



# **Uitwijkgedrag zakelijke rijders bij vlootnormering**

## Eindrapport



Amersfoort, 8 december 2022

Auteurs: Rinus Haaijer, Juliët van Drumpt, Michiel Brantjes

Dit rapport is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Inhoud

1. [Conclusies](#)
2. [Aanbevelingen](#)
3. [Aanleiding & werkwijze](#)
4. [Huidige situatie](#)
5. [Verwachting uitwijkgedrag](#)
6. [Redenen uitwijkgedrag](#)
7. [Flankerend beleid](#)
8. [Effect uitwijkgedrag op CO<sub>2</sub>-emissie](#)

[Bijlage onderzoeksverantwoording](#)

# 1. Conclusies

- Buiten een verplichting zou 17% van de huidige zakelijke rijders in een fossiel aangedreven auto de volgende keer zeker niet kiezen voor een volledig elektrisch aangedreven auto. 11% waarschijnlijk niet.
- Als het per 1 januari 2025 verplicht wordt om 100% elektrisch te gaan rijden (na de looptijd van de huidige auto) dan zegt maar 10% dit niet te willen doen. 24% twijfelt nog.
- Deze potentiële uitwijkers lijken vooral te vinden onder de zakelijke rijders die de auto niet voor woon-werk gebruiken, frequent zakelijke reizen maken, een vergoeding ontvangen voor de brandstofkosten van privéritten, nog minder dan een jaar met de huidige auto moeten doen, bij de huidige auto ook al voor EV mochten kiezen (maar dat dus niet deden), geen vergoeding van de werkgever krijgen voor aanleg laadinfrastructuur of laden thuis of op vakantie, weinig tot geen laadmogelijkheden vinden in de buurt van hun werk en/ of In de IT-sector werken.
- Een kleine groep denkt uit te wijken naar andere, schonere vervoerswijzen zoals het OV of de fiets. Voor woon-werk reizen 3% en voor zakelijke reizen 4%.
- De meest genoemde redenen om (misschien) niet te willen overstappen naar volledig elektrisch zijn de beperktere actieradius m.b.t vakantie en werk, de bijtelling die door de hogere aanschafprijs van EV's duurder lijkt te zijn en het niet kunnen opladen op eigen terrein.
- De potentiële uitwijkers maken zo'n 10-35% van de kilometers (35% als je de twijfelaars meerekent). Als 96% van deze groep uitwijkt naar een fossiel aangedreven auto als alternatief dan vermindert de CO<sub>2</sub>-reductie van de verplichtingsmaatregel met ongeveer 10-33%.

## 2. Aanbevelingen

- De meest genoemde uitwijkoptie is (net) voor de verplichting nog een niet-EV-auto regelen met de werkgever. Het zou natuurlijk helpen als steeds meer werkgevers deze keuze niet meer bieden. Ook zakelijk reizen met een privé niet-EV-auto zou door werkgevers ontmoedigd kunnen worden omdat dit niet meer representatief is voor de organisatie.
- Om uitwijkgedrag te verminderen zouden volgens de zakelijke rijders werkgevers een bijdrage kunnen leveren door kosten voor het laden thuis te vergoeden. Dit kan zijn voor het aanleggen van de laadinfrastructuur thuis en voor de kosten van het opladen zelf. Ook een lagere eigen bijdrage aan de werkgever voor het privégebruik wordt aangegeven als mogelijke stimulans.
- Verder zou het volgens de huidige zakelijke rijders in een fossiel aangedreven auto bij de overstap naar elektrisch helpen als de actieradius van elektrische auto's toeneemt, er een korting zou zijn op de bijtelling en er een snellere oplaadtijd is.
- De groep twijfelaars is groter dan de groep die absoluut niet wil overstappen naar EV. Naast drempels wegnemen, zou bij deze groep ook informeren en uitproberen al kunnen helpen om koudwatervrees weg te nemen.

### 3. Aanleiding & werkwijze

#### Aanleiding

- Het ministerie van I&W heeft MuConsult gevraagd onderzoek te doen naar potentieel uitwijkgedrag bij vlootnormering per 1 januari 2025. Vlootnormering betekent dat bedrijven alleen nog nieuwe personenauto's mogen kopen of leasen die emissieloos zijn. Het gaat dus om de groep werknemers met een personenauto van de zaak die nu nog in een auto rijden met een verbrandingsmotor. We korten dit in dit rapport af naar 'niet-EV-rijders'.

#### Onderzoeksvragen

- In het onderzoek gaat het om het beantwoorden van de volgende vragen:
  - Welk uitwijkgedrag kan de wetgever verwachten, wat gaan werknemers doen?
  - Welke gevolgen kan dit uitwijkgedrag hebben voor de duurzaamheid van de zakelijke en persoonlijke mobiliteit van werknemers?
  - Hoe groot zou dit uitwijkgedrag kunnen zijn, bijvoorbeeld uitgedrukt in het percentage zakelijke rijders dat naar aanleiding van de maatregel over zou stappen van een personenauto van de zaak naar een (fossiele brandstof aangedreven) privévoertuig?
  - Wat zijn (de belangrijkste) redenen voor werknemers om uitwijkgedrag te vertonen?
  - In welke mate zouden werknemers dit uitwijkgedrag blijven vertonen in het geval het kabinet voorziet in (nog nader te specificeren) flankerend beleid om de nadelen van verplicht elektrisch rijden (deels) te ondervangen?

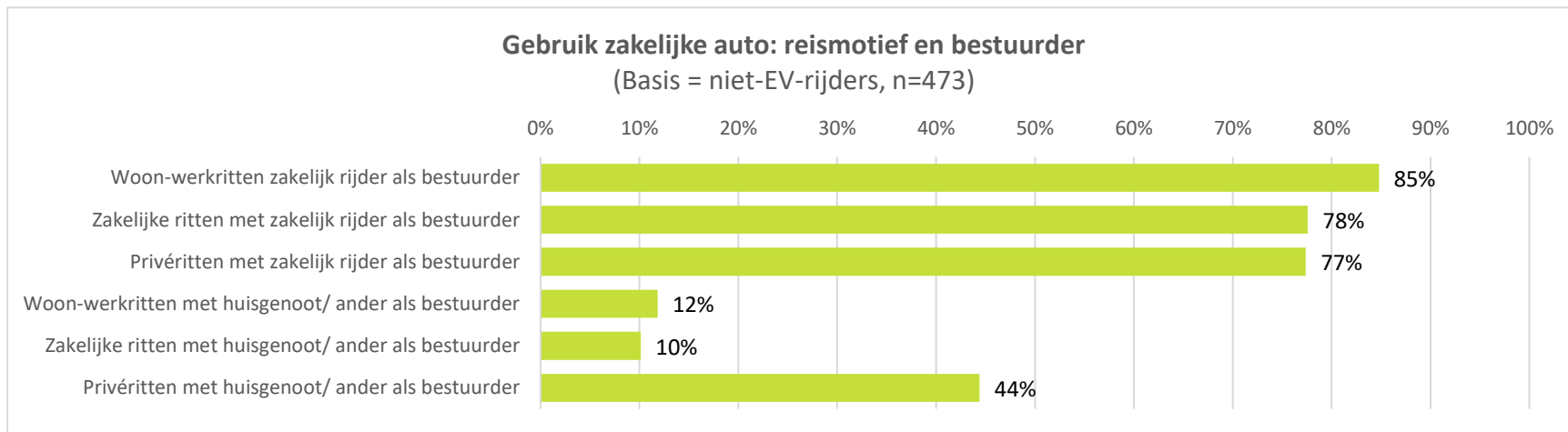
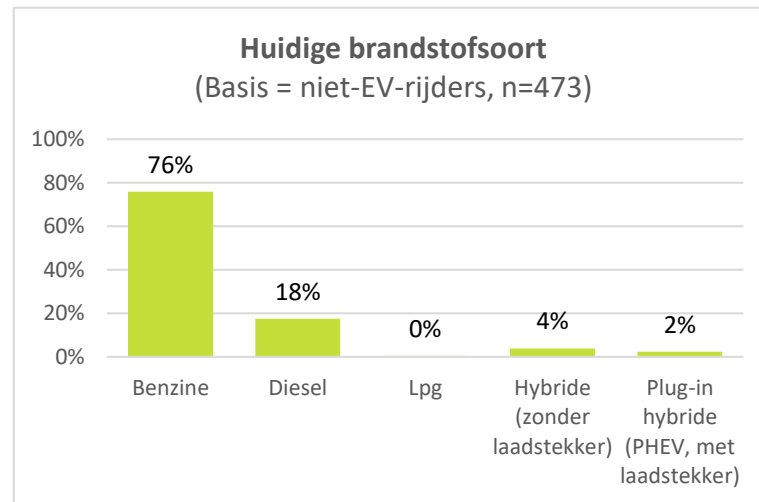
#### Werkwijze

- Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een online enquête onder huidige gebruikers van een auto van de zaak (al dan niet geleased) die nu (nog) geen gebruik maken van een elektrische auto en in loondienst zijn. Het onderzoek is uitgevoerd onder leden van het online panel van Panelclix.
- In totaal hebben 473 respondenten de enquête volledig en betrouwbaar ingevuld. 19 zijn vroegtijdig gestopt. 307 voldeden niet aan de criteria, bijvoorbeeld:
  - Geen auto van de zaak
  - Niet de hoofdbestuurder
  - Rijdt al een elektrische auto
  - ZZP'ers

## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

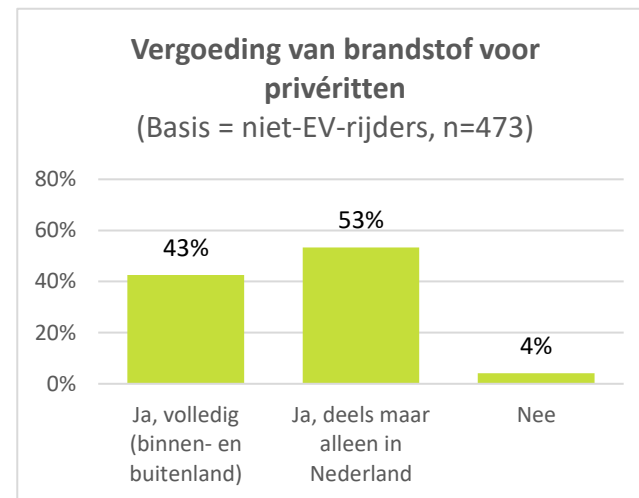
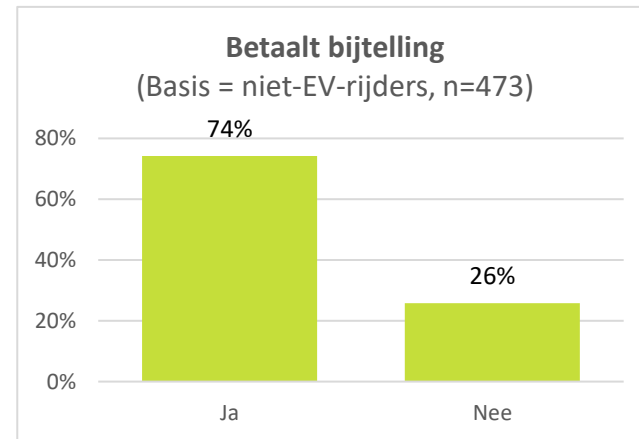
- Van de niet-EV-rijders had het merendeel een benzineauto (76%), gevolgd door een dieselauto (18%). Hybride heeft een aandeel van 6%, 2% is al bekend met het opladen van een auto.
- De zakelijke auto wordt meestal gebruikt voor woon-werkritten (85%), zakelijke ritten (78%) en privéritten (77%) met de zakelijke rijder als bestuurder. De auto wordt af en toe ook gebruikt door iemand anders in het huishouden; het vaakst voor privéritten (44%).



## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- Van de niet-EV-rijders betaalt het merendeel (74%) bijtelling. Het overige deel doet dat niet, omdat zij de auto niet privé gebruiken.
- Slechts 4% krijgt momenteel geen vergoeding voor de brandstofkosten van privéritten. De rest wel, waar 53% alleen in Nederland de brandstof vergoed krijgt en 43% zowel in binnen- als buitenland.



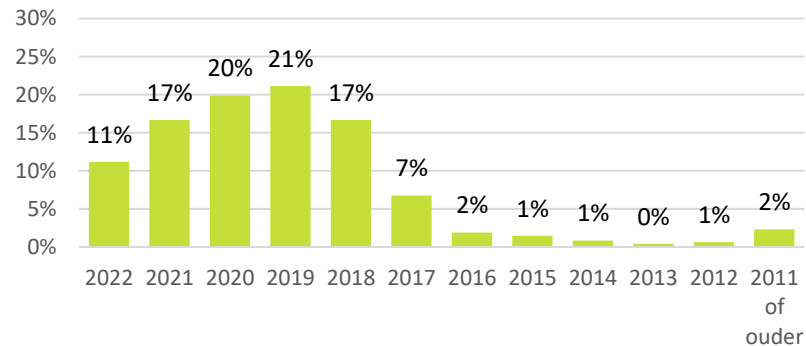
## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

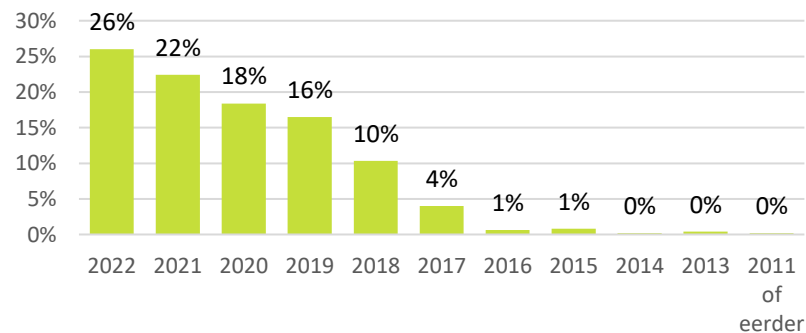
- Het bouwjaar van de zakelijke niet-EV's kent enige verscheidenheid. 2% van de niet-EV-rijders rijdt zelfs in een auto van 2011 of ouder. Echter rijdt het gros in een zakelijke auto van enkele jaren oud. Het meest voorkomende bouwjaar is 2019 met 21%.
- In 2022 zijn procentueel de meeste zakelijke auto's in gebruik genomen (26%). De jaren ervoor neemt stapsgewijs het percentage steeds iets af met in 2015 nog slechts 1%.

