



Rapport I&O Research

Uitwijkgedrag vlootnormering

Onderzoek onder werkgevers naar uitwijkgedrag bij vlootnormering



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Colofon

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2022/303

Datum

december 2022

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteurs

Charlotte Veenvliet
Nathalie Theelen

Copyright

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding en achtergrond	8
3. Wagenpark en mobiliteitsbeleid	12
4. Vlootnormering	23
5. Uitwijkgedrag	30

1. Managementsamenvatting



Managementsamenvatting

In het klimaatakkoord uit 2019 zijn doelen gesteld en afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 ongeveer te halveren. Eén van de maatregelen is vlootnormering: elke nieuwe auto (koop of lease) bij bedrijven moet na een bepaalde datum (gedacht wordt aan 1 januari 2025) emissieloos zijn. Het is te verwachten dat zowel de ondernemers als de werknemers 'uitwijkgedrag' kunnen gaan vertonen. Onder uitwijkgedrag wordt verstaan dat werkgevers na de wetswijziging níet overstappen op een duurzame personenautovloot, bijvoorbeeld door minder auto's van de zaak aan te bieden.

I&O Research heeft in november 2022 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek onder werkgevers en zzp'ers uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in dit eventuele uitwijkgedrag rondom de vlootnormering. Het onderzoek moet daarbij inzicht geven in de redenen die werkgevers hebben voor potentieel uitwijkgedrag en de mogelijkheden die er zijn om dit gedrag te voorkomen.

De dataverzameling vond plaats in het I&O Research Ondernemerspanel en I&O Research Panel waarbij een groep van in totaal 1.842 ondernemers op vestigingsniveau de vragenlijst invulden. De helft van de vestigingen met 2 of meer werkzame personen beschikt over personenauto's van de zaak (49%). Bij zzp'ers is dit bij één op de drie het geval (35%). Vestigingen in de sectoren industrie, bouw en nutsbedrijven (49%), handel en logistiek en horeca (44%) en in de financiële en zakelijke dienstverlening (41%) beschikken vaker over personenauto's van de zaak. Bij de overheid, in het onderwijs en in de zorg (31%) hebben bedrijven naar verhouding minder vaak auto's van de zaak.

Het onderzoek richt zich enkel op de vestigingen die minstens 1 personenauto van de zaak hebben. Een ondernemer of degene die verantwoordelijk is voor het mobiliteitsbeleid van de bedrijfsvestiging heeft de vragenlijst ingevuld. Uiteindelijk behoorden 717 ondernemers tot de doelgroep, waarvan 355 zzp'ers en 362 vertegenwoordigers van bedrijfsvestigingen met 2 of meer werkzame personen. Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten vanuit dit onderzoek.

Merendeel personenauto's van zaak zijn niet elektrisch

- Bij een kwart van de vestigingen met 2 of meer werkzame personen zijn de personenauto's van de zaak allemaal geleased (24%). Bij zes op de tien (62%) zijn alle auto's in eigendom van de zaak. Het merendeel van zzp'ers (88%) heeft de auto van de zaak in eigendom. Circa één op de tien auto's van zzp'ers (12%) zijn geleased.
- Ongeveer 15 procent van de auto's van de zaak zijn elektrisch. Zeven op de tien vestigingen met 2 of meer werkzame personen die een auto van de zaak aanbieden, beschikken niet over elektrische personenauto's (71%). Meer dan acht op de tien zzp'ers (85%) beschikken niet over elektrische personenauto's. De meest genoemde reden waarom bedrijven (nog) geen alternatieven aanbieden is omdat elektrische auto's te duur zijn en het daardoor kostentechnisch niet uit kan in de bedrijfsvoering (45%).

Merendeel werknemers die elektrische auto van zaak rijden worden door werkgever hierin ondersteund

- Werkgevers ondersteunen werknemers die in een elektrische auto van de zaak rijden door geen of een beperkte eigen bijdrage te vragen (44%) of een deel van de laadkosten thuis te vergoeden (32%). Ook verruimt een op de vijf het (lease)budget of realiseert kosteloos een laadpaal thuis.

Twee derde vestigingen blijft auto's van de zaak beschikbaar stellen

- Indien de overheid per 2025 een verbod instelt om nieuwe personenauto's van de zaak te kopen of leasen als deze CO₂ uitstoten, blijft twee derde van de vestigingen auto's van de zaak beschikbaar stellen. Zes op de tien vestigingen (63%) blijft dit voor alle auto's doen en 3 procent zou dit voor minder medewerkers dan nu aanbieden. Een derde van de vestigingen (34%) zou dan geen auto's van de zaak beschikbaar stellen.
- Vestigingen die auto's van de zaak blijven aanbieden noemen als belangrijkste reden dat dit een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde is (45%). Bijna een kwart doet dit om te kunnen sturen op duurzaamheid. Vestigingen die geen of minder auto's zouden aanbieden doen dit met name vanwege de kosten (41%).

Uitwijkgedrag bestaat voornamelijk uit langer doorrijden met huidige auto's

- Vestigingen die geen of minder auto's van de zaak zouden aanbieden, zien langer doorrijden met huidige auto's met verbrandingsmotor als meest waarschijnlijke alternatief (61%). Ook overwegen drie op de tien (30%) een reiskostenvergoeding.

Ruim vier op tien zou medewerkers niet extra ondersteunen

- Van de vestigingen (met 2+medewerkers) die auto's van de zaak blijven aanbieden, zou 45 procent hun medewerkers niet extra ondersteunen. Ongeveer twee op de tien (18%) denkt van wel en een groep van 38% weet dit nog niet.
- De manier waarop ondersteunt zou worden verschilt sterk: van een kosteloze laadpaal, thuislaadvergoeding, geen of beperkte eigen bijdrage tot verruiming van het (lease)budget.

Fiscaal stimuleren, verbeteren laadmogelijkheden en openstaan voor andere mogelijkheden

- Om organisaties over de streep te trekken om wel (evenveel) personenauto's van de zaak aan te blijven aanbieden, worden meermaals aspecten rondom de kosten van (elektrisch) vervoer genoemd zoals het fiscaal stimuleren/verlaging van bijtelling of het aanbieden van subsidies. Daarnaast komen aspecten rondom (verbetering) van laadmogelijkheden en -capaciteit naar voren. Tegengeluiden worden ook genoemd: geen dwingende regels en ook openstaan voor andere mogelijkheden zoals waterstof.

2. Inleiding en achtergrond



Inleiding

Aanleiding en achtergrond

In het klimaatakkoord uit 2019 zijn doelen gesteld en afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 ongeveer te halveren (vergeleken met 1990). Ook de mobiliteitssector draagt bij aan het realiseren van deze doelstellingen. Het kabinet onderzoekt de haalbaarheid en vormgeving van wetgeving die bedrijven dwingend beweegt om hun personenautopark te vergroenen.

Eén van de maatregelen is vlootnormering: elke nieuwe auto (koop of lease) bij bedrijven moet na een bepaalde datum emissieloos zijn. Gedacht wordt aan 1 januari 2025. Na deze ingangsdatum stromen de nieuwe emissieloze personenauto's het zakelijke wagenpark in op die momenten dat de nu rijdende auto's aan vervanging toe zijn. Dat proces kan zo'n vijf jaar in beslag nemen. Per 2030 is de Nederlandse zakelijke personenautovloot dan nagenoeg emissieloos.

