

# Update pseudo eindhoeffing

Rapport Ipsos I&O



# Colofon

## **Uitgave**

Ipsos I&O publiek

Zuiderval 70  
7543 EZ Enschede

Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam

## **Rapportnummer**

2025/139

## **Datum**

juli 2025

## **Opdrachtgever**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## **Auteurs**

Stan Groenhuis  
Nicole Nibbering

## **Copyright**

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

# Inhoudsopgave

## Samenvatting 4

|                                                                                             |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Helpt werkgevers heeft (deels) elektrisch wagenpark                                         | 4 |
| Kosten ervaren belangrijkste reden niet aanbieden elektrische personenauto's                | 4 |
| Milieu en CO2-uitstoot belangrijk bij aanbieden elektrische auto                            | 4 |
| Zes op tien werkgevers blijven personenauto's beschikbaar stellen bij invoering eindheffing | 4 |
| Uitwijkgedrag: reiskostenvergoeding woon-werk en zakelijke kilometers                       | 5 |
| Vier op de tien werkgevers verwacht dat geen medewerkers overstappen op elektrisch          | 5 |

## 1 Inleiding 7

|     |                                |   |
|-----|--------------------------------|---|
| 1.1 | Aanleiding en achtergrond      | 7 |
| 1.2 | Doelstelling van het onderzoek | 7 |
| 1.3 | Doelgroep                      | 7 |
| 1.4 | Onderzoeksverantwoording       | 7 |
| 1.5 | Leeswijzer                     | 8 |

## 2 Belangrijkste resultaten 9

## 3 Overige resultaten 21

## A Bijlagen 30

|     |                                                |    |
|-----|------------------------------------------------|----|
| A.1 | Achtergrondkenmerken                           | 30 |
| A.2 | Achtergrond bedrijfsvestiging (ongewogen)      | 31 |
| A.3 | Achtergrondkenmerken 2+ werkgevers (ongewogen) | 32 |

## Samenvatting

In juli 2025 voerde Ipsos I&O in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uit onder werkgevers met een zakelijke personenautovloot. Doel van dit onderzoek: inzicht krijgen in de omvang van uitwijkgedrag door werkgevers als het gaat om overstappen op elektrisch vervoer. Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten van dit onderzoek.

*Er wordt in de resultaten onderscheid gemaakt tussen zelfstandigen zonder personeel met een bv (zzp met bv) en werkgevers met twee of meer werkzame personen.*

### Helft werkgevers heeft (deels) elektrisch wagenpark

Van alle werkgevers beschikt de helft (56%) over elektrische of zero-emissie personenauto's van de zaak, in 2022 was dat nog een vijfde. Onder zzp'ers met een bv is dat de helft (47%) en onder grotere werkgevers twee op de drie (65%). Bij 17 procent van de werkgevers is het wagenpark op dit moment volledig elektrisch.

### Kosten ervaren belangrijkste reden niet aanbieden elektrische personenauto's

Werkgevers die (nog) geen elektrische personenauto's van de zaak aanbieden, doen dat net als in 2022 vooral omdat zij denken

dat elektrische auto's kostentechnisch nog niet uitkunnen in de bedrijfsvoering (47%). Daarnaast speelt de actieradius (31%) van de auto's voor werkgevers een rol en zijn er twijfels bij de milieuwinst (27%) van elektrische auto's.

### Milieu en CO2-uitstoot belangrijk bij aanbieden elektrische auto

De voornaamste reden van werkgevers om elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden, is omdat ze het belangrijk vinden om bij te dragen aan een beter milieu en minder CO2-uitstoot (72%), net als in 2022.

Bij een derde (34%) van de werkgevers met twee of meer werkzame personen is het wagenpark reeds volledig elektrisch. Driekwart (73%) van de werkgevers met twee of meer werkzame personen ondersteunt medewerkers te kiezen voor een elektrische auto. Vooral door een beperkte of geen eigen bijdrage van medewerkers te vragen (32%).

### Zes op tien werkgevers blijven personenauto's beschikbaar stellen bij invoering eindheffing

Bij invoering van een pseudo eindheffing blijven zes op de tien (63%) werkgevers personenauto's van de zaak beschikbaar stellen. Een kwart (25%) verwacht alleen nog elektrische personenauto's aan te bieden.