Gemiddeld jaarkilometrage 27.350

**Bouwjaar van zakelijke auto**  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



**Ingebruikname auto**  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)

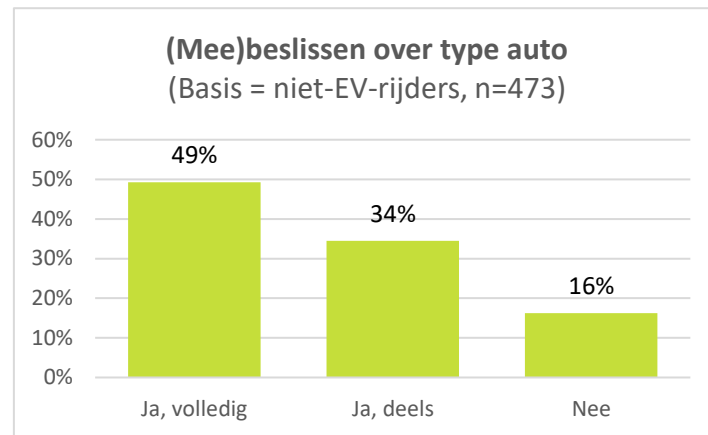




## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- 16% van de niet-EV-rijders had geen zeggenschap over het type auto wat het kon kiezen. De rest deels (34%) of volledig (49%).



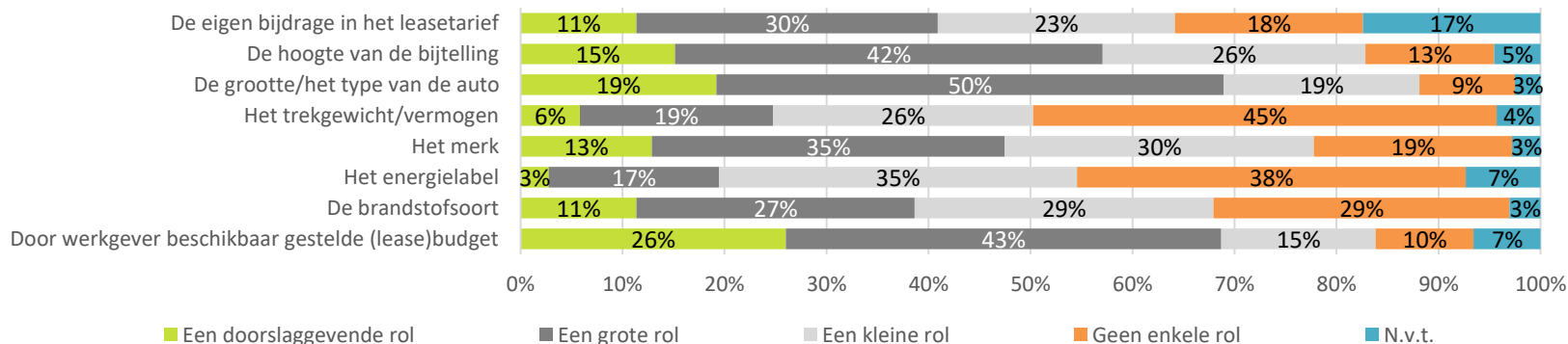
## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- Over zaken die van invloed zijn geweest bij de keuze van de huidige zakelijke auto zien we een verscheiden beeld. Geld speelt een doorslaggevende of grote rol. De hoogte van de bijtelling speelde voor 42% een grote rol en voor 15% was het doorslaggevend. Het beschikbaar gestelde budget door de werkgever speelde voor 69% een grote tot doorslaggevende rol.
- Een ander tamelijk uitgesproken beeld is te zien bij de stelling over de grootte/ het type van de auto, waarbij 69% aangeeft dat het een belangrijke rol heeft gespeeld.
- Het energielabel heeft bij de respondenten de minst belangrijke rol gespeeld bij de keuze van de auto. Slechts 20% geeft aan dat het een belangrijke rol heeft gespeeld.

### In hoeverre speelden onderstaande kenmerken een rol bij het kiezen van uw huidige zakelijke auto?

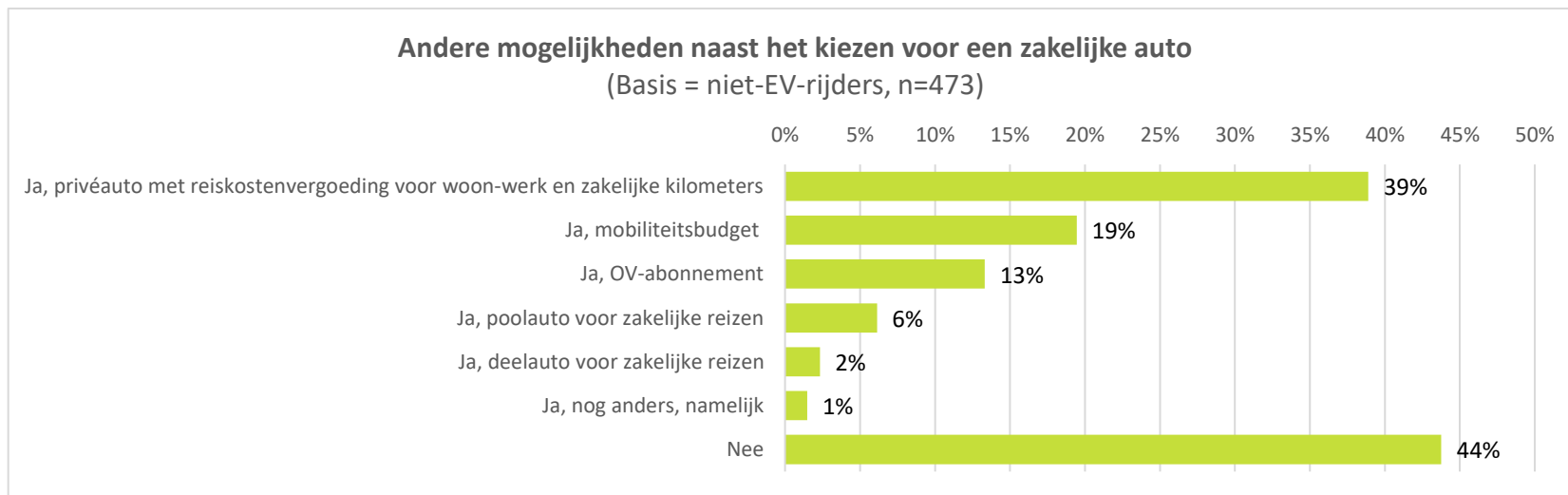
(Basis = niet-EV-rijders die (deels) zelf mochten kiezen, n=396)



## 4. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- Een groot aandeel (44%) van de niet-EV-rijders had geen mogelijkheden om voor andere mobiliteitsvergoedingen te kiezen.
- Het meest aangeboden alternatief voor de zakelijke auto is een reiskostenvergoeding voor gebruik van de privéauto voor woon-werk en zakelijke kilometers (39%).
- Het tweede en derde meest aangeboden alternatief zijn respectievelijk een mobiliteitsbudget (19%) en een OV-abonnement (13%).
- Niet-EV-rijders die niet konden (mee)beslissen over het type auto en/of geen EV konden kiezen hebben vaker (56%) ook geen mogelijkheden voor andere mobiliteitsvergoedingen.

