



# Uitwijkgedrag zakelijke rijders bij normering wagenpark

## Eindrapportage



Amersfoort, 07 augustus 2025

Auteurs: Hans Erblich, Peter van Bekkum, Michiel Brantjes

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

# Inhoud

1. [Conclusies](#)
  2. [Aanbevelingen](#)
  3. [Aanleiding & werkwijze](#)
  4. [Vergelijking met onderzoek 2022](#)
  5. [Huidige situatie](#)
  6. [Verwachting uitwijkgedrag](#)
  7. [Redenen uitwijkgedrag](#)
  8. [Flankerend beleid](#)
  9. [Effect uitwijkgedrag op CO<sub>2</sub>-emissie](#)
- [Bijlage onderzoeksverantwoording](#)

# 1. Conclusies

- Uitsluitend nog een elektrische auto mogen kiezen van de werkgever zorgt ervoor dat een groot deel van de zakelijke rijders wel zal overstappen op elektrisch rijden
  - Bij een vrije keuze zou 30% van de huidige zakelijke rijders in een fossiel aangedreven auto de volgende keer zeker niet kiezen voor een volledig elektrisch aangedreven auto en 14% waarschijnlijk niet. 35% kiest misschien een elektrische auto. 15% is redelijk zeker en 6% kiest er zeker een.
  - Als per 1 januari 2027 een werknemer uitsluitend nog een elektrische auto mag kiezen (na de looptijd van de huidige auto) dan zegt 18% dit niet te willen doen. 28% twijfelt nog, maar 54% stapt wel over.
- De meest genoemde redenen om (misschien) niet te willen overstappen naar volledig elektrisch zijn
  - de beperktere actieradius m.b.t vakantie en werk,
  - het niet kunnen opladen op eigen terrein
  - en de bijtelling die door de hogere aanschafprijs van EV's duurder lijkt te zijn.
- Deze potentiële uitwijkers lijken vooral te vinden onder de zakelijke rijders die
  - bij een kleiner bedrijf werken,
  - minder vaak zakelijke reizen maken,
  - in de bouwnijverheid, communicatie of cultuur/sport/recreatie werken, korter met hun huidige auto gaan doen,
  - een privé-auto mochten kiezen i.p.v. het gebruik van een zakelijke elektrische auto,
  - en geen vergoeding van de werkgever kregen voor aanleg laadinfrastructuur/thuis of op vakantie laden.
- De potentiële uitwijkers maken zo'n 20% van de kilometers (45% als je de twijfelaars meerekent). Als 95% van de uitwijkers besluit een fossiel aangedreven auto te nemen dan vermindert de CO<sub>2</sub>-reductie van de maatregel met ongeveer 20%.
- De groep zakelijke rijders, en daarmee ook de potentiële uitwijkers groep, kent een hoge mate van mensen met als meest voorkomende kenmerken:
  - Man
  - 50+
  - Veel zakelijke kilometers rijden
  - Voltijd/vijf dagen in de week werken
  - Meer dan € 50.000 per jaar verdienen
  - Hoogopgeleid
- Slechts een kleine groep denkt uit te wijken naar andere, schonere vervoerswijzen zoals het OV of de fiets. Voor woon-werk reizen 5% en voor zakelijke reizen 4%.

## 2. Aanbevelingen

- In vergelijking met het onderzoek in 2022 is te zien dat de groep (princiële) tegenstanders relatief gezien groter is geworden. De mensen die in 2022 makkelijker over te halen waren om elektrisch te gaan rijden, doen dat nu ('innovators en early adopters'<sup>1</sup>). Aangezien elektrische rijders niet meegenomen worden in dit onderzoek worden alleen, wordt de groep die niet elektrisch wil rijden relatief gezien groter. De groep die nu niet elektrisch wil rijden, is lastiger over te halen ('laggards'<sup>1</sup>). Een andere en doordachtere aanpak is hiervoor nodig.
- Aangezien onder de tegenstanders een hoge mate van goed verdienende hoogopgeleide mannen van 50+ aanwezig is, zou een gerichte aanpak op deze doelgroep benodigd kunnen zijn.
- 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 en hen op de hoogte te stellen van de mogelijkheden.
- Deze aanpak zou kunnen bestaan uit:
  - Flankerend: Het belangrijkste is het organiseren van een heldere en goede communicatie om iedereen op de hoogte te stellen en verkeerde aannames weg te nemen. Denk daarnaast aan het organiseren van EV-probeerdagen of vergelijkbare initiatieven als 'Sturen bij de burens' bij werkgevers om men laagdrempelig kennis te laten maken met elektrisch rijden.
  - Laadinfra: Uitbreiding aantal (snel)laders, om gehoor te geven aan meer laadmogelijkheden en de wil van een grotere actieradius.
  - Fiscaal-economisch: Werkgevers ondersteunen, bijvoorbeeld middels en subsidie voor het aanleggen van laadinfrastructuur, om laadinfrastructuur op het terrein van de werkgever of in de buurt te kunnen voorzien.
- Randvoorwaardelijk: Vooral uitbreiding van laadinfrastructuur en de laadvraag zorgt voor extra belasting van het elektriciteitsnet. Hoewel netcongestie niet als drempel is genoemd om niet over te (kunnen) stappen, dient er, met name bij grootschalige netaansluitingen voldoende ruimte op het elektriciteitsnet beschikbaar blijven om uitbreiding van het elektrisch rijden mogelijk te maken. Dit kan lokaal zeer sterk verschillen.
- De meest genoemde uitwijkoptie is (net) voor het ingaan van de maatregel nog een niet-EV-auto regelen met de werkgever. Het zou helpen als steeds meer werkgevers deze keuze niet meer bieden.
- Om uitwijkgedrag te verminderen zouden volgens de zakelijke rijders werkgevers een bijdrage kunnen leveren door kosten voor het laden thuis te vergoeden, bijvoorbeeld voor het laden of het aanleggen van laadinfrastructuur. 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, opladen op eigen terrein mogelijk zou zijn en de (lease)prijs van elektrische auto's afneemt.

1. Naar Rogers' Diffusion of Innovation theorie

### 3. Aanleiding & werkwijze

#### Aanleiding

- Het ministerie van I&W heeft MuConsult gevraagd onderzoek te doen naar potentieel uitwijkgedrag bij een vorm van normering. In 2022 heeft MuConsult een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd, dit onderzoek is geactualiseerd. De huidige normering houdt in dat werkgevers alleen nog nieuwe personenauto's mogen kopen of leasen die emissieloos zijn anders krijgen zij een 'boete', de zgn. pseudo-eindheffing. 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 de maatregel (deels) te ondervangen?

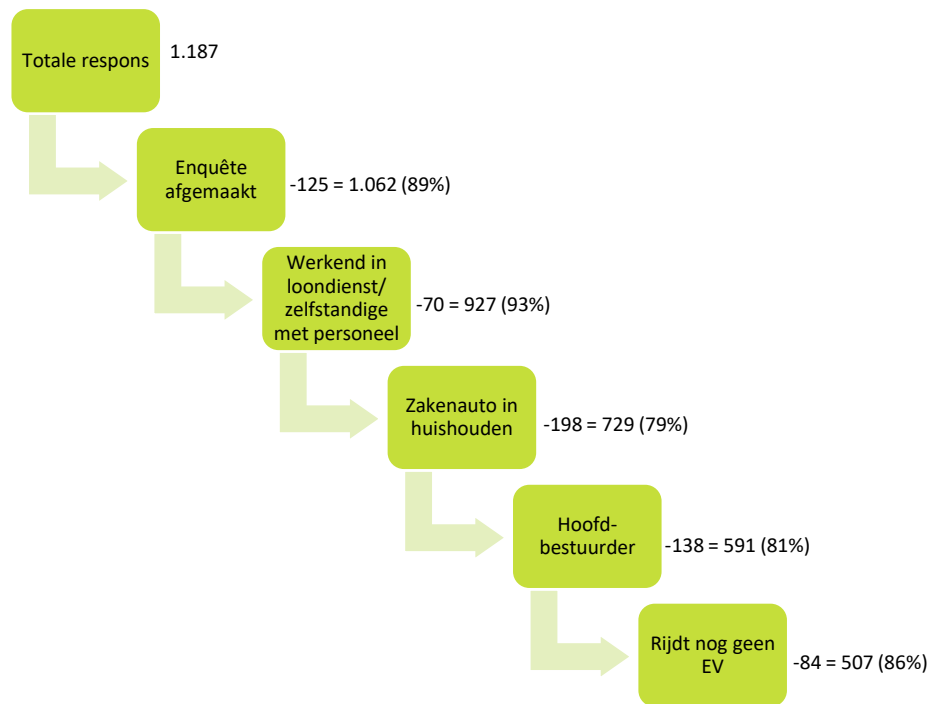
#### Werkwijze

- Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een online enquête onder mensen die:
  - De hoofdbestuurder zijn van een personenauto van de zaak (al dan niet geleased);
  - Nu (nog) geen gebruik maken van een elektrische auto;
  - In loondienst zijn, of zelfstandige mét personeel.
- Het onderzoek is uitgevoerd onder leden van het online panel van PanelClix en onder leden van de Vereniging Zakelijke Rijders (VZR).
- Ter vergelijking: momenteel is ca. 27% van het zakelijk wagenpark elektrisch, deze mensen zijn dus níet uitgenodigd. In theorie zou dit onderzoek daarmee 73% van de zakelijke rijders weerspiegelen.
- In totaal hebben 432 respondenten de enquête volledig en betrouwbaar ingevuld. 200 zijn vroegtijdig gestopt of hebben de enquête niet betrouwbaar ingevuld. 680 voldeden niet aan de criteria, bijvoorbeeld:
  - Geen auto van de zaak
  - Niet de hoofdbestuurder
  - Rijdt al een elektrische auto
  - ZZP'ers
- Op de navolgende slide is te zien waar respondenten 'afvielen'.

