EV-tool u om een nieuw beleid te formuleren. Deze tool voorziet in een aantal scenario's van offensief tot defensief EV-beleid. Op basis van de gegeven antwoorden kan Athlon uw organisatie helpen om uw wagenpark in uw eigen tempo te elektrificeren.

Maak het gemakkelijk met Athlon E-Mobility

Deze dienst biedt een elektrische auto, met een Athlon-laadpas die toegang biedt tot alle publieke laadpunten en optioneel tot snelladers. Athlon faciliteert thuisladen en op het werk; samen met partners ontzorgen wij bij installatie en facturatie van laadpunten en het declareren van de kWh thuis.

Athlon Vakantiebundel

Deze dienst biedt services als een auto voor de vakantie, elektrische rijtrainingen en daarnaast alle services die u van ons gewend bent.



Athlon Zero Emission lease

U kunt bij Athlon meer dan alleen een elektrische auto leasen. In een uniek totaalpakket leveren wij een volledige oplossing voor al uw mobiliteitsbehoeften van u en uw medewerkers: een elektrische auto, elektrische motor én een elektrische vouwfiets in 1 pakket. Voor al uw mobiliteitsbehoefte een passend vervoersmiddel dus.



Athlon Second drive

Voor de mensen die nog twijfelen, is een second drive oplossing een goede tussenoplossing. Een gebruikte auto die voor een korte periode geleased wordt, zodat er daarna alsnog overgestapt kan worden. Een goed alternatief voor een standaard leasecontract.

Athlon ChangeMyCar

Voor medewerkers die elektrisch rijden willen proberen is ChangeMyCar een oplossing. Het concept is heel flexibel: swipen, kiezen, rijden. Elke maand de mogelijkheid om te wisselen. En deze flexibiliteit blijft, want je kan (zonder extra kosten) vaker veranderen van auto. En blijken de medewerker en de auto niet langer een match? Dan lever je de auto gewoon weer in.



Aan deze whitepaper werkten mee:



Femke Romar
EV Operations specialist



Alexander Heijkamp
CSR Director Athlon Nederland



Marco van der Pol
Productmarketeer

**Heeft u vragen of
wilt u verder praten
over dit onderwerp?**

Neem contact op met:
Eise Wieling
+31 6 54374045
eise.wieling@athlon.com

athlon.com