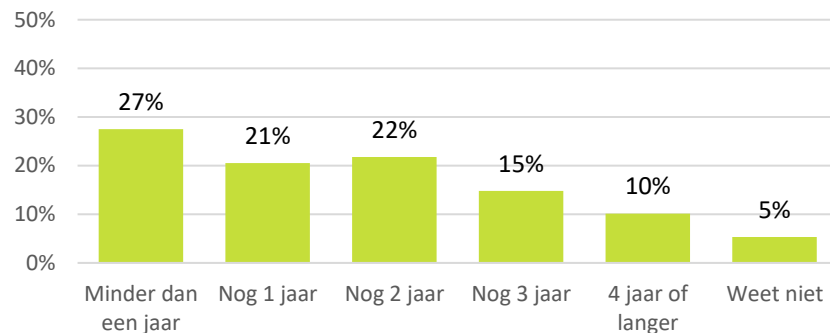


## 4. Huidige situatie

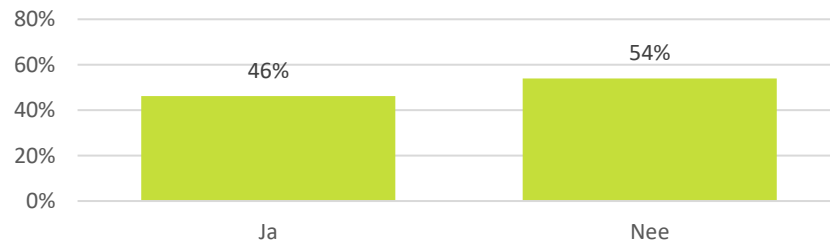
### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- Iets meer dan een kwart (27%) van de huidige niet-EV-rijders zal naar verwachting nog minder dan een jaar met deze auto blijven rijden.
- Een deel van de huidige niet-EV-rijders zal ook na 2025 nog enkele tijd met de huidige auto door rijden totdat het contract afgelopen is. Dit zal in ieder geval de groep zijn die 3 jaar of meer nog van de auto gebruik zal maken ( $\pm 25\%$ ).
- Iets minder dan de helft (46%) had bij het kiezen van de huidige auto al de mogelijkheid een elektrische auto te kiezen, iets meer dan de helft (54%) had dat niet.

Verwachting zakelijke auto nog te gebruiken  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



Mogelijkheid elektrische auto te kiezen  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



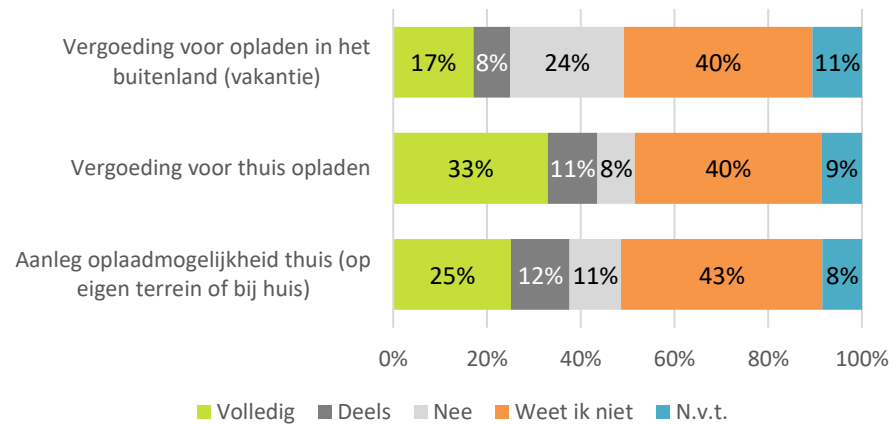
## 4. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- Een groot deel van de niet-EV-rijders (ca. 40%) is niet op de hoogte of er een vergoeding voor het thuis of in het buitenland laden is of voor de aanleg van de laadinfrastructuur.
- Een derde weet dat ze de volledige kosten voor het thuis laden vergoed zouden krijgen door de werkgever. 17% weet dat ze de laadkosten in het buitenland volledig vergoed zouden krijgen en 25% weet dat ze een volledige vergoeding krijgen als ze de laadinfrastructuur thuis gaan aanleggen.

### Vergoeding laden/laadinfrastructuur door werkgever

(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



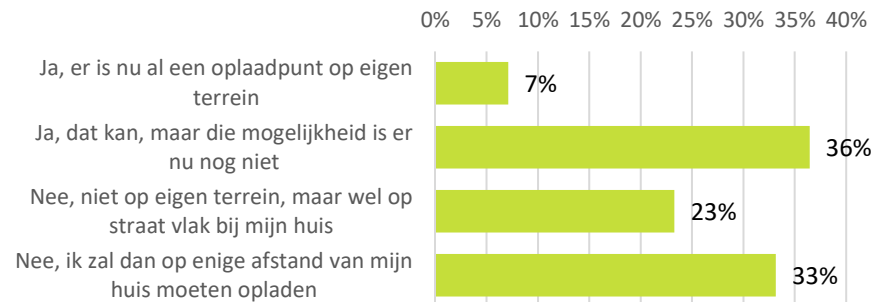
## 4. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- 7% van degenen die willen overstappen op EV (uit zichzelf of na verplichting, zie sectie 5) geeft aan dat er nu al een oplaadpunt op het eigen terrein (thuis) aanwezig is.
- Iets meer dan een derde (36%) geeft aan dat er momenteel nog geen oplaadpunt aanwezig is, maar dat hier wel de mogelijkheid toe is.
- 23% geeft aan dat er niet op het eigen terrein, maar wel in de buurt van het eigen huis mogelijkheden zijn tot het opladen van een elektrische auto.
- Een derde (33%) ziet geen mogelijkheid is om de laadinfrastructuur in de buurt van huis uit te rollen.
- Bij de werkgever zijn er meer mogelijkheden tot het opladen van de elektrische auto. Bij 67% (32% + 35%) van de niet-EV-rijders is het mogelijk om op het werkterrein op te laden. Hierbij geeft 35% aan dat er op dit moment niet genoeg faciliteiten zijn als alle zakelijke auto's elektrisch worden.
- 23% geeft aan dat er zowel op het terrein van de werkgever als in de buurt van het werk geen oplaadmogelijkheden aanwezig is.

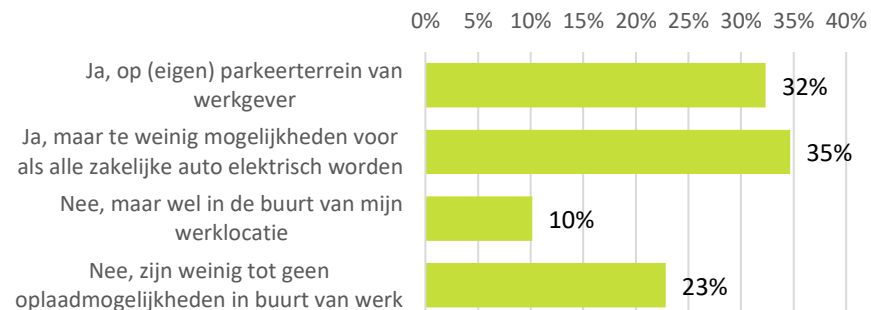
### Mogelijkheid tot het opladen op eigen terrein

(Basis = willen overstappen op EV, n=365)



### Mogelijkheid tot het opladen op het werk

(Basis = niet-EV-rijders, n=473)

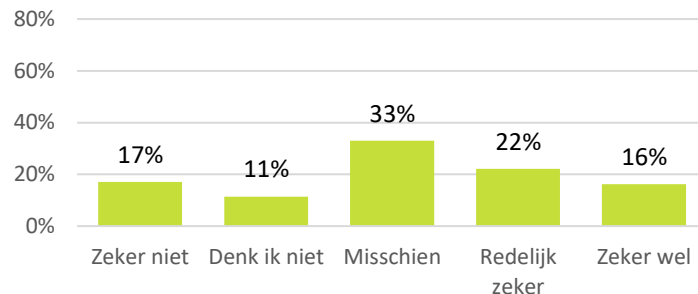


## 5. Verwachting uitwijkgedrag

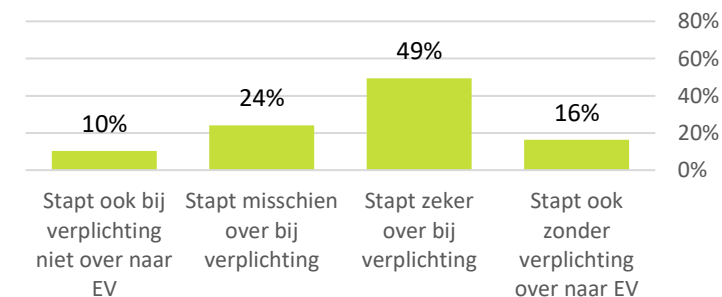
### Volgende keer wel/niet een elektrische auto