De belangrijkste reden voor werkgevers om personenauto's van de zaak aan te blijven bieden, is dat voor veel medewerkers de

personenauto van de zaak een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde is (40%). De redenen voor het geen of minder aanbieden lopen uiteen.

## **Uitwijkgedrag: reiskostenvergoeding woon-werk en zakelijke kilometers**

Werkgevers die als gevolg van de eindheffing geen of minder personenauto's van de zaak aan gaan bieden, verwachten als alternatief gebruik te maken van een reiskostenvergoeding voor woon-werk en zakelijke kilometers (49%).

Twee op de tien (20%) werkgevers met twee of meer werkzame personen verwacht medewerkers extra te gaan ondersteunen om een elektrische auto van de zaak te rijden. De helft (56%) doet dit niet.

## **Vier op de tien werkgevers verwacht dat geen medewerkers overstappen op elektrisch**

Vier op de tien (38%) werkgevers met twee of meer medewerkers verwacht dat vrijwel geen werknemers over willen stappen op een elektrische personenauto van de zaak. Een kwart (25%) verwacht dat vrijwel alle werknemers willen overstappen.

Daarnaast vindt een derde (34%) van de werkgevers dat de overheid bedrijven moet stimuleren om alleen nog nul-emissie auto's ter beschikking te stellen, vier op de tien (43%) is het hier niet mee eens.

# Inleiding



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

Het kabinet streeft ernaar dat alle auto's die vanaf 2027 door een werkgever ook voor privégebruik ter beschikking worden gesteld aan de werknemer, volledig emissievrij zijn. Daarom komt het kabinet met een pseudo-eindheffing in de loonbelasting, met een belastingtarief van 52 procent over de grondslag voor de bijtelling privégebruik van de auto. Deze eindheffing heeft een normerende werking, maar de werkgever behoudt wel zijn keuzevrijheid om een fossiele auto of een elektrische auto ter beschikking te stellen. Indien wordt gekozen voor een auto die op fossiele brandstof rijdt, dan heeft dat wel financiële consequenties.

Het kabinet onderzoekt de haalbaarheid en vormgeving van wetgeving die bedrijven dwingend beweegt om hun personenautopark te vergroenen.

Het is te verwachten dat zowel ondernemers, als werknemers uitwijkgedrag gaan vertonen bij de invoering van de pseudo-eindheffing. Weerstand bij werkgevers kan bijvoorbeeld zitten in de extra kosten van laadinfrastructuur die zij moeten faciliteren. Weerstand bij werknemers kan zitten in het niet willen overstappen naar elektrisch of om verschillende redenen willen blijven rijden in een brandstofauto.

## 1.2 Doelstelling van het onderzoek

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

## 1.3 Doelgroep

Het onderzoek richt zich op werkgevers met een zakelijke personenautovloot. Daarbij wordt er specifiek onderscheid gemaakt tussen zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) met een bv en werkgevers met twee of meer werkzame personen. Daarbij gaat het dus om werkgevers die beschikken over personenauto's van de zaak. De personenauto van de zaak is gedefinieerd als een personenauto die is gekocht of geleased door een rechtspersoon of in het geval van een zzp-er is ingebracht op de zakelijke balans.

## 1.4 Onderzoeksverantwoording

In de eerste week van juli 2025 werden werkgevers uit het I&O Research Ondernemerspanel en het I&O Research (consumenten) Panel uitgenodigd voor deelname aan het online vragenlijstonderzoek. Werkgevers kregen twee weken de tijd om de vragenlijst in te vullen. In totaal werden ruim 7.000 werkgevers uitgenodigd voor deelname aan het onderzoek.

In totaal vulden 615 werkgevers de vragenlijst in. Hiervan is 313 zzp'er met een bv en 302 een werkgevers met twee of meer werkzame personen.

Over alle werkgevers en de groepen zzp'er met bv en werkgevers met twee of meer werkzame personen zijn betrouwbare en representatieve uitspraken te doen gezien het aantal waarnemingen.

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

## 1.5 Leeswijzer

De rapportage start met een beschrijving van de belangrijkste resultaten. Er wordt onder andere ingegaan op de omvang van het elektrische wagenpark, de redenen om wel of geen elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden en hoe werkgevers tegenover de pseudo eindheffing staan. Daarna volgen de overige resultaten die ingaan om meer algemene resultaten rondom het wagenpark van werkgevers. De rapportage sluit af met bijlagen waarin de achtergrondkenmerken van werkgevers zijn opgenomen.