Het is te verwachten werkgevers 'uitwijkgedrag' kunnen gaan vertonen. Onder uitwijkgedrag wordt verstaan dat werkgevers na de wetswijziging níét overstappen op een duurzame personenautovloot, bijvoorbeeld door minder auto's van de zaak aan te bieden, over te stappen op alternatieven zoals een reiskostenvergoeding of langer door te rijden met huidige personenauto's. Weerstand bij werkgevers kan onder andere gelegen zijn in de extra kosten van (de aanschaf van) laadinfrastructuur.

Doelstelling van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de omvang van uitwijkgedrag onder werkgevers om over te stappen op elektrisch vervoer. Het onderzoek moet daarbij inzicht geven in de redenen die werkgevers hebben voor potentieel uitwijkgedrag en de mogelijkheden die er zijn om dit gedrag te voorkomen.

Onderzoeksvragen

Uit de doelstelling zijn de volgende onderzoeksvragen af te leiden:

- 1 Welk uitwijkgedrag kan de wetgever verwachten, wat gaan werkgevers doen?
- 2 Welke gevolgen kan dit uitwijkgedrag hebben voor de duurzaamheid van de zakelijke (en persoonlijke) mobiliteit van werknemers?
- 3 Hoe groot zou dit uitwijkgedrag kunnen zijn (om de impact op emissies als gevolg van uitwijkgedrag beter te kunnen kwantificeren)?
- 4 Wat zijn (de belangrijkste) redenen voor werkgevers om uitwijkgedrag te vertonen?
- 5 In welke mate zouden werkgevers 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?

Doelgroep

Het onderzoek richt zich primair op werkgevers en zzp'ers met een zakelijke personenautovloot. De vragenlijst is uitgezet op vestigingsniveau en is ingevuld door de ondernemer of degene die verantwoordelijk is voor het mobiliteitsbeleid van de bedrijfsvestiging. Deze respondenten hebben allen aangegeven minstens op de hoogte te zijn van het mobiliteitsbeleid (zie tabel op de volgende pagina). De verwachting is daarom dat uitspraken over vestigingen vergelijkbaar zijn met uitspraken over organisaties als geheel.

Onderzoeksverantwoording

I&O Research voerde een landelijk representatief onderzoek uit onder 717 respondenten. De dataverzameling vond plaats in het I&O Research Ondernemerspanel en I&O Research Panel van 21 november tot en met 30 november. Er werd een groep van in totaal 5.858 vestigingen uitgenodigd. Daarvan deden 1.842 respondenten mee (respons 31%). Uiteindelijk behoorden 717 respondenten tot de doelgroep, waarvan 355 zzp'ers en 362 bedrijfsvestigingen vertegenwoordigden met 2 of meer werkzame personen.

Er is hierbij de splitsing gemaakt naar zzp'ers en vestigingen met 2 of meer werkzame personen. Waar relevant, zijn resultaten voor grotere vestigingen (zeer indicatief) beschreven in dit rapport.

De resultaten zijn gewogen naar grootteklasse en sector. Daarmee zijn de resultaten representatief voor deze kenmerken.

Grootteklasse	N	Sector	N	Betrokken bij mobiliteitsbeleid (uitgevraagd bij 2+ werkzame personen)	N
Zzp'er	355	Landbouw/visserij	26	Ik neem (eventueel samen met anderen) beslissingen over dit onderwerp	306
2-49 werkzame personen	317	Industrie, bouw en nutsbedrijven	93	Ik ben betrokken bij de uitvoering van mobiliteitsregelingen, -acties en -faciliteiten	51
50+ werkzame personen	41	Handel en logistiek, horeca	117	Ik adviseer onze organisatie over dit onderwerp	31
		Financiële en zakelijke dienstverlening	250	Ik heb hier geen enkele rol in, maar ben wel op de hoogte hoe dit is geregeld binnen ons bedrijf	28
		Overheid, onderwijs, zorg en overig	120	Ik verzamel informatie over dit onderwerp voor mijn organisatie	23

Leeswijzer

Allereerst gaat dit rapport in op het wagenpark en het huidige mobiliteitsbeleid binnen een bedrijfsvestiging in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de vlootnormering. Tenslotte komt in hoofdstuk 5 het uitwijkgedrag aan bod. De percentages in deze rapportage worden afgerond op hele cijfers. Hierdoor tellen de percentages in sommige figuren en tabellen op tot 99 of 101 procent. In grafieken zijn percentages van 1 procent -vanwege de leesbaarheid- niet zichtbaar. Als we in het rapport spreken over vestigingen, gaat het om zzp'ers én vestigingen met 2 of meer werkzame personen, tenzij anders vermeld. In de tekst benoemen we de verschillen tussen sectoren en tussen vestigingen die wel en niet voorop lopen als het gaat om duurzaamheid binnen het mobiliteitsbeleid (koplopers en achterblijvers). Bij alle benoemde verschillen gaat het om significante verschillen en subgroepen van minstens 100 respondenten.

3. Wagenpark en mobiliteitsbeleid



Zes op tien vestigingen beschikt niet over personenauto van zaak



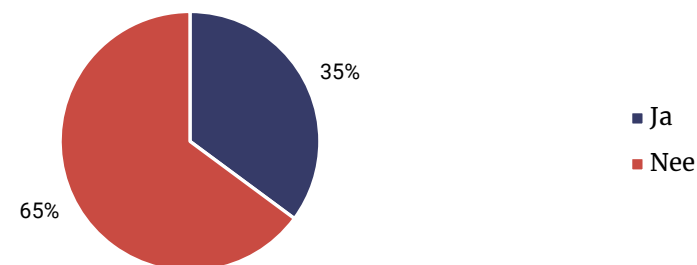
- De helft van de vestigingen met 2 of meer werkzame personen beschikt over personenauto's van de zaak (49%). Bij zzp'ers is dit bij één op de drie het geval (35%).



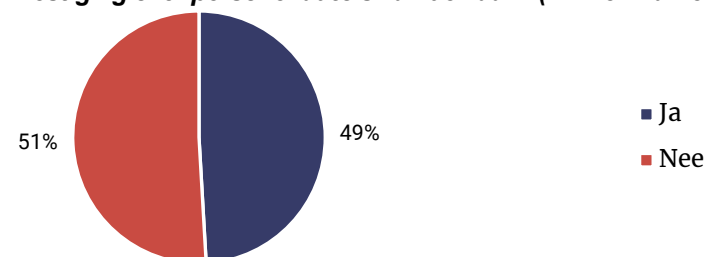
- Vestigingen in de sectoren industrie, bouw en nutsbedrijven (49%), handel en logistiek en horeca (44%) en in de financiële en zakelijke dienstverlening (41%) beschikken vaker over personenauto's van de zaak. Vestigingen in de sectoren overheid, onderwijs en zorg (31%) minder vaak.
- Grote vestigingen met 50 of meer werkzame personen hebben vaker personenauto's van de zaak (70%)*.

*Vanwege de lage aantallen in deze subgroep (n<50) dienen deze resultaten als indicatief te worden beschouwd.

Beschikt uw vestiging over personenauto's van de zaak? (zzp, n=1.024)



Beschikt uw vestiging over personenauto's van de zaak? (2+ werkzame personen, n=669)



Een personenauto van de zaak is in dit onderzoek als volgt gedefinieerd: "Een personenauto van de zaak is een personenauto die gekocht of geleased is door een rechtspersoon of in het geval van een zzp'er ingebracht is op de zakelijke balans."