- Buiten een verplichting zou 17% van de huidige niet-EV-rijders de volgende keer zeker niet kiezen voor een volledig elektrisch aangedreven auto. 11% waarschijnlijk niet.
- Als het per 1 januari 2025 verplicht wordt om 100% elektrisch te gaan rijden (na de looptijd van de huidige auto) dan zegt 65% elektrisch te gaan rijden (16% ook zonder verplichting + 49% zeker bij verplichting).
- 10% denkt dit dan niet te gaan doen en 24% weet het nog niet. Deze 2 groepen - de (potentiële) uitwijkers - hebben we gevraagd naar verwachte keuze van alternatieven, redenen en maatregelen die hen op een andere gedachte kunnen brengen.
- Volgens verwachting is er een duidelijk verband tussen het standpunt bij vrijwillige keuze voor EV en bij verplichting. Maar van degenen die uit zichzelf zeker niet zouden overstappen, blijft toch maar een derde bij dat standpunt als er een verplichting komt. Ook onder de twijfelaars zijn er een paar die niet willen als het verplicht wordt, maar duidelijk minder.

Keuze EV zonder verplichting  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



Keuze EV bij verplichting  
(Basis = niet-EV-rijders, n=473)



## 5. Verwachting uitwijkgedrag

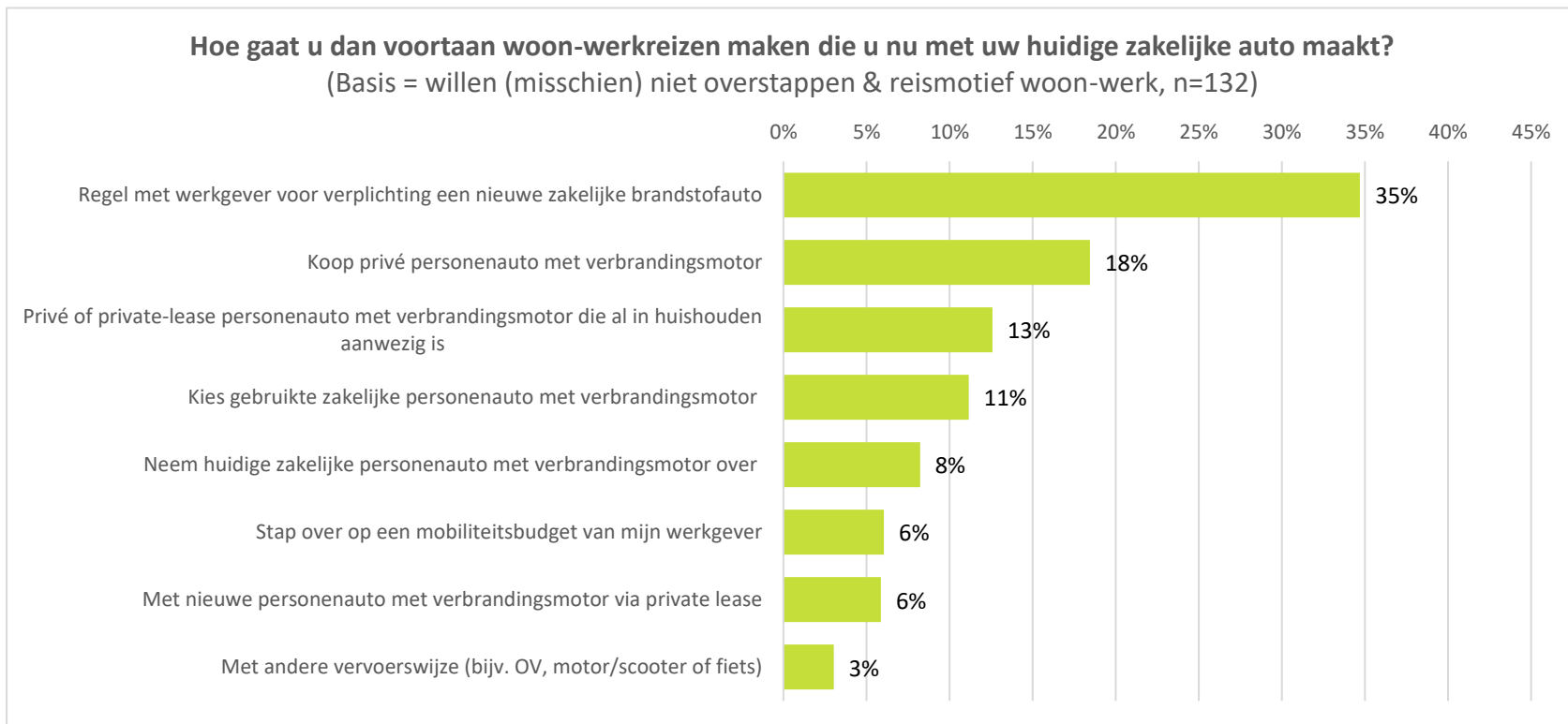
### Volgende keer wel/niet een elektrische auto

- Potentiële uitwijkers vinden we vooral onder de niet-EV-rijders die
  - de auto niet voor woon-werkverkeer gebruiken
  - frequent zakelijke reizen maken
  - een vergoeding ontvangen voor de brandstofkosten van privéritten
  - nog minder dan een jaar met de huidige auto moeten doen
  - bij de huidige auto ook al voor EV mochten kiezen (maar dat dus niet deden)
  - geen vergoeding van de werkgever krijgen voor aanleg laadinfrastructuur of laden thuis of op vakantie
  - weinig tot geen laadmogelijkheden vinden in de buurt van hun werk
  - In de IT-sector werken
- Wat verder opvalt is dat degenen die *zeker niet vrijwillig* overstappen naar EV gemiddeld de meeste kilometers per jaar rijden (29.650). We zien echter geen significant verschil in gemiddelde jaarkilometrages tussen degenen die *bij een verplichting* wel of niet willen overstappen.



## 5. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto verplicht wordt



## 5. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto verplicht wordt



\* Voor de vergelijking is hier de zelfde categorievolgorde aangehouden als bij vorige grafiek over woon-werk.