### 3. Aanleiding & werkwijze

#### 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.
- In totaal bleef 43% van de respondenten over na het beantwoorden van de selectievragen.



## 4. Vergelijking met onderzoek in 2022

In 2022 is een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd door MuConsult. In grote lijnen is de opzet van het onderzoek gelijk gebleven. Toch zijn er een aantal opvallende verschillende verschillen die hieronder worden uitgelicht. Op hoofdlijnen lichten we de belangrijkste punten uit.

In verhouding tot 2022 zijn er in 2025...

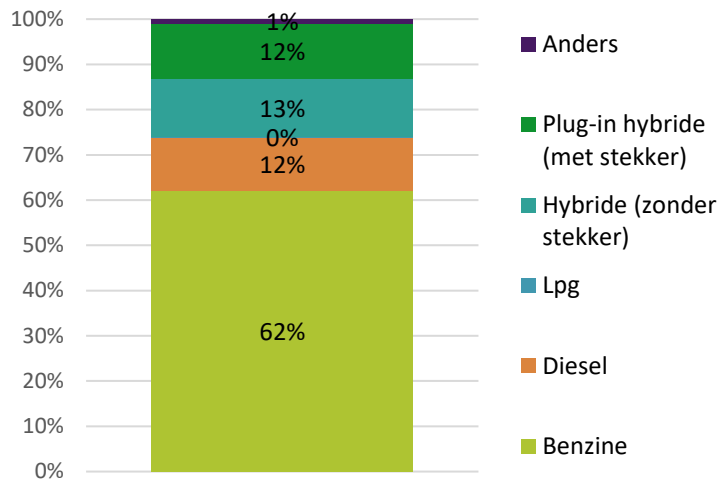
- ▶ Minder mensen die benzine en diesel rijden (94%→74%) en meer die hybride rijden (6%→25%)
- ▶ Meer mensen betalen bijtelling (74%→85%)
- ▶ Meer mensen waarbij de brandstofsoort van de auto een rol speelt als kenmerk bij de keuze van de auto (67%→77%)
- ▶ Men verwacht langer hun auto te gebruiken, nu 63% die de huidige auto 2 jaar of langer denkt te gebruiken tegenover 52% in 2022
- ▶ Meer mensen die de mogelijkheid hebben een elektrische auto te kiezen (54%→89%)
- ▶ Minder mensen zijn niet op de hoogte van de mogelijkheid tot het vergoeden van laden/laadinfra door de werkgever (ca. 40%→ca. 34%)
- ▶ Iets meer mensen die geen mogelijkheden op werk of in de buurt van werk hebben om op te laden (23%→17%)
- ▶ Minder mensen denken of zijn zeker over te stappen op een EV (met vrije keuze) (38%→21%)
- ▶ Minder mensen zijn zeker over te stappen op een EV als hun werkgever hen uitsluitend een EV laat kiezen (65%→54%)
- ▶ Meer mensen die aangeven dat de werkgever (21%-35%) niks kan doen of er verder zou moeten veranderen (13%→21%) omdat ze toch niet elektrisch willen rijden
- ▶ Minder technische aspecten van de auto's of aspecten aangaande laadinfrastructuur benoemd die verbeterd zouden moeten worden
  - ▶ Grotere actieradius (63%→47%)
  - ▶ Snellere oplaadtijd (39%→35%)
  - ▶ Meer publieke laadmogelijkheden in Nederland (23%→11%) en het buitenland (13%→8%)

## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

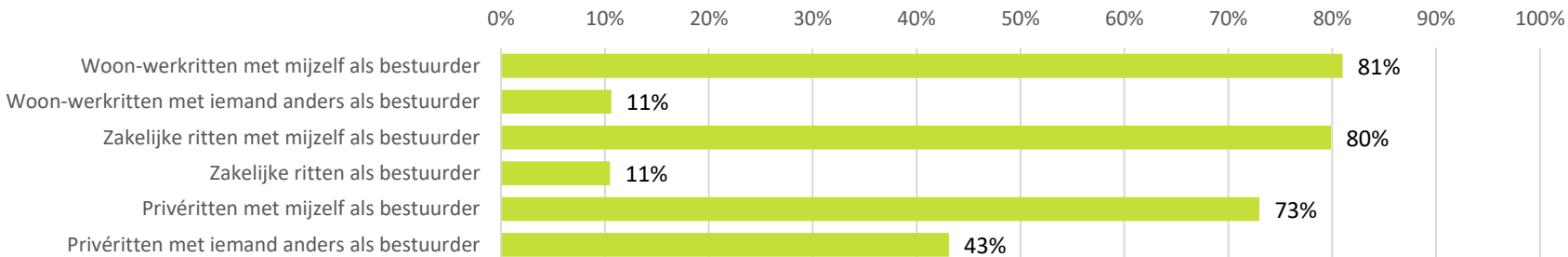
- Van de niet-EV-rijders had het merendeel een benzineauto (62%), gevolgd door een dieselauto (12%). Hybride heeft een aandeel van 25%; 12% is al bekend met het opladen van een auto.
- De zakelijke auto wordt meestal gebruikt voor woon-werkritten (81%), zakelijke ritten (80%) en privéritten (73%) met de zakelijke rijder als bestuurder. De auto wordt af en toe ook gebruikt door iemand anders in het huishouden; het vaakst voor privéritten (43%).

Huidige brandstofsoort  
(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



### Gebruik zakelijke auto: reismotief en bestuurder

(Basis = niet-EV-rijders, n=432)

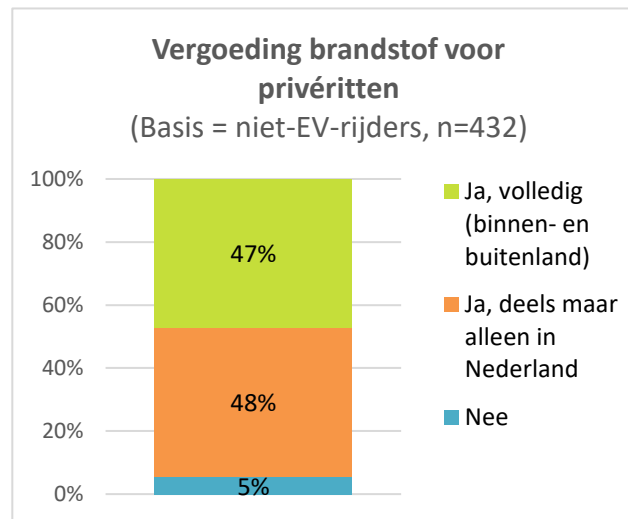
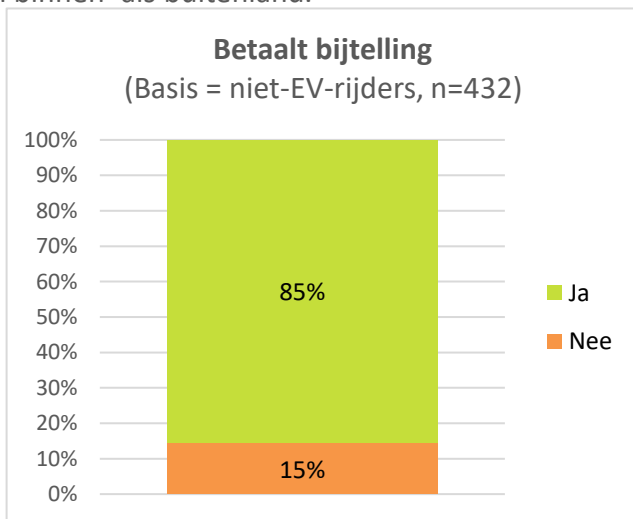




## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- Van de niet-EV-rijders betaalt het merendeel (85%) bijtelling. Het overige deel doet dat niet, omdat zij de auto niet privé gebruiken.
- Slechts 5% krijgt momenteel geen vergoeding voor de brandstofkosten van privéritten. De rest wel, waar 47% alleen in Nederland de brandstof vergoed krijgt en 48% zowel in binnen- als buitenland.



## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- Het bouwjaar van de zakelijke niet-EV's kent enige verscheidenheid. 4% 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 2024 met 22%.
- In 2024 zijn procentueel de meeste zakelijke auto's in gebruik genomen (29%). De jaren ervoor neemt stapsgewijs het percentage steeds iets af met in 2019 nog slechts 1%.

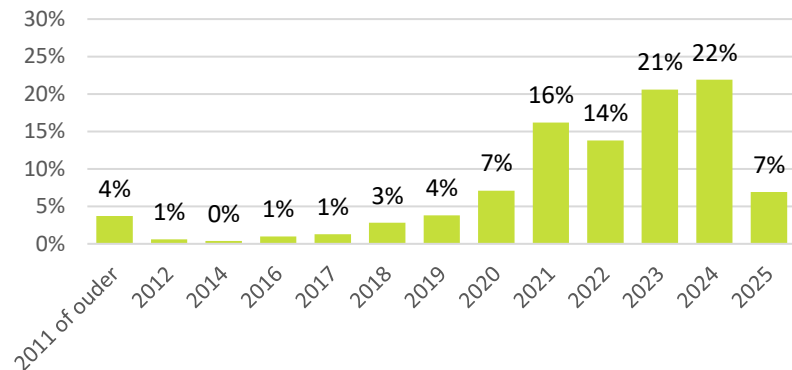
#### Gemiddeld jaarkilometrage:

- 12.700 woon-werk
- 7.500 privé
- 13.500 zakelijk
- **33.700 totaal**

Boxplots op de navolgende slide

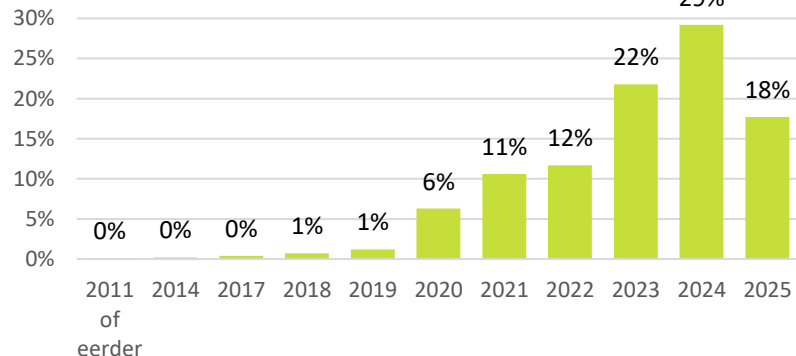
### Bouwjaar van zakelijke auto

(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



### Ingebruikname auto

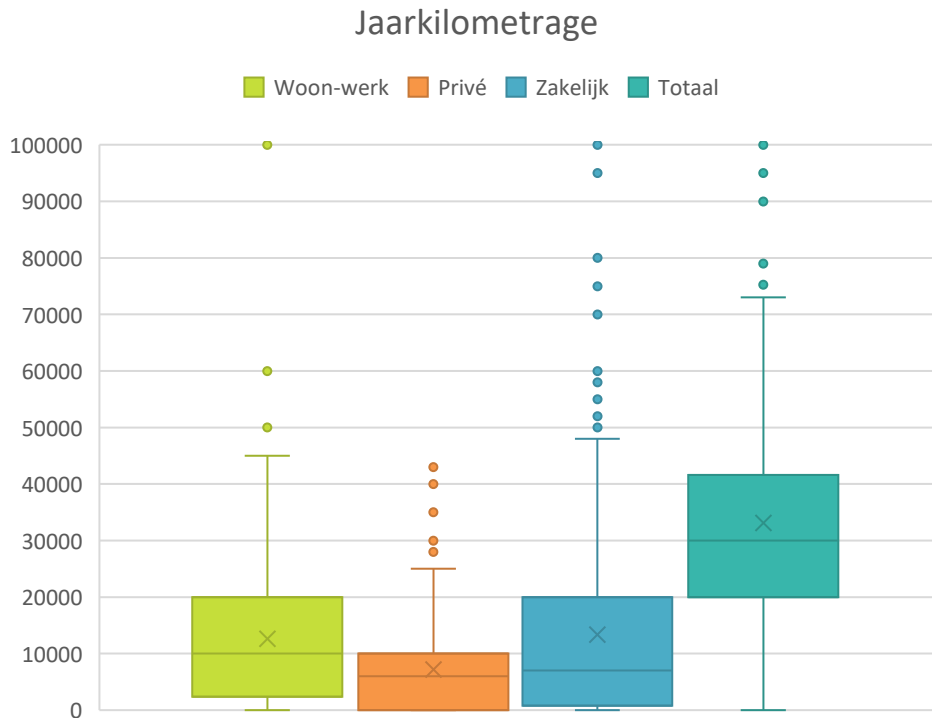
(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

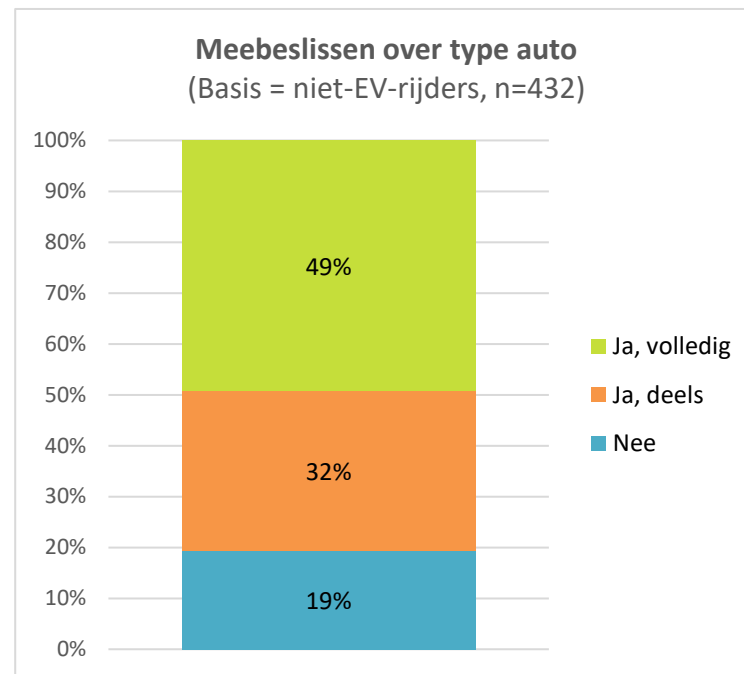
- Privégebruik toont de laagste mediaan en spreiding, terwijl woon-werk en zakelijk grotere spreidingen vertonen.
- Zakelijk gebruik heeft de meeste uitschieters.
- Opvallend genoeg zijn de hoogst geregistreerde kilometrages voor zowel woon-werk als zakelijk beiden 100.000 km.



## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto

- 19% van de niet-EV-rijders had geen zeggenschap over het type auto wat het kon kiezen. De rest deels (32%) of volledig (49%).



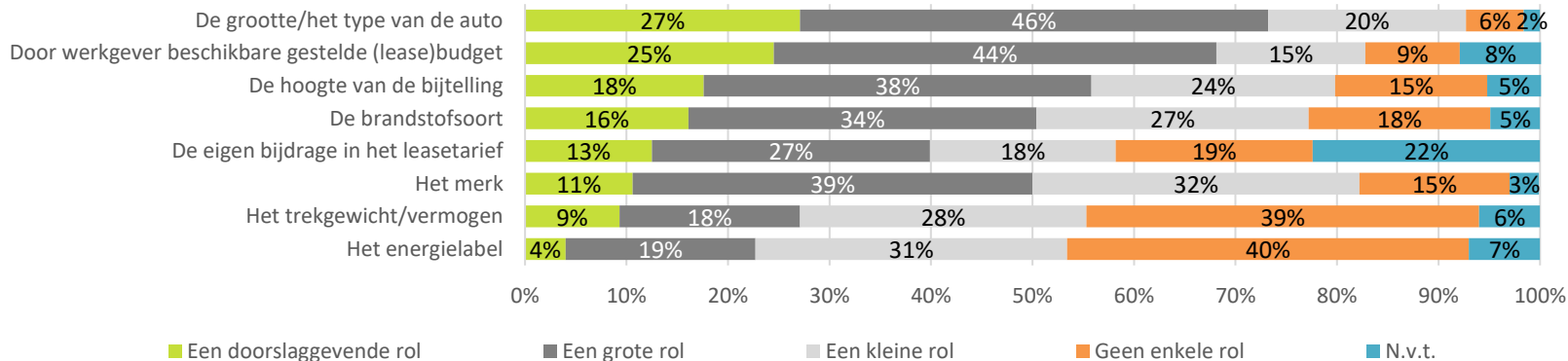
## 5. Huidige situatie

### 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 38% een grote rol en voor 18% 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 73% 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=348)



## 5. Huidige situatie

- Conform de 'overige antwoorden' hechtten de respondenten bij de keuze van de zakelijke auto verder veel waarde aan comfort, uitstraling en gebruiksgemak, met specifieke voorkeuren voor hoge instap, keyless entry, en een neerklapbare bijrijdersstoel. Ook speelden praktische overwegingen zoals zuinigheid, merkvoorkeur, rijplezier en het ontbreken van bijtelling vanwege geen privégebruik een duidelijke rol.

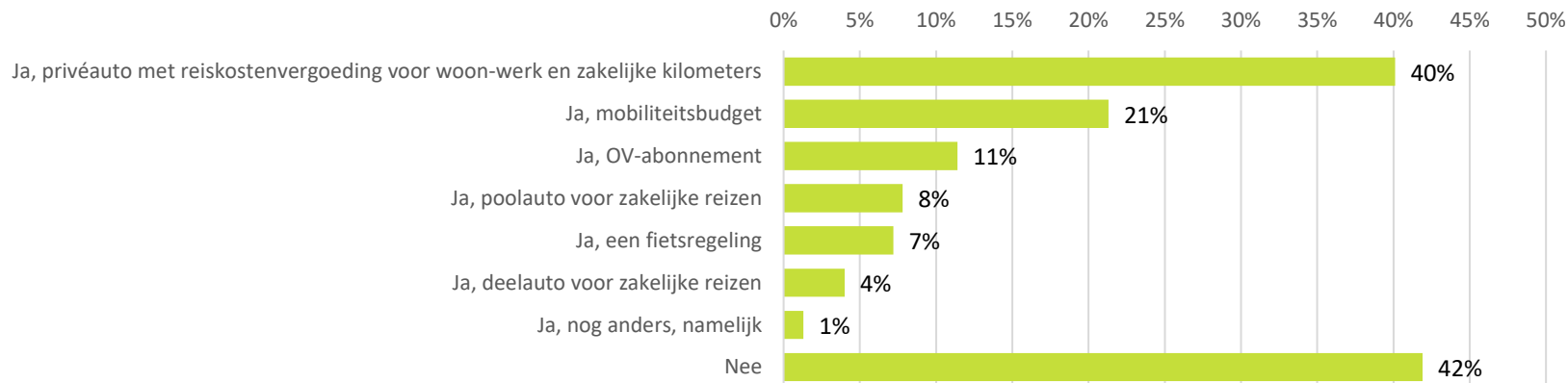
## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto voor woon-werkreizen

- Een groot aandeel (42%) 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 (40%).
- Het tweede en derde meest aangeboden alternatief zijn respectievelijk een mobiliteitsbudget (21%) en een OV-abonnement (11%).
- Niet-EV-rijders die niet konden (mee)beslissen over het type auto en/of geen EV konden kiezen hebben vaker (42%) ook geen mogelijkheden voor andere mobiliteitsvergoedingen.