In 2022 is een vergelijkbaar onderzoek naar vlootnormering uitgevoerd. Waar mogelijk worden de resultaten vergeleken met 2022.

Door afrondingsverschillen kunnen percentages in figuren en tabellen afwijken van de percentages in de tekst. Omwille van de leesbaarheid zijn percentages van vier procent of kleiner niet weergegeven in figuren.

De vraagstelling bij elke figuur is voor werkgevers met twee of meer werkzame personen. Niet alle vragen zijn aan zzp'ers met een bv voorgelegd. Vragen die wel zijn voorgelegd aan zzp'ers met een bv waren aangepast naar een voor zzp'ers met een bv geschikte vraagstelling.

Als het in het rapport gaat over werkgevers, worden zowel zzp'ers met een bv als werkgevers met twee of meer werkzame personen bedoeld, tenzij anders vermeld. Significante verschillen tussen beide groepen staan beschreven. Indien voldoende waarnemingen zijn de resultaten van beide groepen in de figuren opgenomen.

Onder elke pagina staat de basis waarover de uitspraken worden gedaan. De werkgevers die de betreffende vraag hebben beantwoord staan beschreven.

Verschillen op het achtergrondkenmerk bedrijfsgrootte zijn niet in de rapportage opgenomen omwille van het lage aantal waarnemingen.

## 2 Belangrijkste resultaten



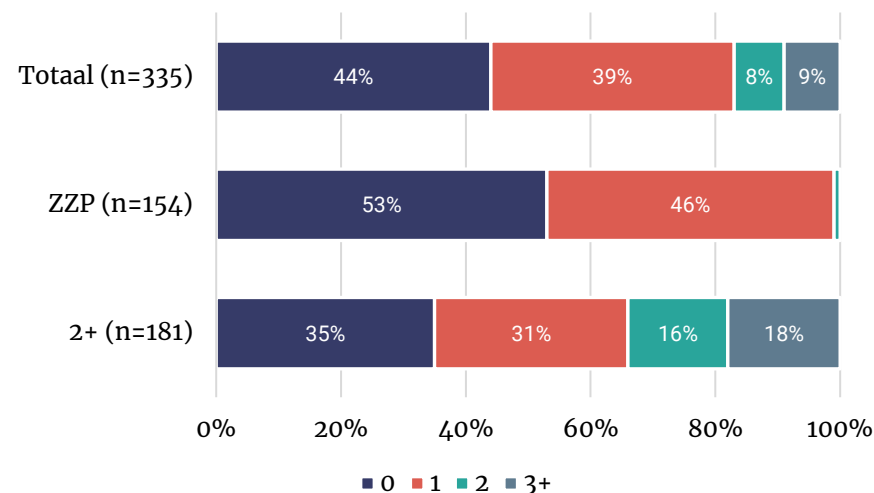
## De helft van de werkgevers beschikt over elektrische personenauto's

Van alle werkgevers beschikt de helft (56%) over elektrische of zero-emissie personenauto's. Onder zzp'ers met een bv is dat 47 procent en onder werkgevers met twee of meer werkzame personen is dat 65 procent.

In 2022 beschikte 20 procent van de werkgevers over elektrische personenauto's. Onder zzp'ers met een bv was dat 15 procent en onder werkgevers met twee of meer werkzame personen 29 procent.

Bij 17 procent van de werkgevers is het wagenpark op dit moment volledig elektrisch. Onder zzp'ers met een bv ligt dat hoger dan onder werkgevers met twee of meer werkzame personen (20% vs. 12%).

**Figuur 1 - U gaf aan dat uw bedrijf ... personenauto(s) van de zaak heeft. Hoeveel auto's hiervan zijn volledig elektrische of zero-emissie personenauto's?**



Basis: werkgevers die weten hoeveel elektrische of zero-emissie personenauto's er van de zaak zijn (n=335)