## 5. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto verplicht wordt

#### Woon-werk

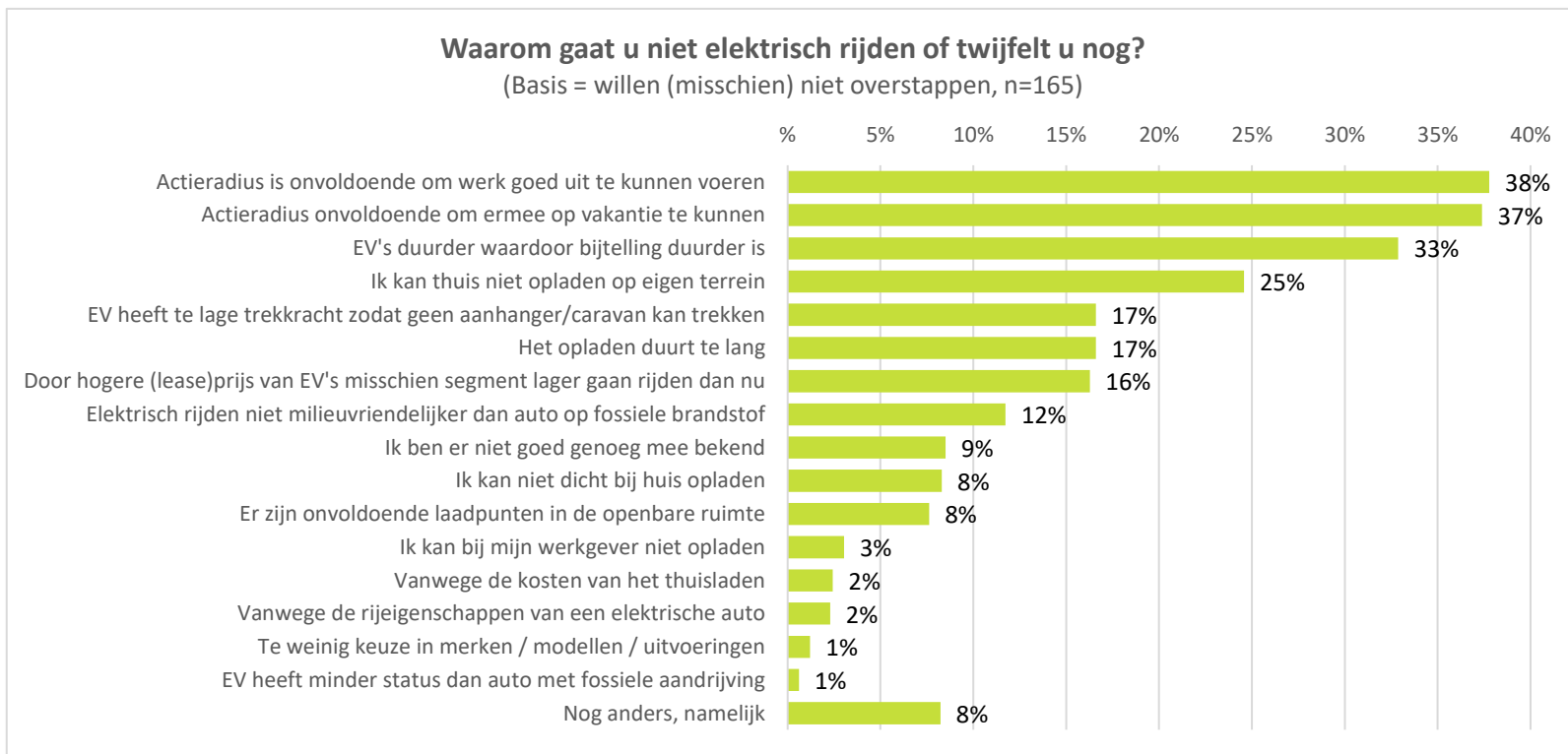
- Van degenen die geen elektrische zakelijke auto willen gaan gebruiken wanneer dit verplicht wordt, of dit nog niet weten, zegt 35% dat ze net voordat de verplichting ingaat nog snel een nieuwe zakelijke personenauto met verbrandingsmotor willen regelen.
- 18% geeft aan een auto privé te kopen in plaats van het gebruiken van een zakelijke auto.
- 13% geeft aan van een auto met verbrandingsmotor gebruik te maken die al in het huishouden aanwezig is.
- Het (deels) overstappen op andere vervoersmiddelen is geen populaire keuze; slechts 6% zegt te kiezen voor een mobiliteitsbudget en 3% voor een andere modaliteit, zoals OV of fiets.

#### Zakelijk

- Van degenen die geen elektrische zakelijke auto willen gaan gebruiken wanneer dit verplicht wordt, verkiezen voor woon-werk reizen als zakelijke reizen in ongeveer gelijke mate voor dezelfde alternatieven.
- Voor de zakelijke reizen is het snel regelen van een nieuwe zakelijke personenauto met verbrandingsmotor relatief gezien populairder ten opzichte van andere uitwijkmogelijkheden dan bij woon-werkreizen. Dit wordt het meest genoemd door degenen die bij een verplichting nog twijfelen over wel/ niet EV.
- Van degenen die zowel woon-werk als zakelijke reizen maakt met de zakelijke auto kiest 87% hetzelfde alternatief voor de zakelijke reizen als voor de woon-werkreizen.