### Andere mogelijkheden naast het kiezen voor een zakelijke auto voor woon-werkreizen

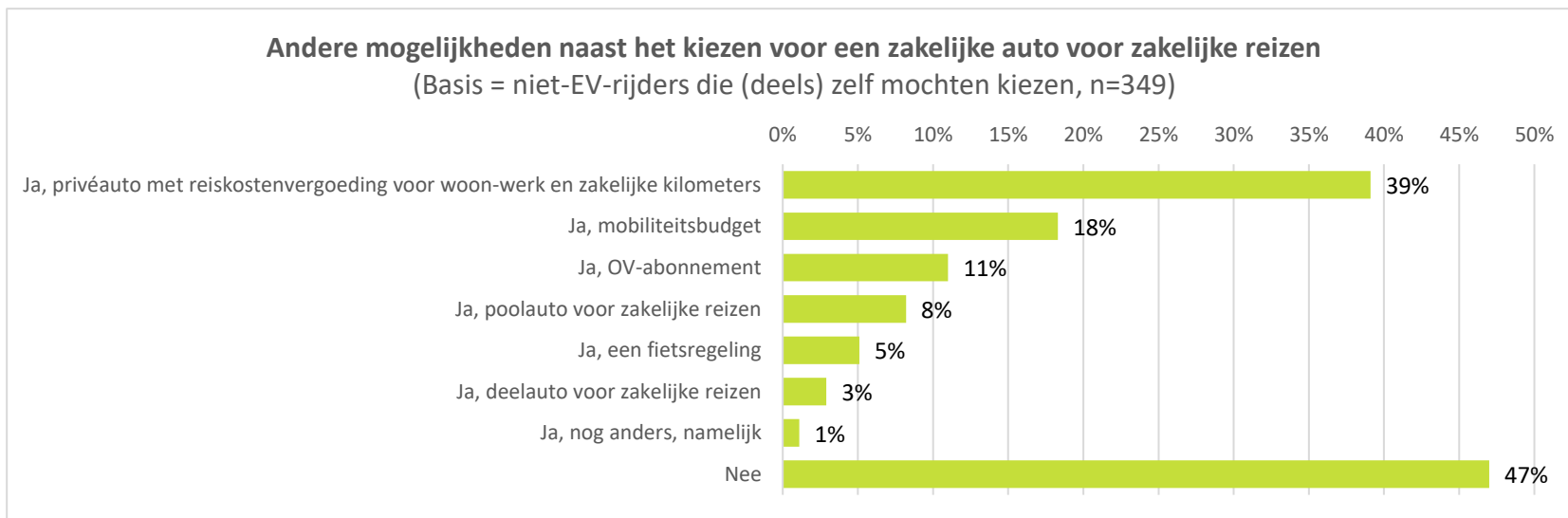
(Basis = niet-EV-rijders die (deels) zelf mochten kiezen, n=352)



## 5. Huidige situatie

### Huidige zakelijke auto voor zakelijke reizen

- Alternatieven voor zakelijke reizen laten een vrij vergelijkbaar beeld zien als voor woon-werk reizen.





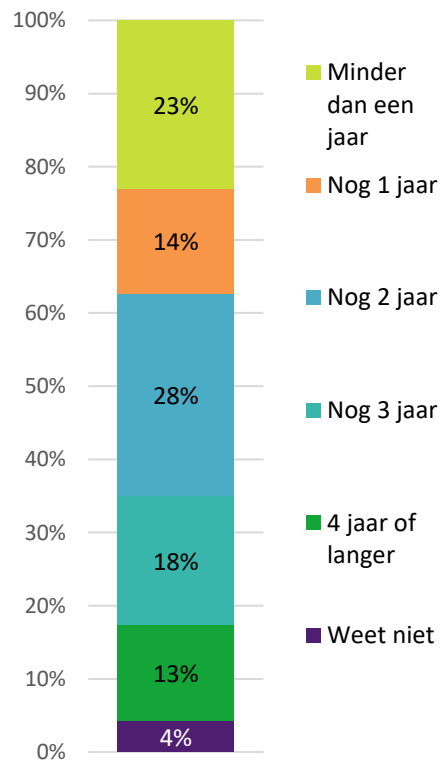
## 5. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- Iets minder dan een kwart (23%) 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 na 2027 nog enkele tijd met de huidige auto door rijden totdat het contract afgelopen is. Dit zal in ieder geval de groep zijn die 2 jaar of meer nog van de auto gebruik zal maken ( $\pm 59\%$ ).
- Iets minder dan de helft (60%) had bij het kiezen van de huidige auto al de mogelijkheid een elektrische auto te kiezen, iets meer dan de helft (41%) had dat niet.

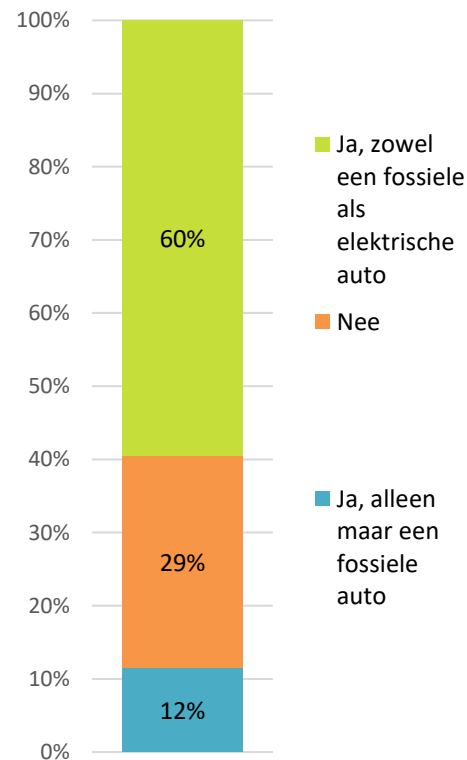
### Verwachting zakelijke auto nog te gebruiken

(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



### Mogelijkheid elektrische auto te kiezen

(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



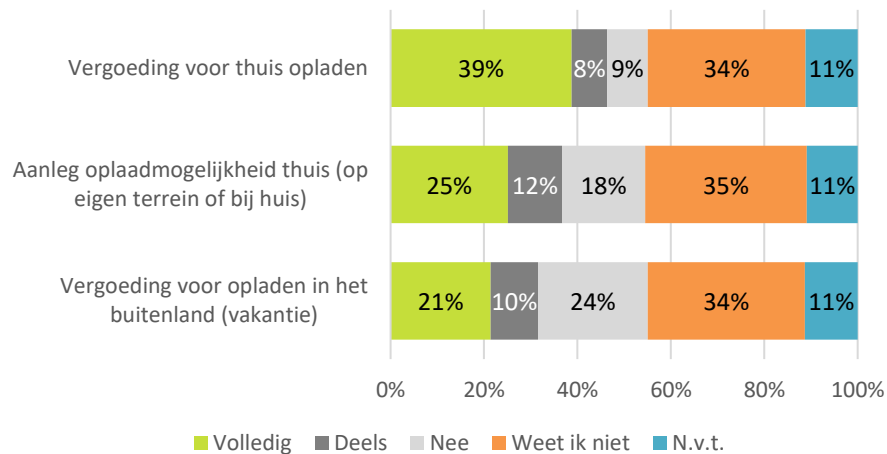
## 5. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- Een groot deel van de niet-EV-rijders (ca. 34%) 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.
- 39% weet dat ze de volledige kosten voor het thuis laden vergoed zouden krijgen door de werkgever. 21% 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.
- We zien geen noemenswaardige verschillen als we deze antwoorden uitsplitsen naar wel/niet brandstofkosten voor privéritten vergoed krijgen. Er lijkt dus geen samenhang tussen brandstofkosten vergoed krijgen en laden/laadinfrastructuur vergoed krijgen.

### Vergoeding laden/laadinfrastructuur door werkgever

(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



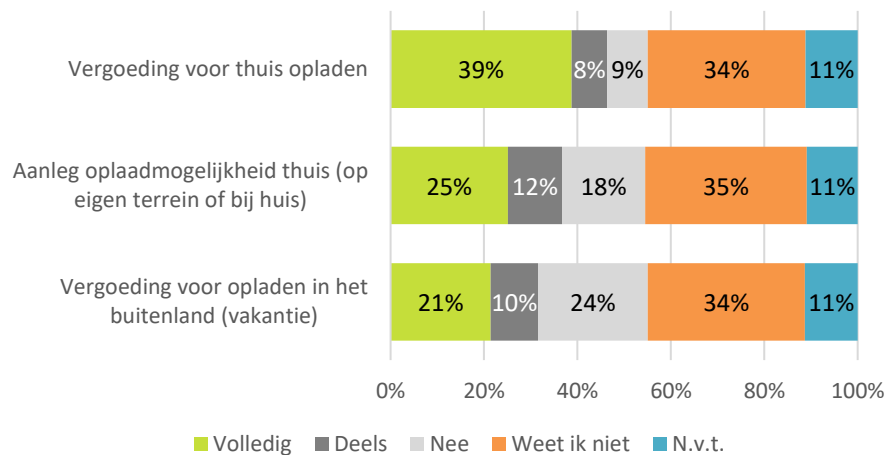
## 5. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

- Een groot deel van de niet-EV-rijders (ca. 34%) 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.
- 39% weet dat ze de volledige kosten voor het thuis laden vergoed zouden krijgen door de werkgever. 21% 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