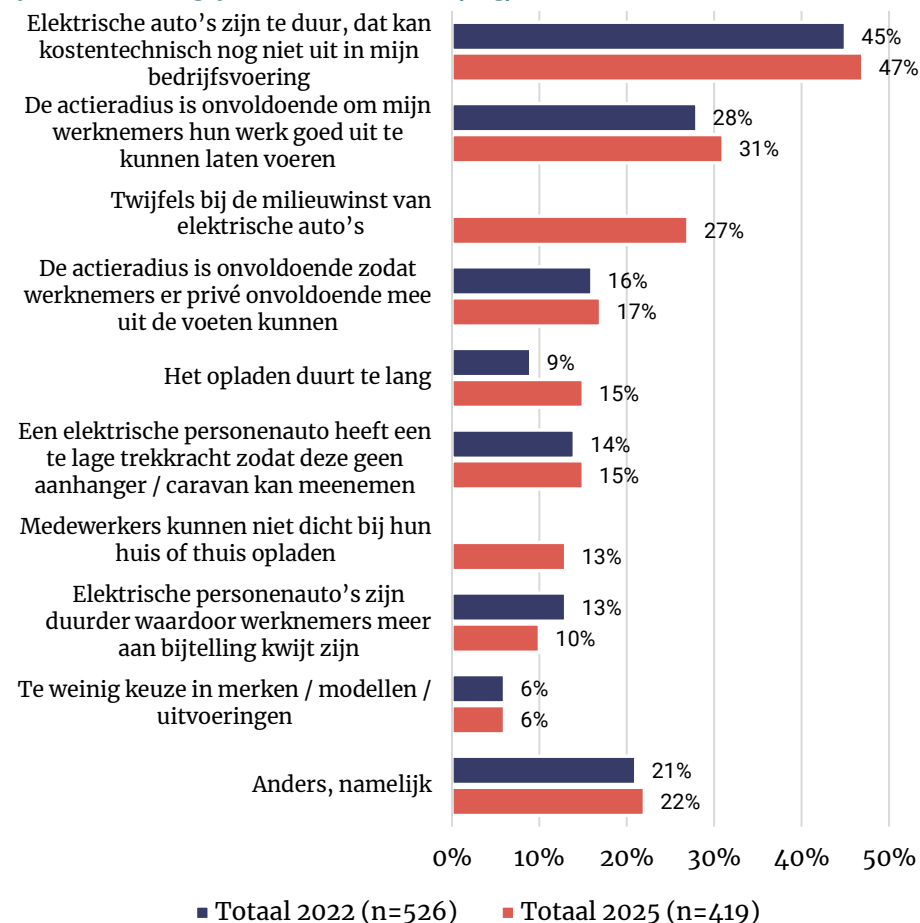
## Kosten ervaren als belangrijkste reden niet aanbieden elektrische personenauto

Werkgevers die (nog) geen elektrische personenauto's van de zaak aanbieden, doen dat net als in 2022 vooral omdat zij denken dat elektrische auto's kostentechnisch nog niet uitkunnen in de bedrijfsvoering (47%). Daarnaast speelt de actieradius (31%) een rol en zijn er twijfels bij de milieuwinst van elektrische auto's (27%).

Uitgesplitst naar zzp'ers met een bv en werkgevers met twee of meer werkzame personen komen de drie belangrijkste redenen om (nog) geen elektrische personenauto's aan te bieden overeen.

Zzp'ers met een bv denken vaker dan werkgevers met twee of meer werkzame personen dat elektrische auto's kostentechnisch nog niet uit kunnen in de bedrijfsvoering (52% vs. 39%). Werkgevers met twee of meer werkzame personen noemen vaker de lage trekkracht van elektrische personenauto's (20% vs. 11%) en het thuis niet kunnen opladen (17% vs. 10%).