Merendeel personenauto's zijn in eigendom van zaak

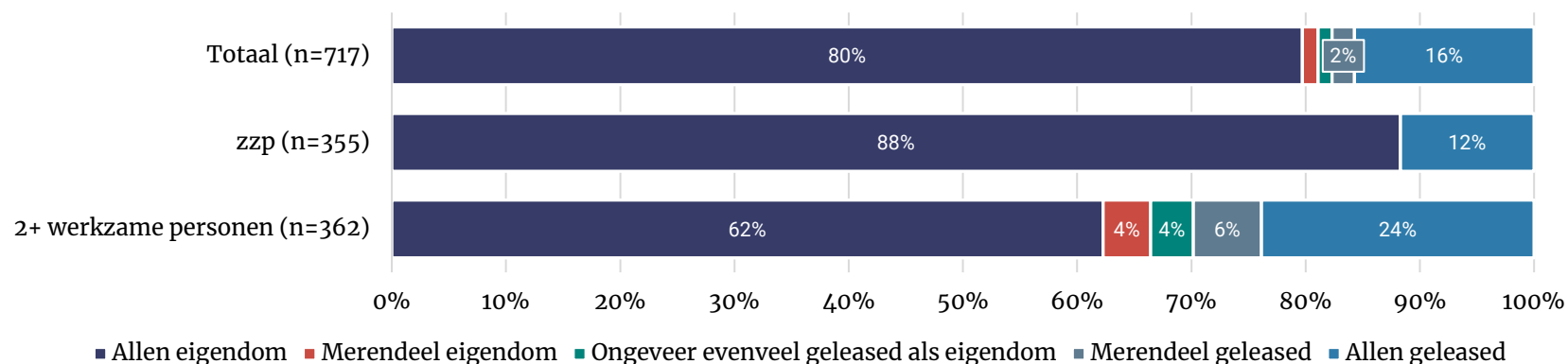


- Van de vestigingen met auto's van de zaak, is 80 procent eigenaar van het volledige zakelijke wagenpark. Bij 16 procent zijn juist alle personenauto's geleased.
- Bij een kwart van de vestigingen met 2 of meer werkzame personen zijn de personenauto's van de zaak allemaal geleased (24%). Bij zes op de tien (62%) zijn de auto's volledig in eigendom van de zaak. Het merendeel van zzp'ers (88%) heeft de auto van de zaak in eigendom. Circa één op de tien auto's (12%) van hen zijn geleased.



- Vestigingen met geen enkele elektrische auto hebben vaker de auto's volledig in eigendom (83%) dan vestigingen die minstens 1 elektrische auto hebben (67%).

Zijn deze personenauto's van de zaak in eigendom of geleased? (n=717)

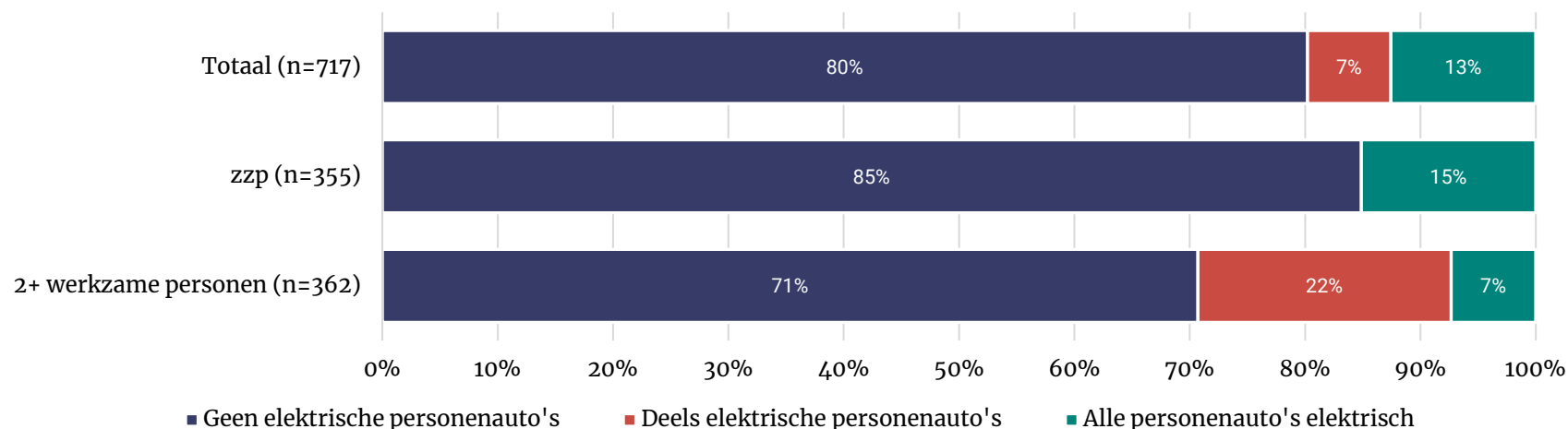


Merendeel vestigingen beschikt niet over elektrische personenauto's



- Van de vestigingen met auto's van de zaak, beschikken acht op de tien (80%) over geen enkele elektrische personenauto van de zaak. Bij dertien procent zijn alle personenauto's van de zaak elektrisch.
- Zeven op de tien vestigingen met 2 of meer werkzame personen (71%) hebben geen elektrische personenauto's. Twee op de tien vestigingen (22%) hebben deels elektrische personenauto's. Zeven procent is volledig elektrisch. Het merendeel van de zzp'ers (85%) heeft geen elektrische personenauto.

Wat is het aandeel volledig elektrische voertuigen van de personenauto's van de zaak (n=717)?



Aandeel elektrische auto's 15 procent



- De vestigingen met 2 of meer werkzame personen en minstens 1 auto van de zaak, hebben gemiddeld 4,4 personenauto's van de zaak.
- Gemiddeld is het aandeel elektrische auto's 15 procent. Dit geldt zowel voor zzp'ers als grotere bedrijven.

Wat is het aandeel volledig elektrische voertuigen van de personenauto's van de zaak (n=717)?

	Totaal (n=717)	Zzp'ers (n=355)	2+ werkzame personen (n=362)
Wat is het aantal personenauto's van de zaak van uw vestiging?	2,1	1,0	4,4
Hoeveel auto's hiervan zijn volledig elektrische voertuigen?	0,4	0,2	0,8
Aandeel elektrisch in procent	15%	15%	15%