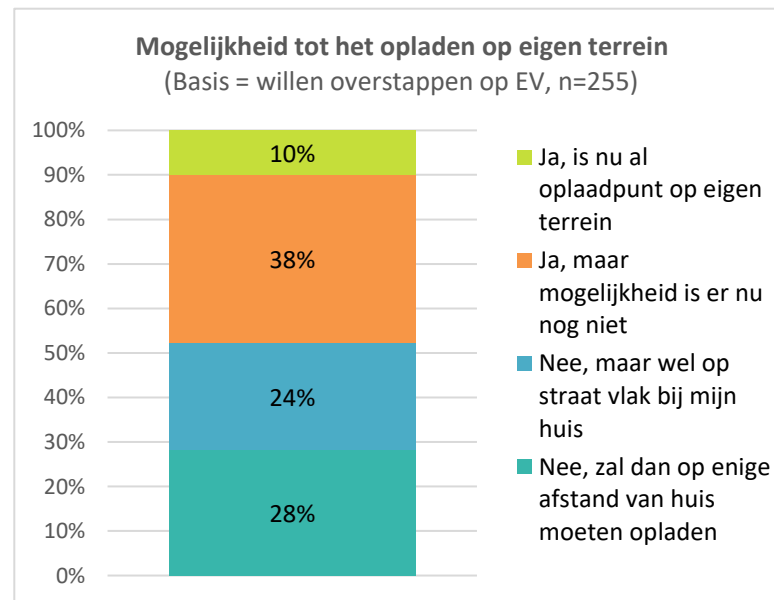
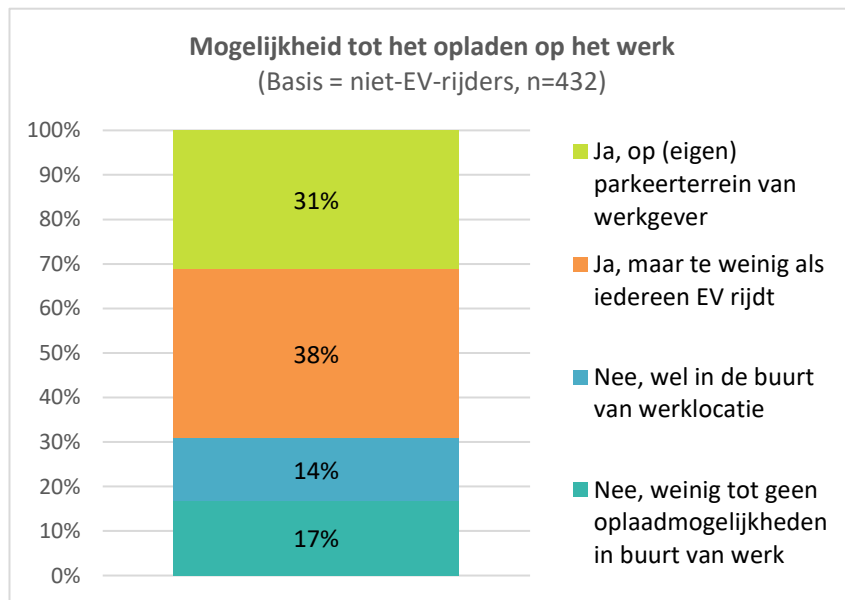
(Basis = niet-EV-rijders, n=432)



## 5. Huidige situatie

### Faciliteiten elektrische zakelijke auto

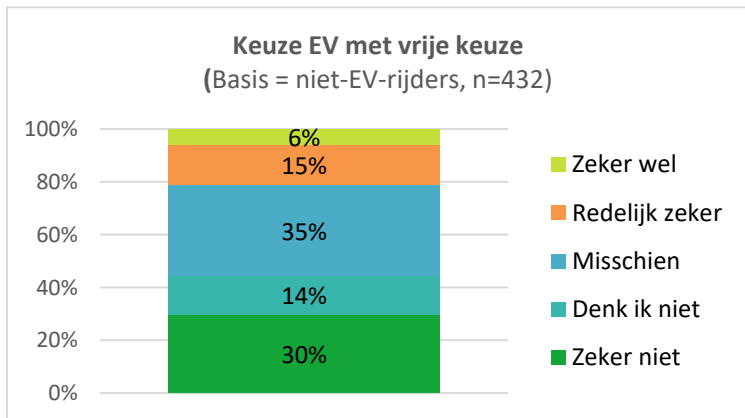
- 48% van degenen die willen overstappen op EV (uit zichzelf of vanuit hun werkgever, zie sectie 6) geeft aan dat er nu of in de toekomst de mogelijkheid te hebben om op het eigen terrein (thuis) te laden.
- Bij de werkgever zijn er meer mogelijkheden tot het opladen van de elektrische auto. Bij 69% (31% + 38%) van de niet-EV-rijders is het mogelijk om op het werkterrein op de laden. Hierbij geeft 38% aan dat er op dit moment niet genoeg faciliteiten zijn als alle zakelijke auto's elektrisch worden.



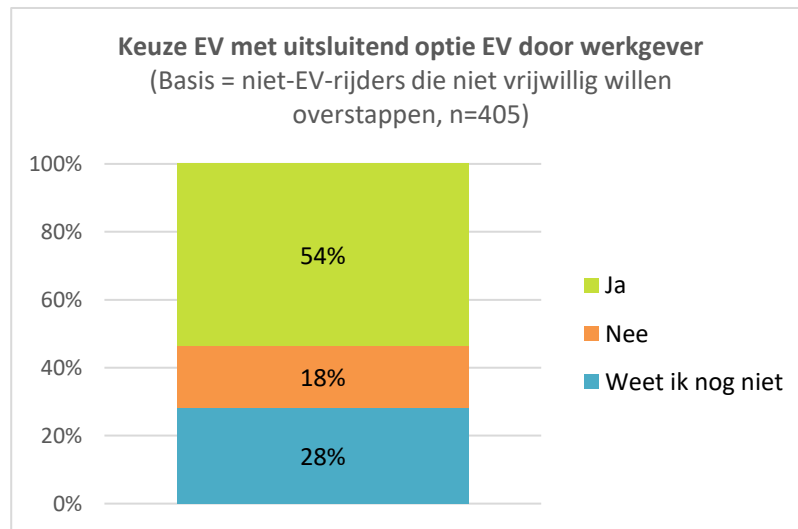
## 6. Verwachting uitwijkgedrag

### Volgende keer wel/niet een elektrische auto

- Bij een vrije keuze zou 30% van de huidige niet-EV-rijders de volgende keer zeker niet kiezen voor een volledig elektrisch aangedreven auto. 6% zou zeker wel een elektrische auto. De rest (64%) is nog niet helemaal (on)zeker.
- Als de overheid per 1 januari 2027 de pseudo-eindheffing invoert en een werknemer dientengevolge alleen nog maar een elektrische auto mag kiezen, zegt 54% elektrisch te gaan rijden.



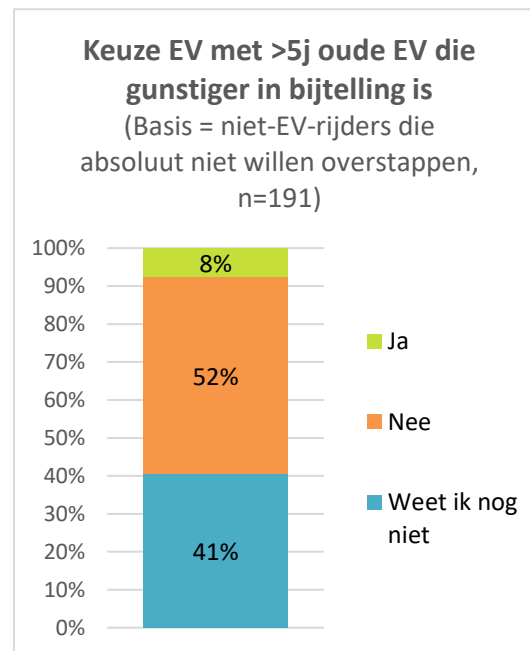
- Volgens verwachting is er een duidelijk verband tussen het standpunt bij vrijwillige keuze voor EV en bij voorgenomen beleid. Van degenen die uit zichzelf zeker niet zouden overstappen, blijft toch maar 20% bij dat standpunt als ze geen keuze meer hebben. Ook onder de twijfelaars zijn er een paar die niet willen als het voorgenomen beleid ingevoerd wordt, maar duidelijk minder.



## 6. Verwachting uitwijkgedrag

### Volgende keer wel/niet een elektrische auto

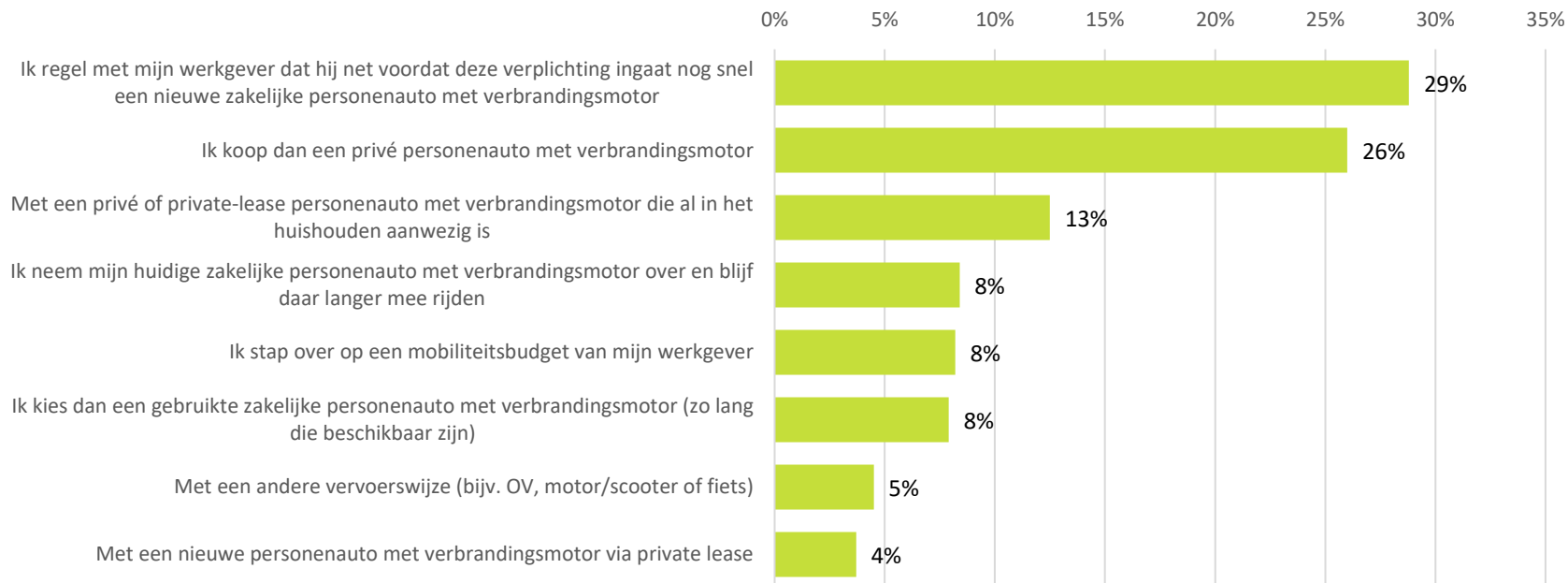
- Als een meer dan vijf jaar oude EV wordt aangeboden door de werkgever, die dan dus gunstiger in de bijtelling is, vindt 8% van de respondenten dit een aantrekkelijk alternatief. 41% weet het nog niet.
- Potentiële uitwijkers vinden we vooral onder de niet-EV-rijders die
  - Bij een kleiner bedrijf werken (met minder werknemers)
  - Minder vaak zakelijke reizen maken
  - In de bouwnijverheid, informatie en communicatie of cultuur/sport/recreatie werken
  - Kortere met hun huidige auto gaan doen
  - Een privéauto mochten kiezen i.p.v. het gebruik van een zakelijke elektrische auto
  - Geen keuze hadden voor het brandstoftype bij hun huidige zakelijke auto
  - Geen vergoeding van de werkgever krijgen voor aanleg laadinfrastructuur of laden thuis of op vakantie
- Navolgende vragen zijn gesteld aan zowel degenen die zeker weten dat ze geen elektrische auto willen, als degenen die nog twifelen.