**Figuur 2 - 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? Meerdere antwoorden mogelijk**



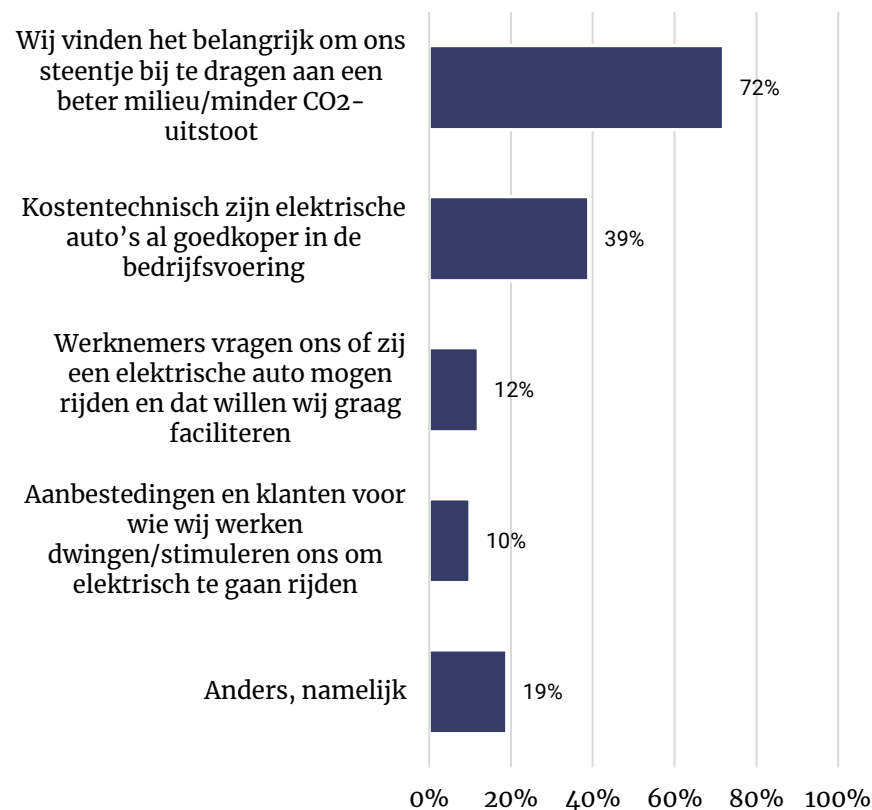
Basis: werkgevers die geen elektrische personenauto's van de zaak aanbieden (n=419)

## Bijdrage beter milieu belangrijkste reden aanbieden elektrische personenauto's

Werkgevers bieden, net als in 2022, vooral elektrische personenauto's van de zaak aan omdat ze het belangrijk vinden om bij te dragen aan een beter milieu en minder CO2-uitstoot (72%). Het maakt daarbij niet uit of het om zzp met een bv of een werkgever met twee of meer werkzame personen gaat.

Vier op de tien (39%) werkgevers vinden dat elektrische auto's kostentechnisch al goedkoper zijn in de bedrijfsvoering. Dit is vaker zo bij zzp'ers met een bv (46%) dan bij werkgevers met twee of meer werkzame personen (34%).

**Figuur 3 - U geeft aan elektrische personenauto's van de zaak aan te bieden. Wat zijn de drie belangrijkste redenen om dit te doen? Meerdere antwoorden mogelijk**



Basis: werkgevers die elektrische personenauto's van de zaak aanbieden (n=196)

## Driekwart werkgevers ondersteunt medewerkers in keuze voor elektrische auto

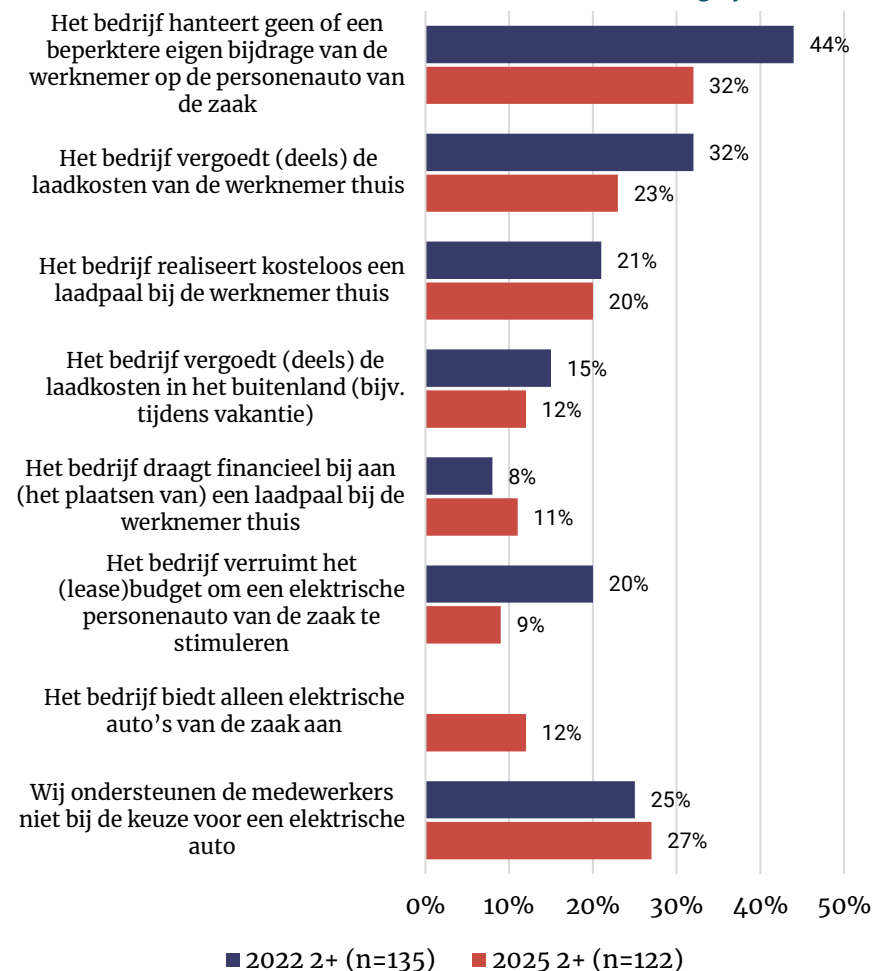
Van de werkgevers met twee of meer werkzame personen die elektrische auto's aanbieden is het wagenpark van een derde (34%) reeds volledig elektrisch.