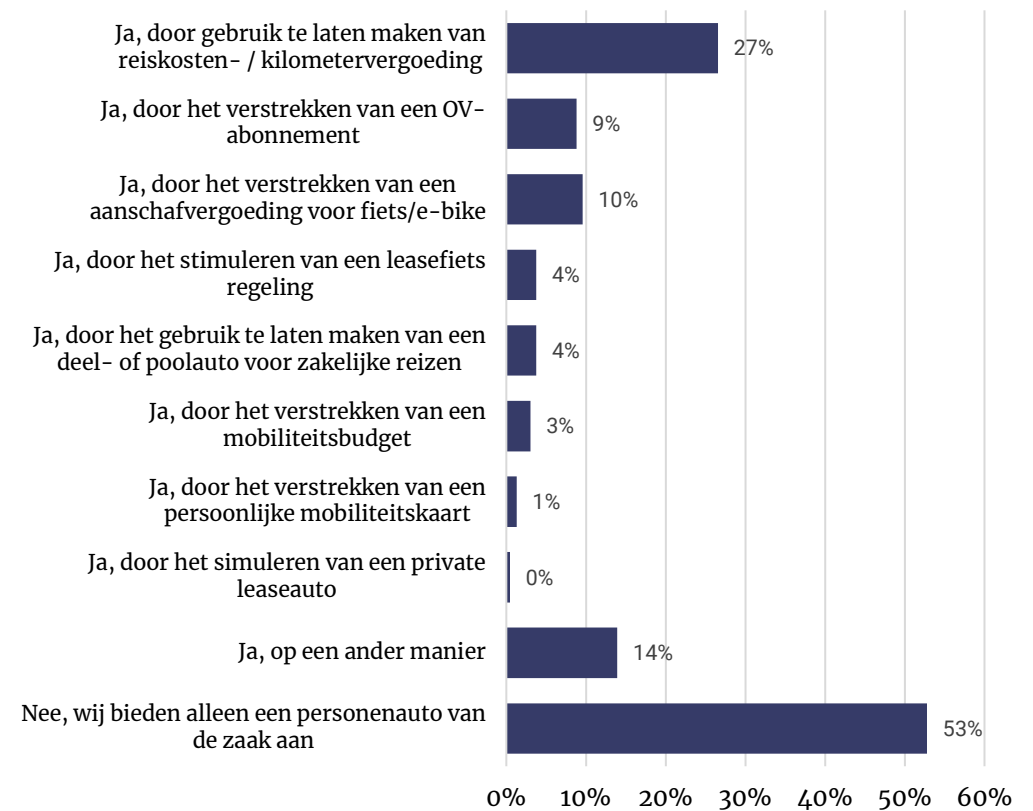
Vergoeding reis- of kilometerkosten meest genoemde alternatief



- Van de bedrijven die in aanmerking komen voor een personenauto van de zaak biedt meer dan een kwart (27%) het alternatief om gebruik te laten maken van een reis- of kilometervergoeding.
- De helft van deze bedrijven (53%) biedt geen alternatieve optie.

Biedt uw bedrijf de werknemers die in aanmerking komen voor een personenauto van de zaak de keuze voor een alternatief? (2+ werkz. pers., n=362)

Meerdere antwoorden mogelijk



Aanschafkosten drempel voor elektrische auto van de zaak

U geeft aan (nog) geen elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden. Wat zijn de drie belangrijkste redenen om dit (nog) niet te doen? (n=526)

	Totaal (n=526)	zzp (n=299)	2+ werkz. personen (n=227)
Elektrische auto's zijn te duur, dat kan kostentechnisch nog niet uit in mijn bedrijfsvoering	45%	47%	38%
De actieradius is onvoldoende om mijn werknemers hun werk goed uit te kunnen laten voeren	28%	28%	29%
De actieradius is onvoldoende zodat werknemers er privé onvoldoende mee uit de voeten kunnen (bijv. op vakantie in het buitenland)	16%	19%	10%
Medewerkers kunnen thuis niet opladen op hun eigen terrein	16%	18%	11%
Elektrisch rijden is niet milieuvriendelijker dan een auto op een fossiele brandstof	15%	16%	11%
Een elektrische personenauto heeft een te lage trekkracht zodat deze geen aanhanger caravan kan meenemen	14%	13%	15%
Elektrische personenauto's zijn duurder waardoor werknemers meer aan bijtelling kwijt zijn	13%	15%	7%
Het opladen duurt te lang	9%	10%	6%
Medewerkers kunnen niet dicht bij hun huis opladen	8%	9%	3%
Te weinig keuze in merken modellen uitvoeringen	6%	7%	5%



- De belangrijkste reden waarom ondernemers (nog) geen elektrische voertuigen aanbieden is omdat deze te duur zijn en het daardoor kostentechnisch niet uit kan in de bedrijfsvoering (45%).
- Het (verwachte) gebrek aan actieradius is voor 28 procent een reden om dit (nog) niet te doen.

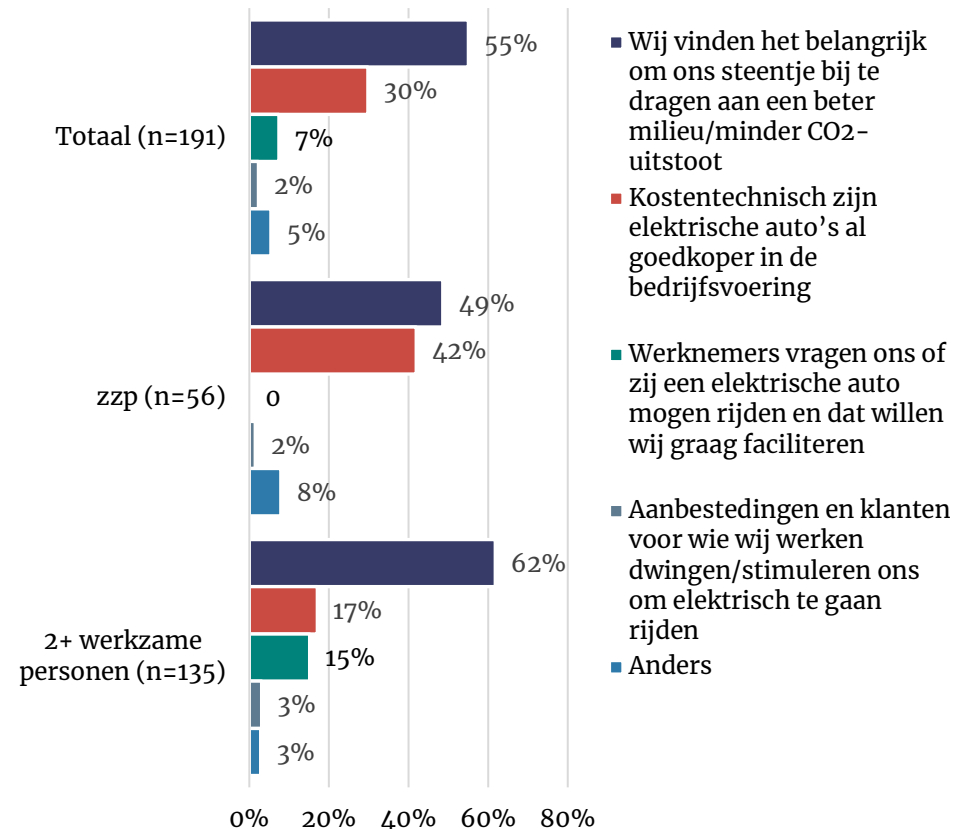
Er zijn onvoldoende laadpunten in de openbare ruimte in het buitenland	5%	6%	4%
Er zijn onvoldoende laadpunten in de openbare ruimte in Nederland	4%	4%	5%
Medewerkers kunnen op het werk niet opladen	4%	3%	7%
Wij zijn er als bedrijf niet goed genoeg mee bekend	4%	3%	5%
Door de hogere (lease)prijs van elektrische personenauto's moeten werknemers een segment lager gaan rijden dan nu	2%	3%	2%
De directie ondersteunt dit niet	1%	-	3%
Vanwege de rijeigenschappen van een elektrische auto : Wat zijn de drie belangrijkste redenen om dit (nog) niet te doen?	1%	1%	1%
Anders	21%	21%	22%

Milieu belangrijkste reden elektrisch wagenpark



- Ruim de helft (55%) van de ondernemers noemt milieu als reden om elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden en drie op de tien noemen dat dit kostentechnisch voordeliger is.
- Zzp'ers noemen vaker dat het kostentechnisch al goedkoper is (41%)* dan vestigingen met 2 of meer werkzame personen (17%).

U geeft aan elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden. Wat is hierbij de belangrijkste overweging vanuit uw bedrijf? (n=191)



*Vanwege de lage aantallen, dienen deze resultaten als indicatief te worden beschouwd.