## 6. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto de enige keuze wordt

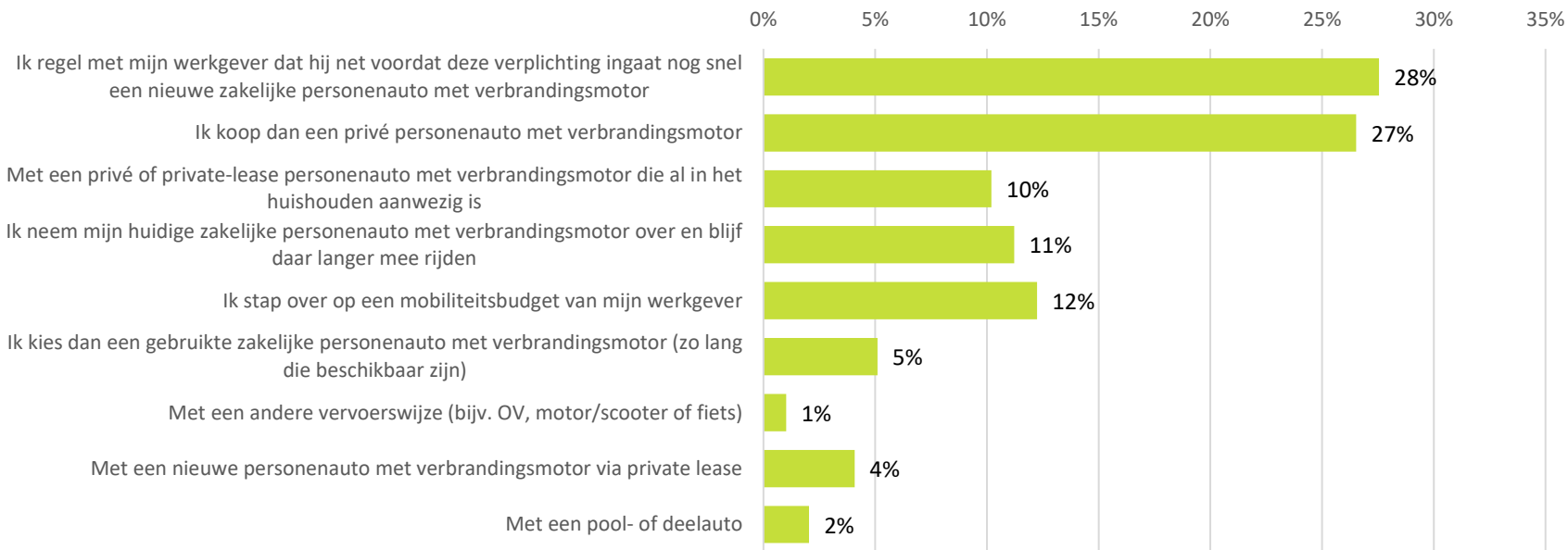
Hoe gaat u dan voortaan woon-werkreizen maken die u nu met uw huidige zakelijke auto maakt?  
(Basis = willen (misschien) niet overstappen & reismotief woon-werk, n=138)



## 6. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto de enige keuze wordt

Hoe gaat u dan voortaan zakelijke reizen maken die u nu met uw huidige zakelijke auto maakt?  
(Basis = willen (misschien) niet overstappen & reismotief zakelijk, n=98)



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



## 6. Verwachting uitwijkgedrag

### Uitwijkopties als elektrische auto de enige keuze wordt

#### Woon-werk

- Van degenen die geen elektrische zakelijke auto willen gaan gebruiken wanneer ze hier geen keuze meer in hebben, of nog niet weten of ze een elektrische auto willen gaan gebruiken, zegt 29% dat ze net voordat de maatregel ingaat nog snel een nieuwe zakelijke personenauto met verbrandingsmotor willen regelen.
- 26% 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 8% zegt te kiezen voor een mobiliteitsbudget en 5% voor een andere modaliteit, zoals OV of fiets.
- Bij de 'twijfelaars' (respondenten die nog niet zeker weten of ze wel/niet elektrisch gaan rijden als hun werkgever hen uitsluitend een EV laat kiezen voor hun zakelijke auto) zien we i.h.a. een iets gemêleerder beeld dan bij degenen die zeker zijn dat ze niet elektrisch gaan rijden.
- Onder deze laatste groep zou 38% een privé auto kopen en 32%

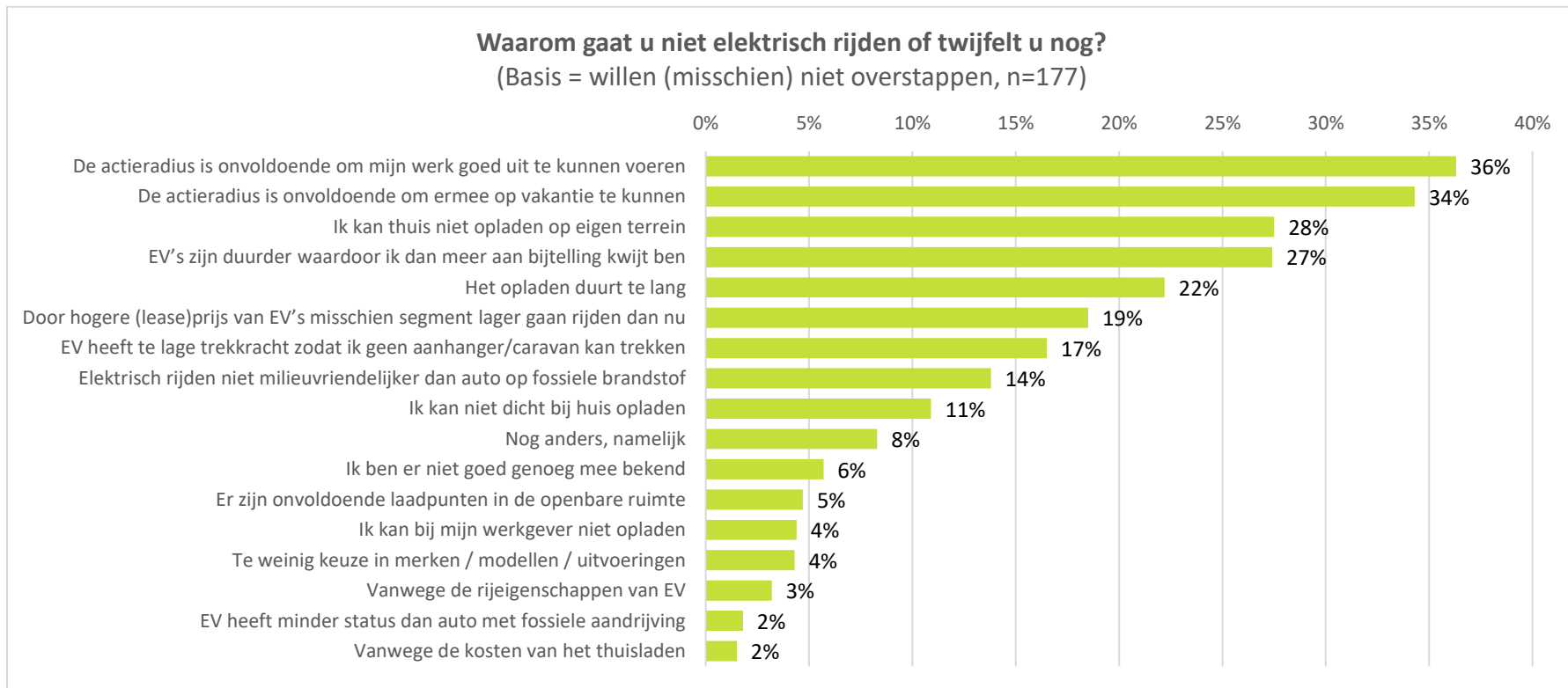
nog snel een zakelijke fossiele auto regelen.