Van de werkgevers met twee of meer werkzame personen ondersteunt driekwart (73%) medewerkers die kiezen voor een elektrische auto, dat is gelijk aan 2022. Wel is per optie een daling te zien, het lijkt erop dat bedrijven blijven ondersteunen maar met minder verschillende opties tegelijk. Werkgevers ondersteunen medewerkers vooral door geen of een beperktere eigen bijdrage van medewerkers voor de personenauto van de zaak te vragen (32%), in 2022 deed 44 procent van de werkgevers dat nog

Daarnaast vergoedt een kwart (23%) van de werkgevers deels de laadkosten thuis (nog 32% in 2022) en een vijfde (20%) realiseert kosteloos een laadpaal bij de werknemers thuis (gelijk aan 2022; 21%).

In 2022 verruimden werkgevers vaker het (lease)budget om een elektrische personenauto van de zaak te stimuleren dan in 2025 (20% vs. 9%).

**Figuur 4 - Met welke van onderstaande opties ondersteunt u de medewerkers die kiezen voor een elektrische auto? Meerdere antwoorden mogelijk**



Basis: werkgevers met twee of meer werkzame personen die elektrische personenauto's van de zaak aanbieden (n=122)

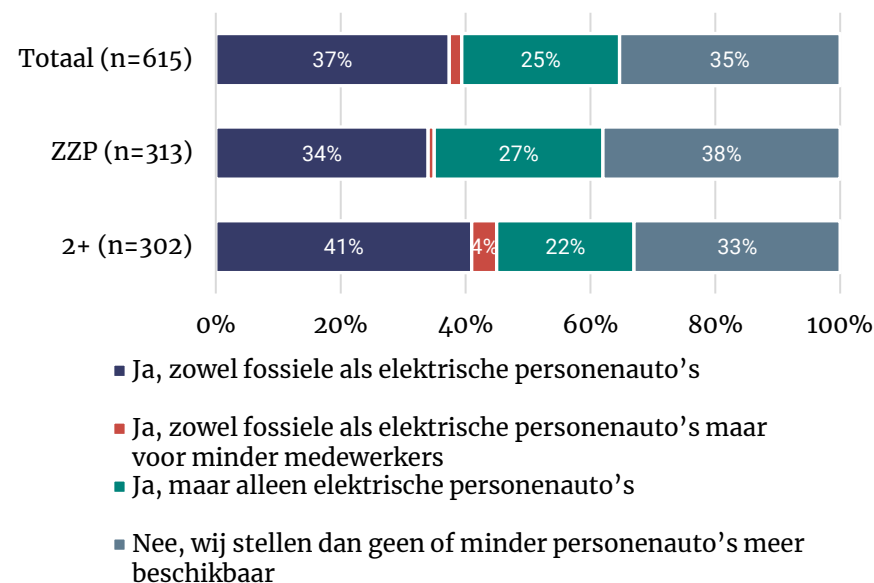
## Zes op de tien blijft zelfde aantal personenauto's beschikbaar stellen bij eindheffing

Na invoering van de pseudo eindheffing<sup>1</sup> stelt één op de drie (35%) werkgevers geen of minder personenauto's beschikbaar. Zes op de tien (63%) werkgevers blijven hetzelfde aantal personenauto's van de zaak beschikbaar stellen. Vier op de tien (37%) werkgevers blijven hetzelfde aantal fossiele en elektrische personenauto's aanbieden. Een kwart (25%) van de werkgevers verwacht alleen nog elektrische personenauto's aan te bieden.