## 6. Redenen uitwijkgedrag

### Meest genoemde redenen voor niet elektrisch willen rijden



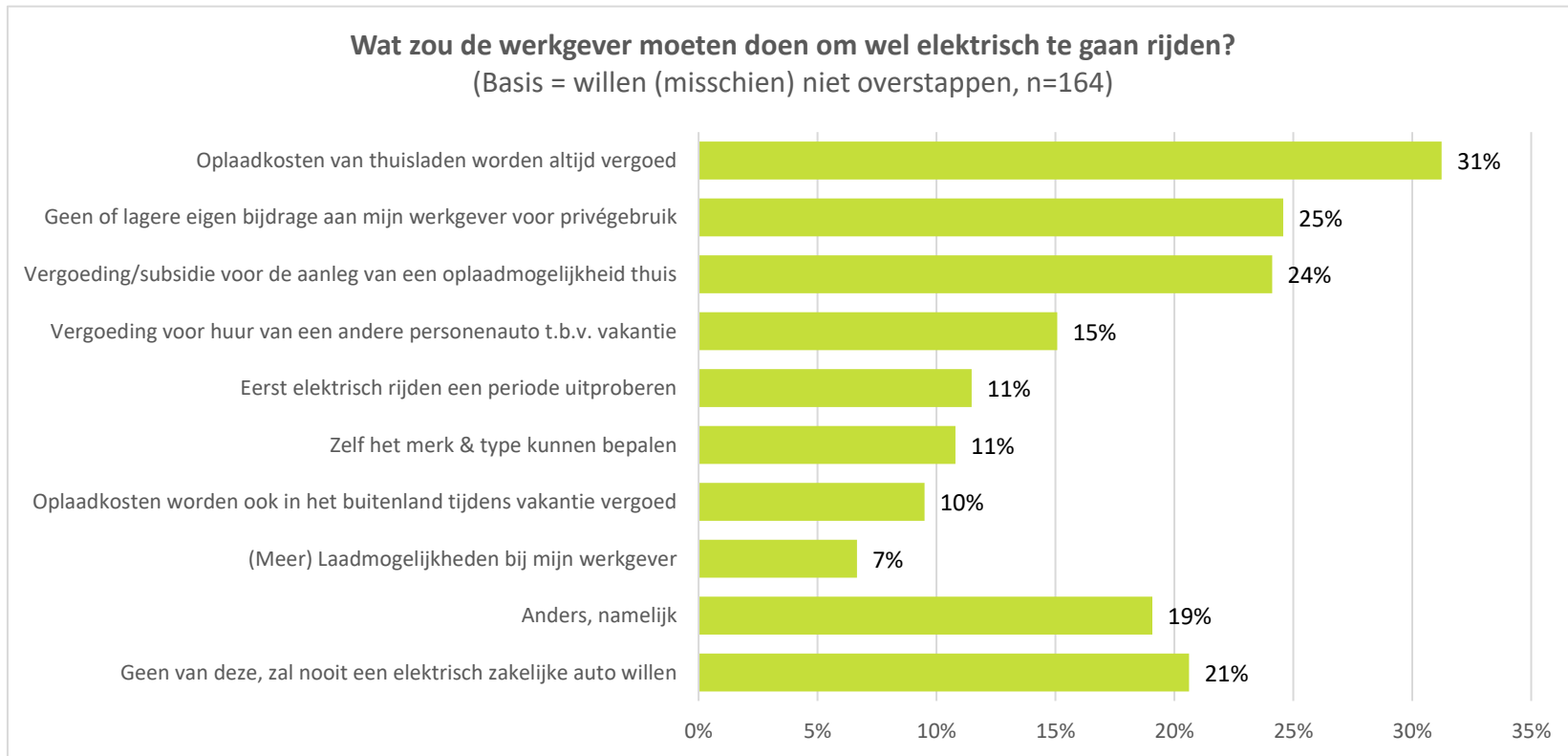
## 6. Redenen uitwijkgedrag

### Meest genoemde redenen voor niet elektrisch willen rijden

- Er worden verschillende redenen genoemd, waardoor mensen twijfelen om elektrisch te rijden.
- De twee meest genoemde redenen om niet elektrisch te willen rijden gaan beide over de actieradius. Niet-EV-rijders zijn bang dat de actieradius onvoldoende is om het werk goed uit te kunnen voeren (38%) of om ermee op vakantie te kunnen (37%).
- De derde meest genoemde reden is dat elektrische auto's duurder zijn, waardoor ook de bijtelling hoger is (33%). Dit speelt vooral een rol bij de twijfelaars.
- Ook het niet thuis op eigen terrein kunnen opladen wordt als een belemmering ervaren (25%). Ook dit wordt het meest genoemd door degenen die nog twijfelen of ze gaan overstappen naar EV bij een verplichting.
- De gedachte dat elektrisch rijden niet milieuvriendelijker is dan een auto op een fossiele brandstof wordt als reden genoemd door 12%. Dit zijn vooral degenen die zeker niet over willen stappen.
- Bijna 10% geeft toe niet genoeg bekend te zijn met elektrisch rijden. Dit wordt dan weer meer genoemd door twijfelaars.

## 7. Flankerend beleid

### Acties werkgever ter stimulering elektrische zakelijke auto



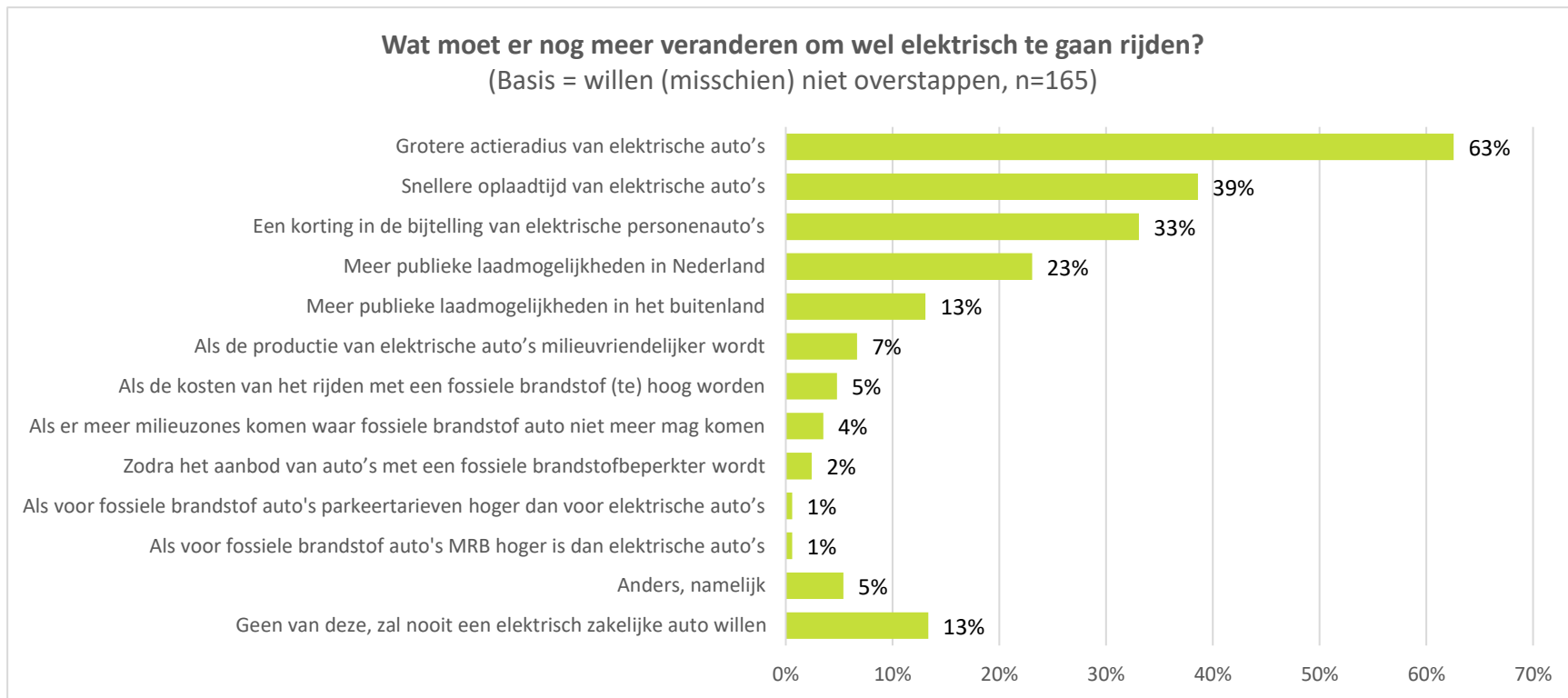
## 7. Flankerend beleid

### Acties werkgever ter stimulering elektrische zakelijke auto

- Werkgevers zouden een aantal dingen kunnen doen zodat huidige niet-EV-rijders wel gebruik willen maken van een elektrische zakelijke auto. Logischerwijs zijn het vooral de twijfelaars die acties noemen die hen zouden kunnen overhalen.
- De vier meest genoemde acties hebben betrekking op het kostenaspect:
  1. vergoeding van de kosten van het thuis laden (31%).
  2. lagere bijdrage aan de werkgever voor privégebruik (25%).
  3. vergoeding/subsidie voor het aanleggen van laadinfrastructuur thuis (24%).
  4. Vergoeding huur vakantieauto (15%).
- 21% geeft aan dat de werkgever niks kan doen, omdat degene nooit elektrisch zou willen rijden.

## 7. Flankerend beleid

### Overige verbeterpunten ter stimulering EV zakelijke auto





## 7. Flankerend beleid

### Overige verbeterpunten ter stimulering EV zakelijke auto

- De zakelijke rijders geven nog een aantal andere punten aan die zouden moeten veranderen zodat ze wel gebruik willen maken van een elektrische zakelijke auto. Ook hier zijn het vooral de twijfelaars die verbeterpunten of maatregelen noemen die hen zouden kunnen overhalen.
- Het vaakst wordt het vergroten van de actieradius van elektrische auto's genoemd (63%). Daarna volgen een snellere oplaadtijd (39%) en een korting op de bijtelling (33%).
- Ook voorlichting over rijden met of het opladen van een elektrische auto zou een bijdrage kunnen leveren. Eerder zagen we dat 9% de onbekendheid met elektrisch rijden als reden noemt (nog) niet te willen overstappen, vooral bij degenen die twijfelen.