#### Zakelijk

- Degenen die geen elektrische zakelijke auto willen gaan gebruiken wanneer ze alleen nog maar deze kunnen kiezen, verkiezen voor woon-werk reizen als zakelijke reizen in ongeveer gelijke mate voor dezelfde alternatieven.
- Voor de zakelijke reizen is het overnemen van de zakelijke auto met verbrandingsmotor (11%) en een mobiliteitsbudget (12%) relatief gezien populairder ten opzichte van andere uitwijkmogelijkheden dan bij woon-werkreizen.
- Van degenen die zowel woon-werk als zakelijke reizen maakt met de zakelijke auto kiest 80% hetzelfde alternatief voor de zakelijke reizen als voor de woon-werkreizen.

## 7. Redenen uitwijkgedrag

### Meest genoemde redenen voor niet elektrisch willen rijden



## 7. 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 (36%) of om ermee op vakantie te kunnen (34%).
- De derde meest genoemde reden is dat er thuis geen mogelijkheid is om de elektrische auto op te laden (28%), direct gevolg door de vierde reden dat elektrische auto's duurder zijn, waardoor ook de bijtelling hoger is (27%). Dit speelt vooral een rol bij de twijfelaars.
- Ook het niet thuis op eigen terrein kunnen opladen wordt als een belemmering ervaren (28%). Ook dit wordt het meest genoemd door degenen die nog twijfelen of ze gaan overstappen naar EV als hun werkgever hen uitsluitend een zakelijke EV laat kiezen.
- De gedachte dat elektrisch rijden niet milieuvriendelijker is dan een auto op een fossiele brandstof wordt als reden genoemd door 14%. Dit zijn vooral degenen die zeker niet over willen stappen.
- Bijna 6% geeft toe niet genoeg bekend te zijn met elektrisch rijden. Dit wordt dan weer meer genoemd door twijfelaars.

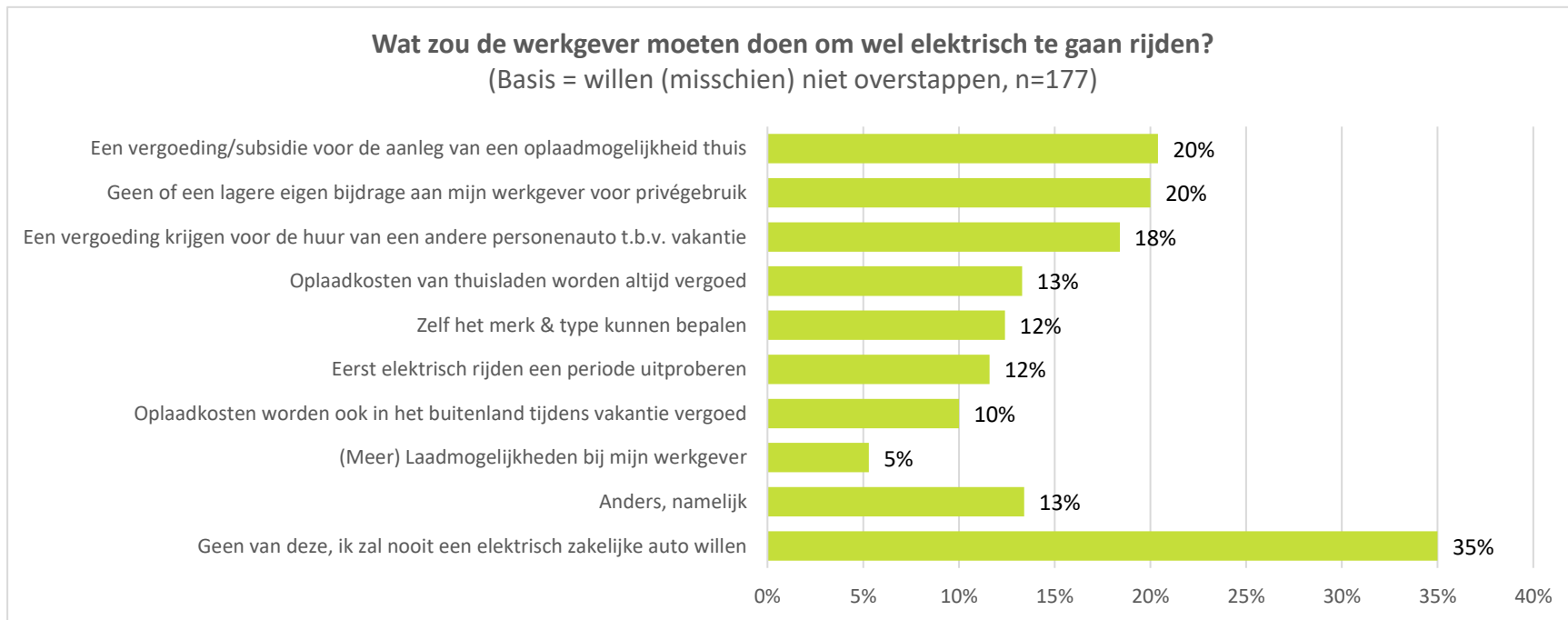
## 7. Redenen uitwijkgedrag

### Meest genoemde redenen voor niet elektrisch willen rijden

- De respondenten geven als overige twijfelredenen aan:
  - Zorgen over gezondheid (zoals magnetische velden en batterijen), overheidscontrole, milieuschade en een gebrek aan karakter van EV's.
  - Praktische bezwaren spelen, zoals onvoldoende trekvermogen voor de caravan, beperkte actieradius, minder ruimte, hoge kosten en ongeschikte modellen.
  - Elektrische auto's worden als gedoe ervaren en sluit het mobiliteitsbudget of de levensfase (bijna met pensioen) beter aan bij alternatieven.

## 8. Flankerend beleid

### Acties werkgever ter stimulering elektrische zakelijke auto



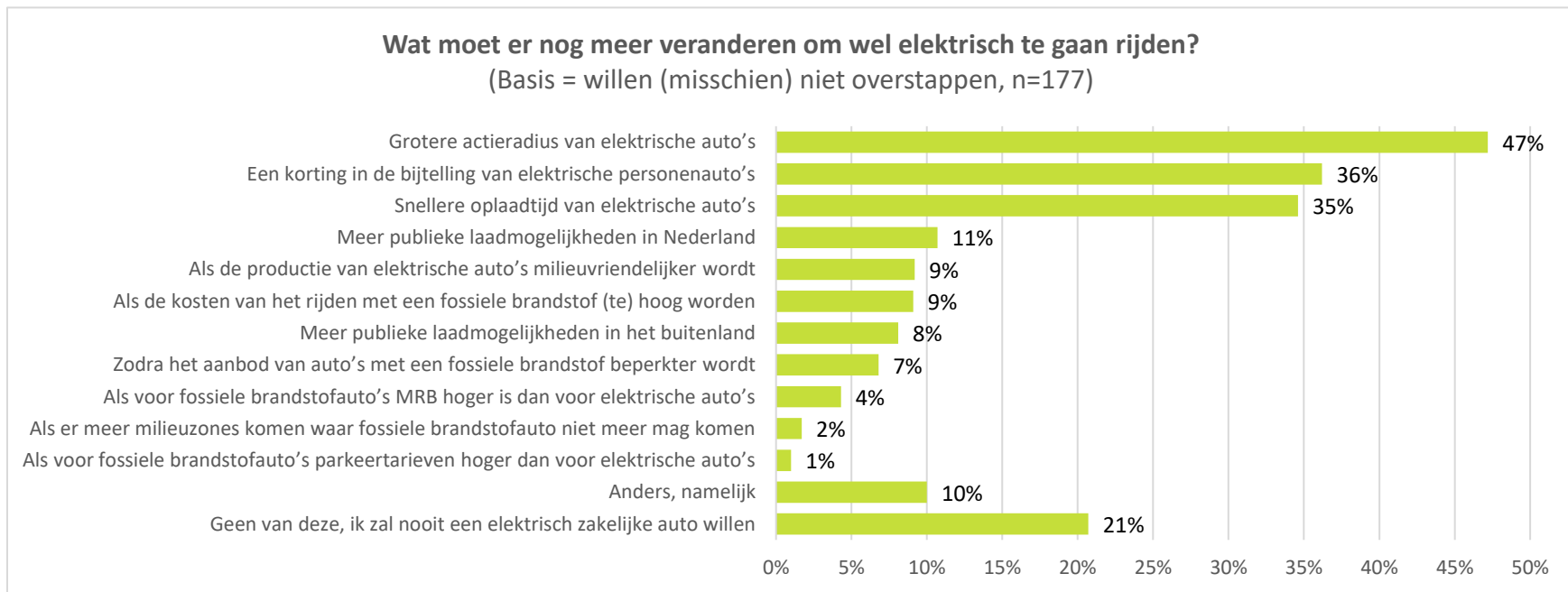
## 8. Flankerend beleid

### 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/subsidie voor het aanleggen van laadinfrastructuur thuis (20%).
  2. lagere bijdrage aan de werkgever voor privégebruik (20%).
  3. Vergoeding huur vakantieauto (18%).
  4. vergoeding van de kosten van het thuis laden (13%).
- 35% geeft aan dat de werkgever niks kan doen, omdat degene nooit elektrisch zou willen rijden.
- De respondenten geven onder ‘anders namelijk’ aan:
  - Dat zij pas elektrisch willen rijden als zowel technologische als financiële barrières worden weggenomen, zoals een grotere actieradius, betere batterijen, lagere bijtelling en hogere vergoedingen of budgetten van de werkgever.
  - Sommigen vinden dat de overheid een grotere rol moet spelen in betaalbaarheid en laadmogelijkheden, vooral voor mensen zonder eigen oprit.
  - Tegelijkertijd geven meerdere respondenten aan (een kleine 10% van de totale steekproef) dat hun voorkeur principieel of praktisch bij fossiele brandstoffen blijft, en dat hun werkgever daar weinig tot geen invloed op heeft.