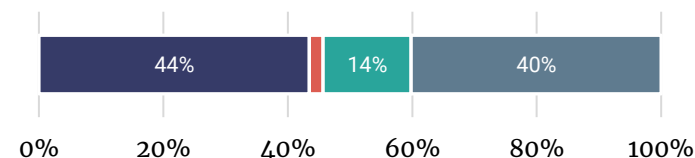
Meer zzp'ers met een bv dan werkgevers met twee of meer werkzame personen verwachten alleen nog maar elektrische personenauto's te gaan rijden (27% vs. 22%).

Onder werkgevers waarbij het wagenpark op dit moment nog niet volledig elektrisch is verwacht 40 procent geen of minder personenauto's beschikbaar te stellen bij invoering van de pseudo eindheffing.

**Figuur 5 - Blijft uw bedrijf bij een invoering van zo'n additionele eindheffing personenauto's van de zaak beschikbaar stellen?<sup>2</sup>**



**Figuur 6 – Uitsplitsing werkgevers waar huidig aanbod personenauto's nog niet volledig elektrisch is (n=509)**



<sup>1</sup> Werkgevers kregen voor het beantwoorden van de vraag deze tekst te lezen: Stelt u zich het volgende voor: vanaf 2027 moet u als werkgever voor iedere benzine, diesel of LPG aangedreven en zakelijk ter beschikking gestelde personenauto een additionele eindheffing betalen aan de belastingdienst. Dit betreft 10-15% over de catalogusprijs die uw werknemers betalen. Zero-emissie auto's betalen dit niet.

<sup>2</sup> In de vragenlijst gaat het over het beschikbaar stellen van personenauto's van de zaak. Hierbij is in de tekst geen onderscheid gemaakt tussen privé en zakelijk.

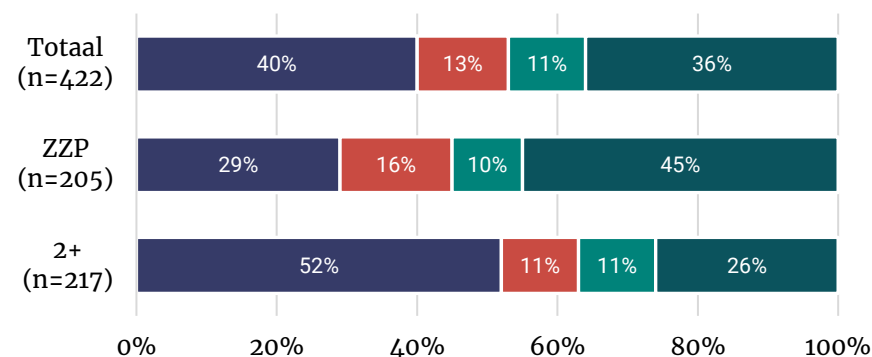
Basis: alle werkgevers (n=615)

## Secundaire arbeidsvoorwaarde reden voor blijven aanbieden personenauto's

De belangrijkste reden voor werkgevers om personenauto's van de zaak aan te blijven bieden, is dat voor veel medewerkers de personenauto van de zaak een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde is (40%). Bij werkgevers met meer dan twee werkzame personen is dat vaker het geval dan bij zzp'ers met een bv (52% vs. 29%).

Daarnaast noemt een relatief grote groep (36%) werkgevers een andere reden. Zij geven vooral aan dat ze de auto nodig hebben en deze noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering.

**Figuur 7 - U geeft aan dat uw bedrijf personenauto's van de zaak beschikbaar blijft stellen. Wat is uw belangrijkste reden hiervoor?**



- Voor veel medewerkers is de personenauto van de zaak een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarden
- Wij willen als bedrijf grip blijven houden om te kunnen sturen op duurzaamheid omdat wij geen zeggenschap meer hebben over de inzet van privé vervoermiddelen voor zakelijk vervoer binnen een mobiliteitsbudget of (onbelaste) kilometervergoeding
- Het bespaart ons veel administratiekosten
- Anders, namelijk

Basis: werkgevers die personenauto's van de zaak beschikbaar blijven stellen na invoering van de pseudo eindheffing (n=422)