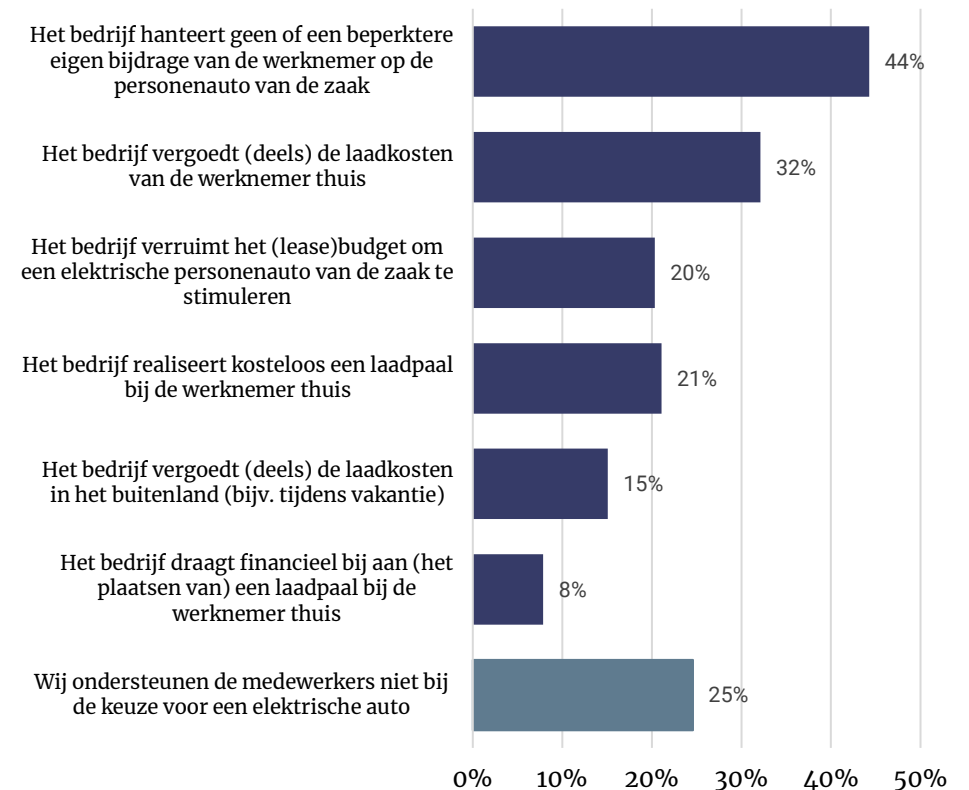
Driekwart ondersteunt medewerkers die kiezen voor elektrisch



- Driekwart van de vestigingen (met 2 of meer medewerkers) ondersteunt de medewerkers die kiezen voor een elektrische auto van de zaak. Dat doen ze meestal door geen of een beperkte eigen bijdrage te vragen (44%) of een deel van de laadkosten thuis te vergoeden (32%). Ook verruimt een op de vijf het (lease)budget of realiseert kosteloos een laadpaal thuis.

Met welke van onderstaande opties ondersteunt u de medewerkers die kiezen voor een elektrische auto? (2+ werkzame personen, n=135)

Meerdere antwoorden mogelijk

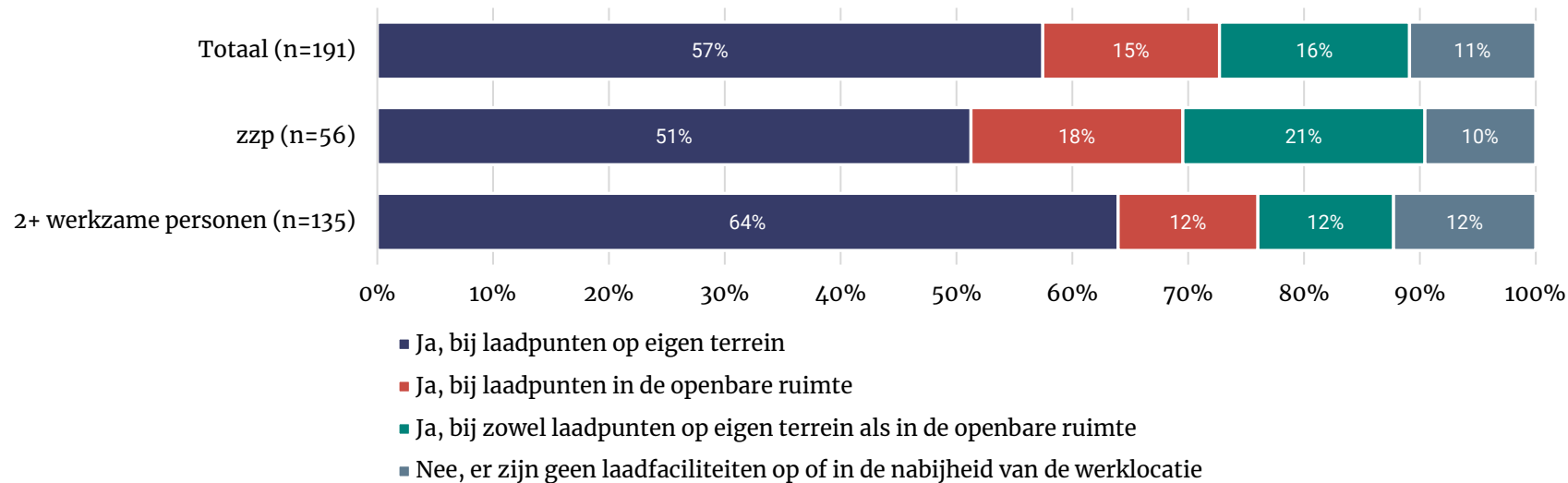


Bijna negen op tien vestigingen hebben oplaadmogelijkheden



- Driekwart van de vestigingen met 2 of meer medewerkers die elektrische auto's aanbieden, heeft oplaadpunten op eigen terrein. Een kwart (24%) kan (daarnaast) opladen dichtbij in de openbare ruimte. Bij ongeveer een op de acht vestigingen zijn geen oplaadmogelijkheden in de buurt van de werklocatie (12%).
- Onder zzp'ers kunnen zeven op de tien op eigen terrein opladen en bijna vier op de tien (38%) (daarnaast) in de openbare ruimte.

Kunnen werknemers de elektrische auto op hun werklocatie (of in de buurt daarvan) opladen? (n=191)