## 8. Flankerend beleid

### Overige verbeterpunten ter stimulering EV zakelijke auto



## 8. 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 (47%). Daarna volgen korting op de bijtelling (36%) en een snellere oplaadtijd (35%).
- Ook voorlichting over rijden met of het opladen van een elektrische auto zou een bijdrage kunnen leveren. Eerder zagen we dat 6% de onbekendheid met elektrisch rijden als reden noemt (nog) niet te willen overstappen, vooral bij degenen die twijfelen.
- De respondenten geven onder 'anders namelijk' aan dat zij pas openstaan voor elektrisch rijden:
  - Als praktische bezwaren worden opgelost, zoals voldoende trekgewicht voor een caravan, voldoende bagageruimte en laadgemak zonder af te koppelen.
  - Ook betaalbaarheid, de mogelijkheid tot thuis laden, en een ruimere of hybride auto zijn belangrijk.
- Daarnaast spelen principiële zorgen mee, zoals milieubelasting van accu's en de wens dat elektriciteit duurzaam (bijv. via kernenergie of waterstof) wordt opgewekt. Voor sommigen blijft elektrisch rijden echter onwenselijk of simpelweg niet haalbaar.



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

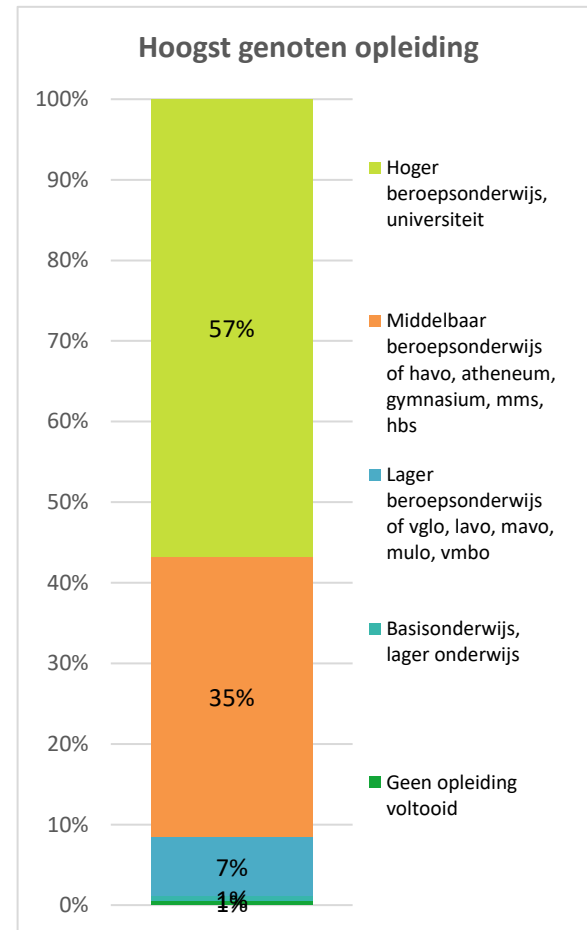
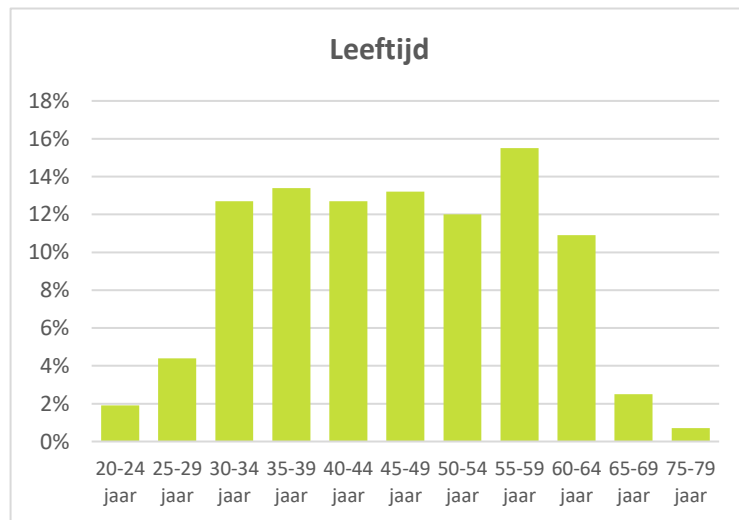
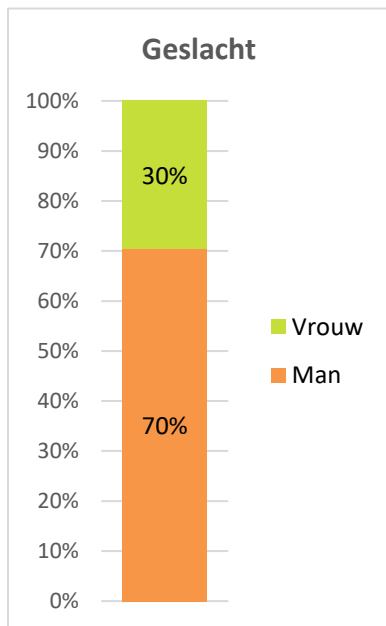
### Minder CO<sub>2</sub>-reductie door uitwijkgedrag bij maatregel

- Zoals eerder vermeld zegt 54% wel elektrisch te gaan rijden als de pseudo-eindheffing per 1 januari 2027 voor zakelijke personenauto's wordt ingevoerd en een werkgever hierop zou reageren door alleen nog maar elektrische auto's aan te bieden. 18% zegt dit dan niet te gaan doen en 28% weet het nog niet.
- We zien geen significant verschil in de afstanden die deze groepen per jaar rijden: gemiddeld 33.700 kilometer per jaar. De groep uitwijkers maakt dus 18% van de fossiele zakelijke kilometers, de groep die nog twijfelt 28%, samen 46%.
- Eerder zagen we ook dat uitwijken naar andere, schone vervoerswijzen door een kleine groep als alternatief gekozen zou worden (5%), dus we rekenen met 95% uitwijk naar een auto op fossiele brandstof.
- Dan is de CO<sub>2</sub>-reductie die niet gerealiseerd wordt vanwege uitwijkgedrag binnen de niet-elektrische zakelijke rijders dus net onder de 20%.

# Bijlage onderzoeksverantwoording

## Respons

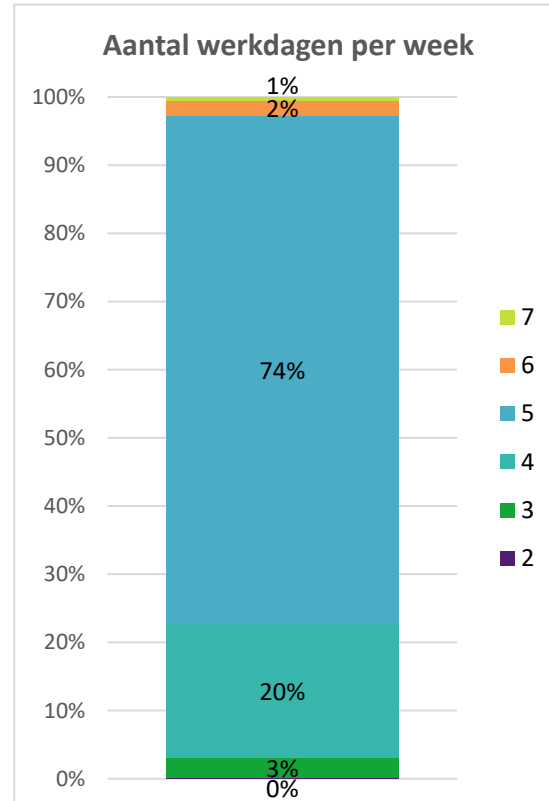
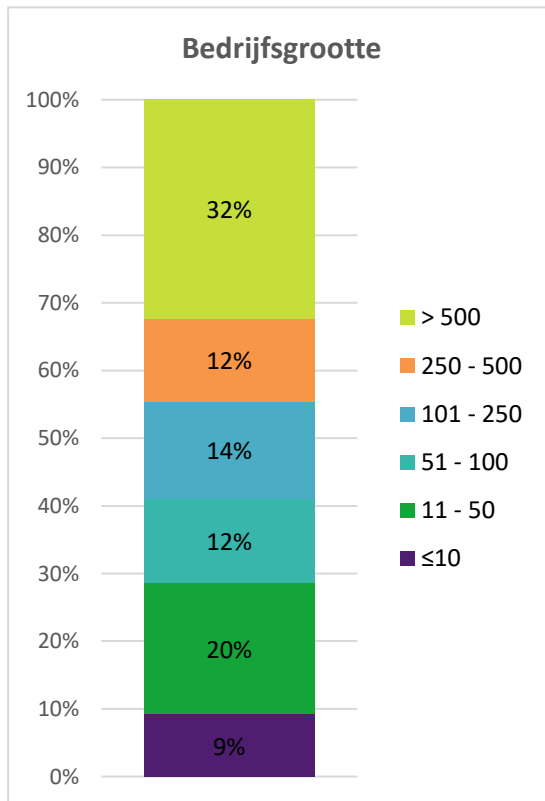
- Hieronder en op de volgende pagina de verdeling naar achtergrondkenmerken van de deelnemers aan de enquête die nu nog geen EV rijden.



# Bijlage onderzoeksverantwoording

## Respons

Sector	Aandeel
Informatie en communicatie	13%
Handel	11%
Bouwnijverheid	10%
Specialistische zakelijke diensten	9%
Gezondheids- en welzijnszorg	9%
Industrie	8%
Financiële dienstverlening	8%
Vervoer en opslag	5%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	3%
Landbouw, bosbouw en visserij	2%
Energievoorziening	2%
Horeca	2%
Cultuur, sport en recreatie	2%
Delfstoffenwinning	1%
Verhuur en handel van onroerend goed	1%
Verhuur en overige zakelijke diensten	1%
Onderwijs	1%
Waterbedrijven en afvalbeheer	0%
Overige dienstverlening	14%



# Bijlage onderzoeksverantwoording

## Respons