## 8. Effect uitwijkgedrag op CO<sub>2</sub>-emissie

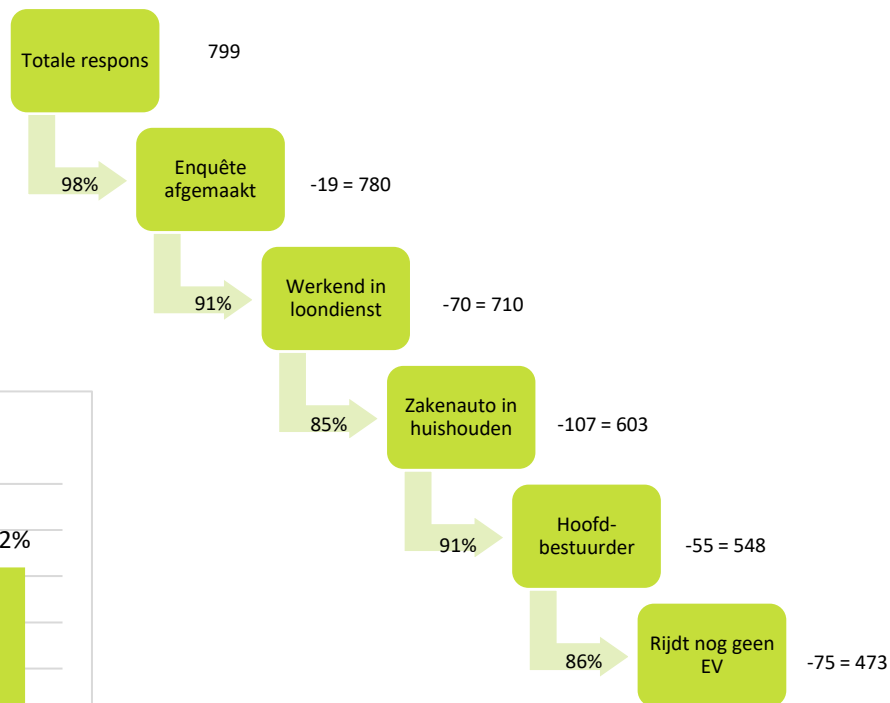
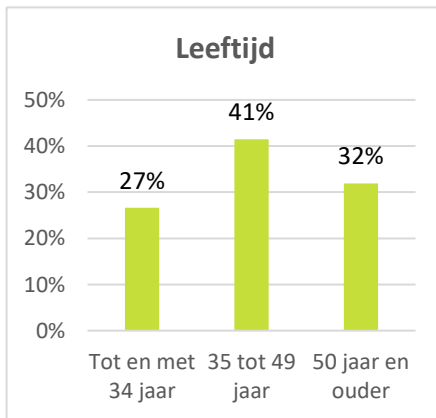
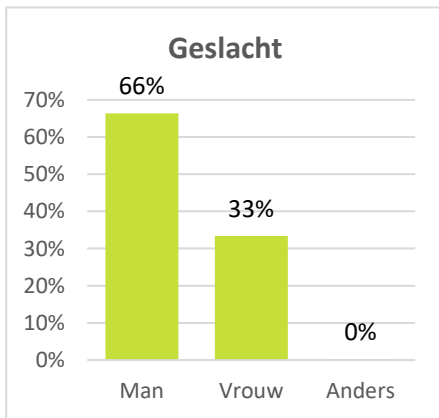
### Minder CO<sub>2</sub>-reductie door uitwijkgedrag bij verplichting

- Zoals eerder vermeld zegt 65% wel elektrisch te gaan rijden als dit verplicht wordt per 1 januari 2025 voor zakelijke personenauto's. 10% zegt dit dan niet te gaan doen en ongeveer een kwart weet het nog niet.
- We zien geen significant verschil in de afstanden die deze groepen per jaar rijden: gemiddeld 27.350 kilometer per jaar. De groep uitwijkers maakt dus 10% van de fossiele zakelijke kilometers, de groep die nog twijfelt 24%, samen 35%.
- Eerder zagen we ook dat uitwijken naar andere, schone vervoerswijzen door een kleine groep als alternatief gekozen zou worden (3-4%), dus we rekenen met 96% uitwijk naar een auto op fossiele brandstof.
- Dan is de CO<sub>2</sub>-reductie die niet gerealiseerd wordt vanwege uitwijkgedrag dus ongeveer 10-33%.

# Bijlage onderzoeksverantwoording

## Respons

- Hiernaast weergegeven de uitval op selectievragen. Panelleden waarvan uit eerdere onderzoeken al bekend was dat ze over een zakenauto beschikken, werden in elk geval uitgenodigd deel te nemen. De uitvalpercentages zijn dus niet representatief voor de populatie van volwassen Nederlanders.
- Hieronder en op de volgende pagina de verdeling naar achtergrondkenmerken van de deelnemers aan de enquête die nu nog geen EV rijden.

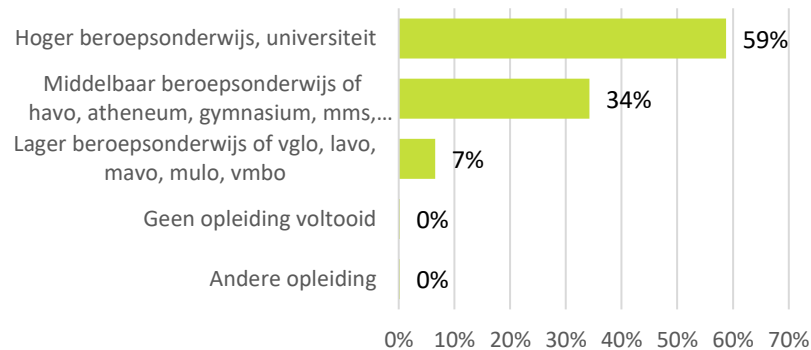


# Bijlage onderzoeksverantwoording

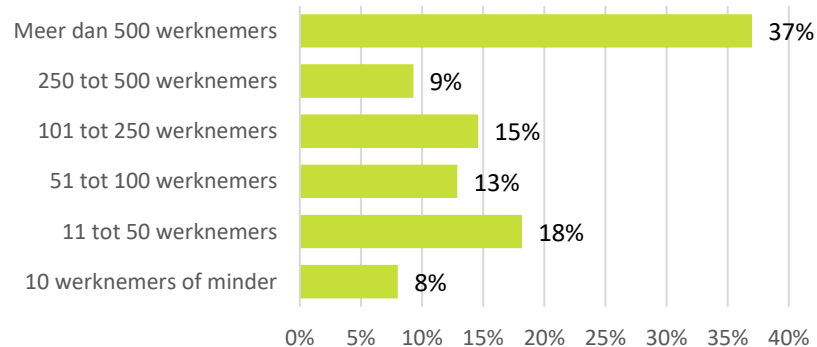
## Respons

Sector	Aandeel
Landbouw, bosbouw en visserij	1%
Industrie	8%
Energievoorziening	2%
Waterbedrijven en afvalbeheer	1%
Bouwnijverheid	10%
Handel	7%
Vervoer en opslag	3%
Horeca	2%
Informatie en communicatie	16%
Financiële dienstverlening	8%
Verhuur en handel van onroerend goed	1%
Specialistische zakelijke diensten	11%
Verhuur en overige zakelijke diensten	1%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	3%
Onderwijs	1%
Gezondheids- en welzijnszorg	7%
Overige dienstverlening	16%

## Hoogst genoten opleiding



## Personeelsomvang



# Bijlage onderzoeksverantwoording

## Respons