4. Vlootnormering

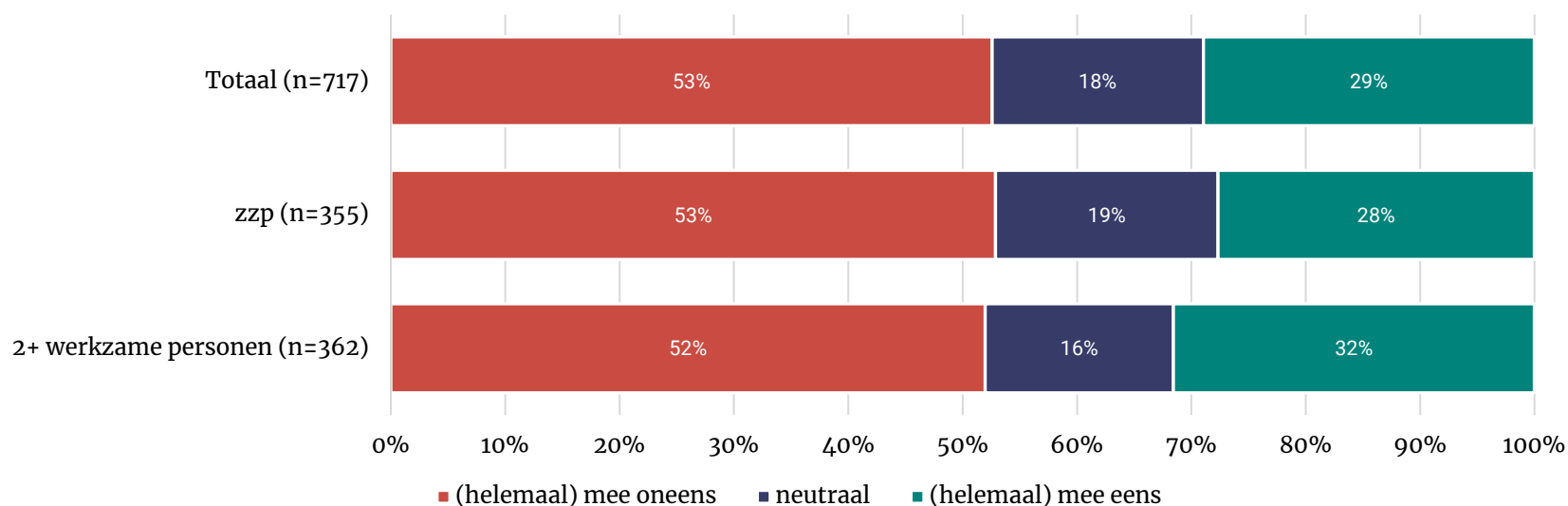


Helpt tegen verplichting nieuwe personenauto's van de zaak elektrisch



- De helft van de vestigingen (53%) is het er niet mee eens als de overheid per 1 januari 2025 bedrijven verplicht gaat stellen dat nieuwe personenauto's van de zaak elektrisch moeten zijn. Ongeveer één op de drie is het hier wel mee eens. Circa één op de vijf vestigingen heeft hier geen uitgesproken mening over. Er zijn geen verschillen tussen zzp'ers en vestigingen met 2 of meer werknemers.

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling: Het is goed als de overheid bedrijven per 1-1-2025 verplicht gaat stellen dat nieuwe personenauto's van de zaak elektrisch moeten zijn (n=717)

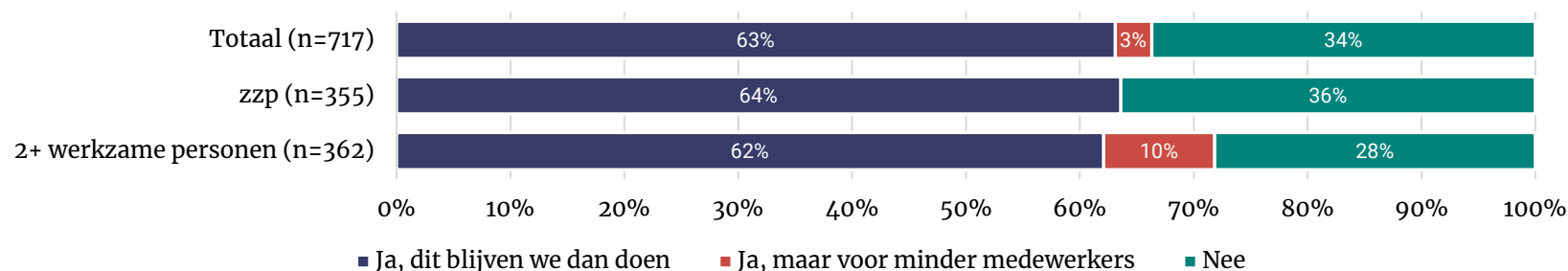


Twee derde vestigingen blijft auto's van de zaak beschikbaar stellen



- Indien de overheid per 2025 een verbod instelt om nieuwe personenauto's van de zaak te kopen of leasen die CO₂ uitstoten, blijft twee derde van de vestigingen auto's van de zaak beschikbaar stellen. Zes op de tien (63%) blijven dit voor alle medewerkers doen die nu een auto van de zaak hebben (of hiervoor in aanmerking komen). Drie procent zou dit voor minder medewerkers dan nu aanbieden.
- Een op de drie zzp'ers (36%) zou dan niet meer kiezen voor een auto van de zaak. Bij vestigingen met 2 of meer medewerkers is dat 28 procent. Daarnaast zou 10 procent dit wel blijven aanbieden, maar voor minder medewerkers.
- Vestigingen met 50 of meer werkzame personen zeggen vaker een auto van de zaak aan te blijven bieden* (81%) dan vestigingen met 2-49 werkzame personen (60%).
- Ondernemers die naar eigen zeggen voorop lopen als het gaat om duurzaam mobiliteitsbeleid (koplopers) op het gebied van duurzaamheid blijven dit vaker doen (70%) dan de achterblijvers (56%)**.

Blijft uw vestiging dan personenauto's van zaak beschikbaar stellen? (n=717)



*: Vanwege de lage aantallen in deze subgroep (n<50), dienen deze resultaten als indicatief te worden beschouwd.

***: Vestigingen zijn ingedeeld in drie groepen (koplopers/middengroep/achterblijvers) op basis van antwoorden op de stelling:

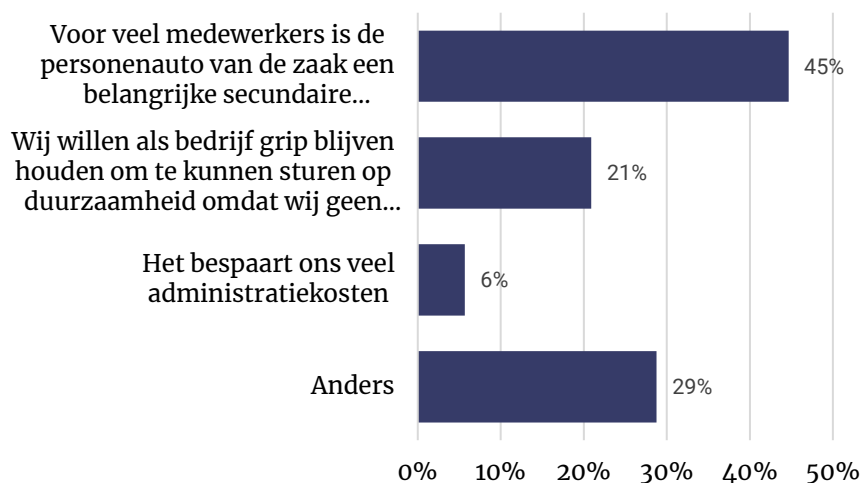
Onze organisatie loopt voorop als het gaat om duurzaamheid binnen het mobiliteitsbeleid.

Secundaire arbeidsvoorwaarden belangrijkste reden om auto te blijven aanbieden



- Meer dan vier op de tien vestigingen met 2 of meer medewerkers (45%), die auto's van de zaak blijven aanbieden, geven als belangrijkste reden aan dat dit een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde is. Eén op de vijf (21%) noemt als belangrijkste reden om te kunnen blijven sturen op duurzaamheid omdat wij geen...
antwoorden wordt voornamelijk genoemd dat de auto noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden.
- Zzp'ers noemen in de open antwoorden dat dit vooral te maken heeft voor de noodzaak, het beter is voor het milieu, omdat het fiscaal voordeliger is of omdat het verplicht wordt.

Wat is uw belangrijkste reden om dan personenauto's van de zaak te blijven aanbieden? (2+ werkzame personen, n=284)



Wat is uw belangrijkste reden om dan personenauto's van de zaak te blijven gebruiken? (zzp, n=279)

“De schade van CO2 uitstoot en klimaatverandering zijn vele malen hoger dan de kosten van de investering in duurzame auto's (is mijn verwachting)”

“Omdat een auto onontbeerlijk is in mijn werk”

“Ondanks de hoge bijtelling is het vooralsnog fiscaal voordeliger om een auto van de zaak te hebben”

“Omdat ik dan verplicht word en daarin dus geen andere mogelijkheid zie, terwijl ik betwijfel of het nut heeft het te verplichten”

Kosten belangrijkste reden om auto dan niet of minder aan te bieden



Vestigingen die geen of minder auto's zouden aanbieden doen dit met name vanwege de kosten (41%). Ook noemt een kwart (24%) dat actieradius te beperkt is om het werk goed uit te kunnen voeren.

Wat is uw belangrijkste reden om dan geen of minder personenauto's van de zaak te blijven aanbieden? (n=236)

	Totaal (n=236)	zzp (n=127)	2+ werkzame personen (n=109)
Elektrische auto's zijn te duur, dat kan kostentechnisch nog niet uit in mijn bedrijfsvoering	41%	47%	30%
De actieradius is onvoldoende om mijn werknemers hun werk goed uit te kunnen laten voeren	24%	27%	18%
Elektrisch rijden is niet milieuvriendelijker dan een auto op een fossiele brandstof	19%	18%	20%
Elektrische personenauto's zijn duurder waardoor werknemers meer aan bijtelling kwijt zijn	19%	22%	12%
Een elektrische personenauto heeft een te lage trekkracht zodat deze geen aanhanger caravan kan meenemen	17%	17%	18%
Er zijn geen subsidies of fiscale voordelen vanuit de overheid meer beschikbaar	17%	19%	12%
De actieradius is onvoldoende zodat werknemers er privé onvoldoende mee uit de voeten kunnen (bijv. op vakantie in het buitenland).	17%	20%	10%
Medewerkers kunnen thuis niet opladen op hun eigen terrein	12%	13%	10%
Er is onvoldoende netcapaciteit op de werklocatie om voldoende laadpunten te kunnen realiseren	10%	8%	13%
Het opladen duurt te lang	8%	11%	4%
Het kost teveel geld om op de werklocatie voldoende laadpunten te kunnen realiseren	7%	9%	5%
Er zijn onvoldoende laadpunten in de openbare ruimte in het buitenland	7%	8%	5%
Wij zijn er als bedrijf niet goed genoeg mee bekend	6%	5%	10%

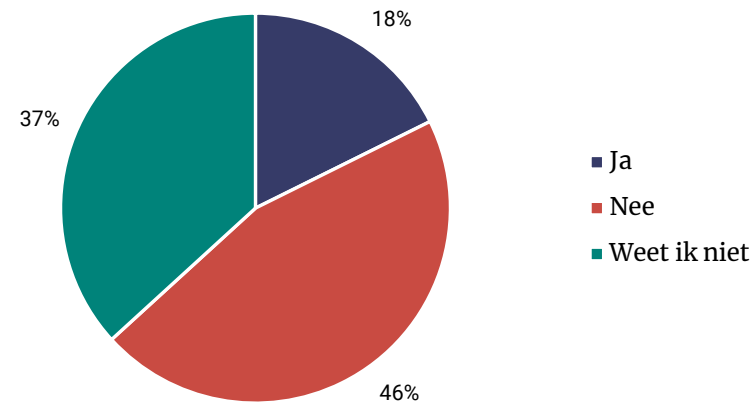
	Totaal (n=236)	zzp (n=127)	2+ werkzame personen (n=109)
Medewerkers kunnen niet dicht bij hun huis opladen	6%	7%	4%
Er zijn onvoldoende laadpunten in de openbare ruimte in Nederland	5%	3%	8%
Te weinig keuze in merken modellen uitvoeringen	4%	6%	1%
Merendeel van mijn medewerkers wil nog niet elektrisch rijden, ik krijg hier alleen maar gedoe van	4%	0%	12%
Door de hogere (lease)prijs van elektrische personenauto's moeten werknemers een segment lager gaan rijden dan nu	4%	4%	3%
Medewerkers kunnen op het werk niet opladen	4%	3%	5%
Vanwege de rijeigenschappen van een elektrische auto	1%	0%	2%
Een elektrische auto heeft minder status dan een auto met een fossiele aandrijving	1%	0%	2%
Anders	23%	24%	21%

Ruim vier op tien zouden medewerkers niet extra ondersteunen



- Van de vestigingen (met 2+medewerkers) die auto's van de zaak blijven aanbieden, zou 46 procent hun medewerkers niet extra ondersteunen. Circa twee op de tien (18%) denken van wel en een groep van ongeveer vier op de tien (37%) weet dit nog niet.
- Bij ondersteuning kan gedacht worden aan: een kosteloze laadpaal, thuislaadvergoeding, geen of beperkte eigen bijdrage of verruiming van het (lease)budget*.

Gaat u uw medewerkers extra ondersteunen omdat ze straks verplicht met een elektrische personenauto van de zaak moeten gaan rijden?
(2+ werkzame personen, n=284)



*: Vanwege de lage aantallen (n<50), dienen deze resultaten als indicatief te worden beschouwd.



5. Uitwijkgedrag

Langer doorrijden met huidige auto's meest genoemde alternatief



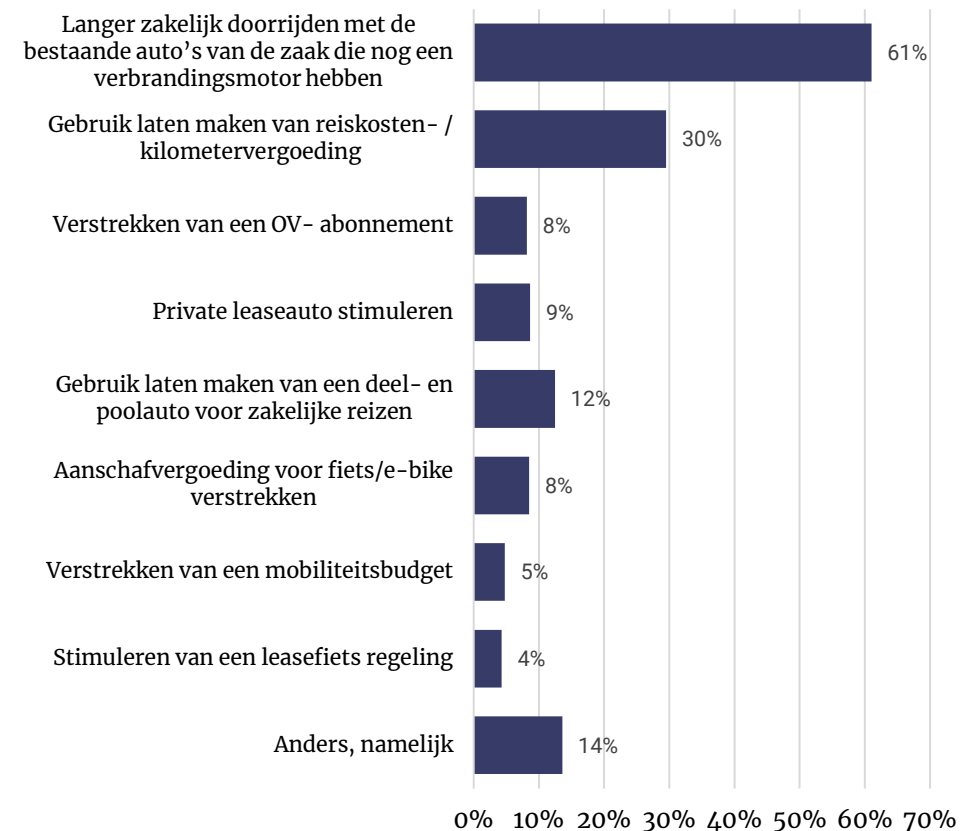
Vestigingen die geen of minder auto's van de zaak zouden aanbieden, zien langer doorrijden met huidige auto's met verbrandingsmotor als meest waarschijnlijke alternatief (61%). Ook overwegen drie op de tien (30%) een reiskostenvergoeding.



Ondernemers die naar eigen zeggen voorop lopen als het gaat om duurzaam mobiliteitsbeleid (koplopers), denken dat zij vaker een aanschafvergoeding voor fiets/e-bike (12%) gaan verstrekken dan de achterblijvers (2%)*.

Wat is het meest waarschijnlijk dat u dan gaat aanbieden voor woon-werk en zakelijke kilometers? (2+ werkzame personen, n=109)

Meerdere antwoorden mogelijk



***: Vestigingen zijn ingedeeld in drie groepen (koplopers/middengroep/achterblijvers) op basis van antwoorden op de stelling:*

Onze organisatie loopt voorop als het gaat om duurzaamheid binnen het mobiliteitsbeleid.

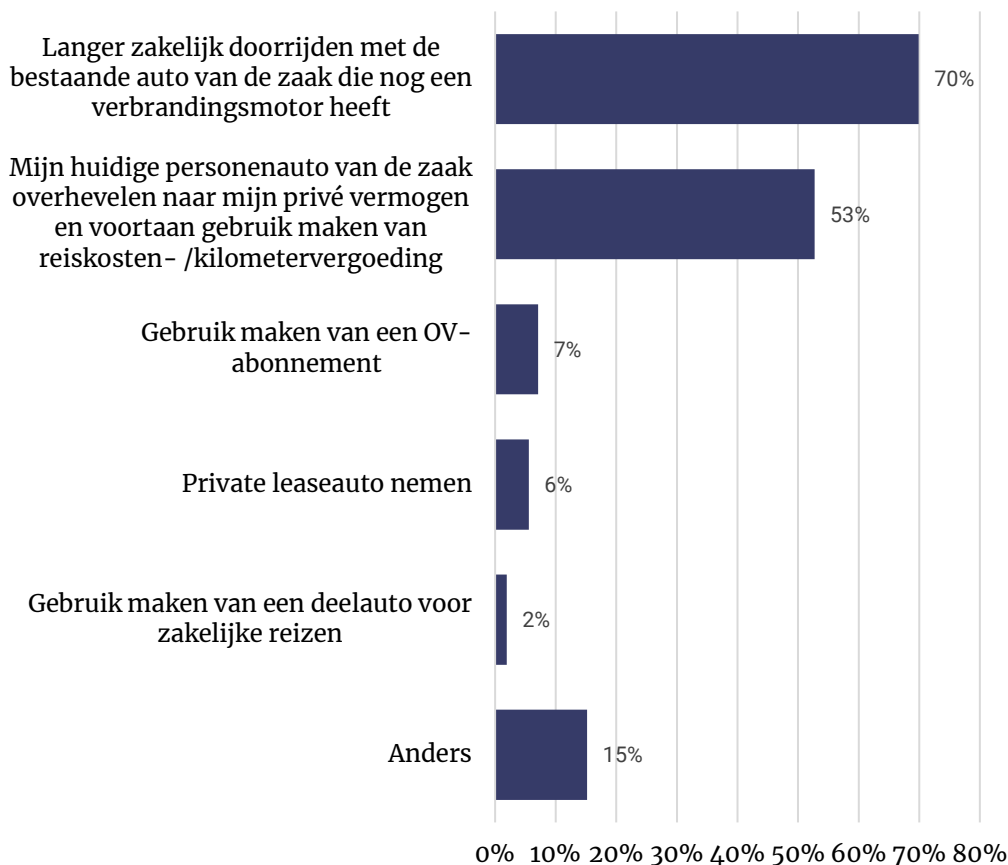
Langer doorrijden met huidige auto's ook bij zzp'er meest genoemde alternatief



- Zzp'ers die geen of minder auto's van de zaak zouden aanbieden, zien langer doorrijden met huidige auto's met verbrandingsmotor als meest waarschijnlijke alternatief (70%). Meer dan de helft overweegt een reiskostenvergoeding (53%).
- Andere opties die genoemd werden door zzp'ers zijn het gebruik van andere vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer of de fiets of de aanschaf van een hybride auto. Ook geven enkele zzp'ers aan dit nog niet te weten.

Wat is het meest waarschijnlijk dat u dan gaat gebruiken voor woon-werk en/of zakelijke kilometers? (zzp, n=127)

Meerdere antwoorden mogelijk

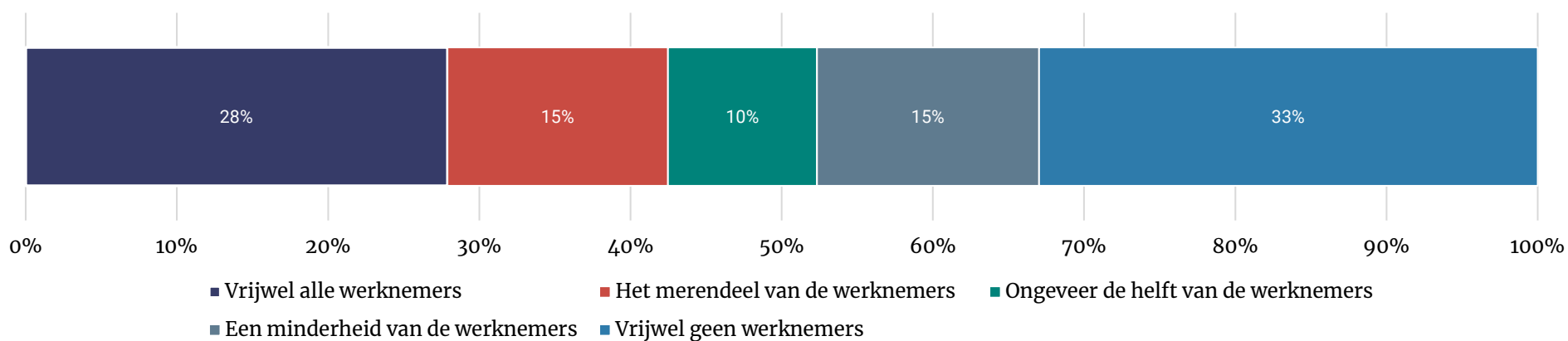


Een derde vestigingen denkt dat medewerkers niet willen overstappen



Een derde van de ondernemers van vestigingen (met 2+ medewerkers) denkt dat vrijwel geen enkele werknemer wil overstappen op een elektrische personenauto van de zaak. Drie op de tien denken dat vrijwel alle werknemers zouden willen overstappen (28%).

In hoeverre verwacht u dat uw werknemers willen overstappen op een elektrische personenauto van de zaak? (2+ werkz. pers., n=362)



Contactgegevens

I&O Research Enschede

Zuiderval 70

Postbus 563

7500 AN Enschede

053 - 200 52 00

KVK-nummer 08198802

info@ioresearch.nl

www.ioresearch.nl

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55

1019 GM Amsterdam

020 - 308 48 00

info@ioresearch.nl

www.ioresearch.nl