## Verschillende redenen voor aanbieden geen of minder personenauto's

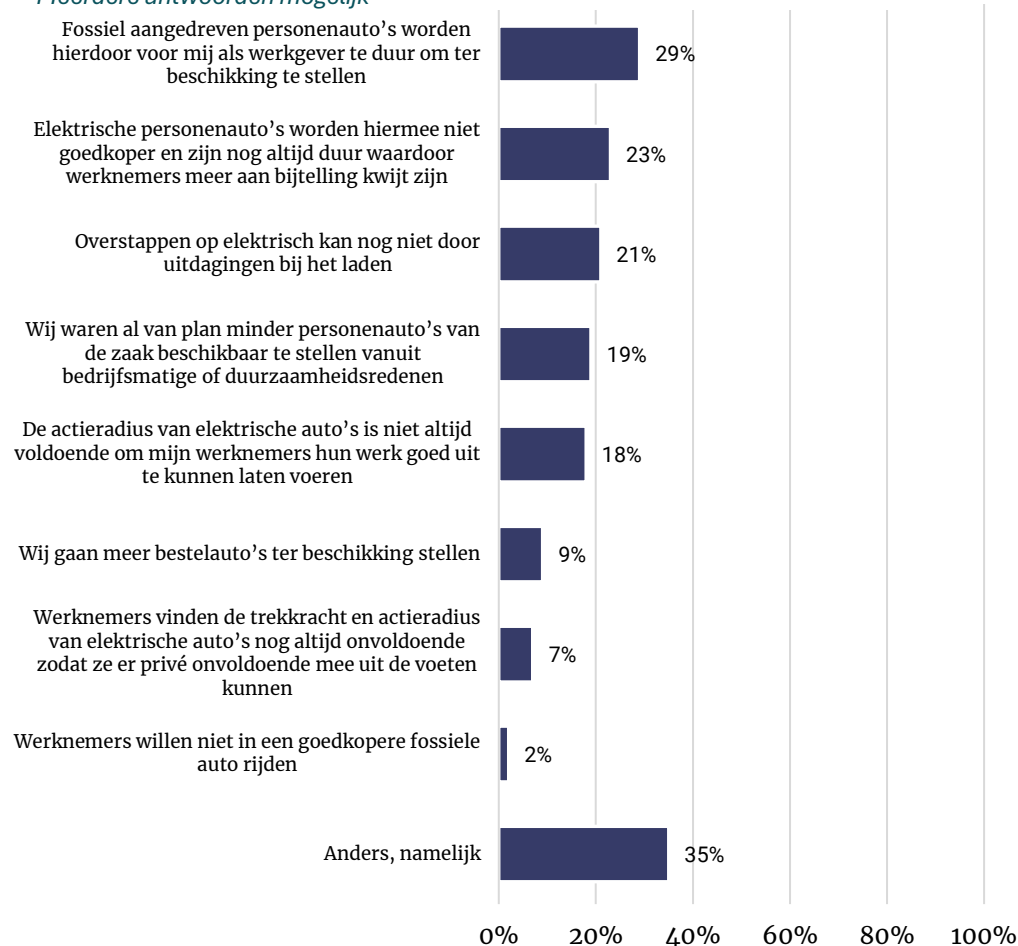
Werkgevers geven het vaakst een andere reden voor het niet of minder personenauto's van de zaak beschikbaar stellen (35%). De redenen lopen uiteen. Zo noemen zij onder andere de kosten, auto's niet meer zakelijk te rijden en een kilometervergoeding aan te bieden, het nog niet te weten en niet over te willen.

Daarnaast geven werkgevers aan dat fossiel aangedreven auto's door de eindheffing te duur worden (29%) en elektrische auto's duur blijven waardoor werknemers meer aan bijtelling kwijt zijn (23%). Ook spelen uitdagingen bij het laden (21%) en onvoldoende actieradius om werk goed uit te voeren (18%) een rol. Twee op de vijf (19%) werkgevers was al van plan minder personenauto's van de zaak aan te bieden.

Werkgevers met twee of meer werkzame personen waren vaker al van plan om minder personenauto's beschikbaar te stellen (26% vs. 13%) en gaan vaker meer bestelauto's ter beschikking stellen (14% vs. 5%) dan zzp'ers met een bv.

**Figuur 8 - U geeft aan dat uw bedrijf geen of minder personenauto's van de zaak beschikbaar blijft stellen. Wat zijn de belangrijkste redenen hiervoor? (n=211)**

*Meerdere antwoorden mogelijk*



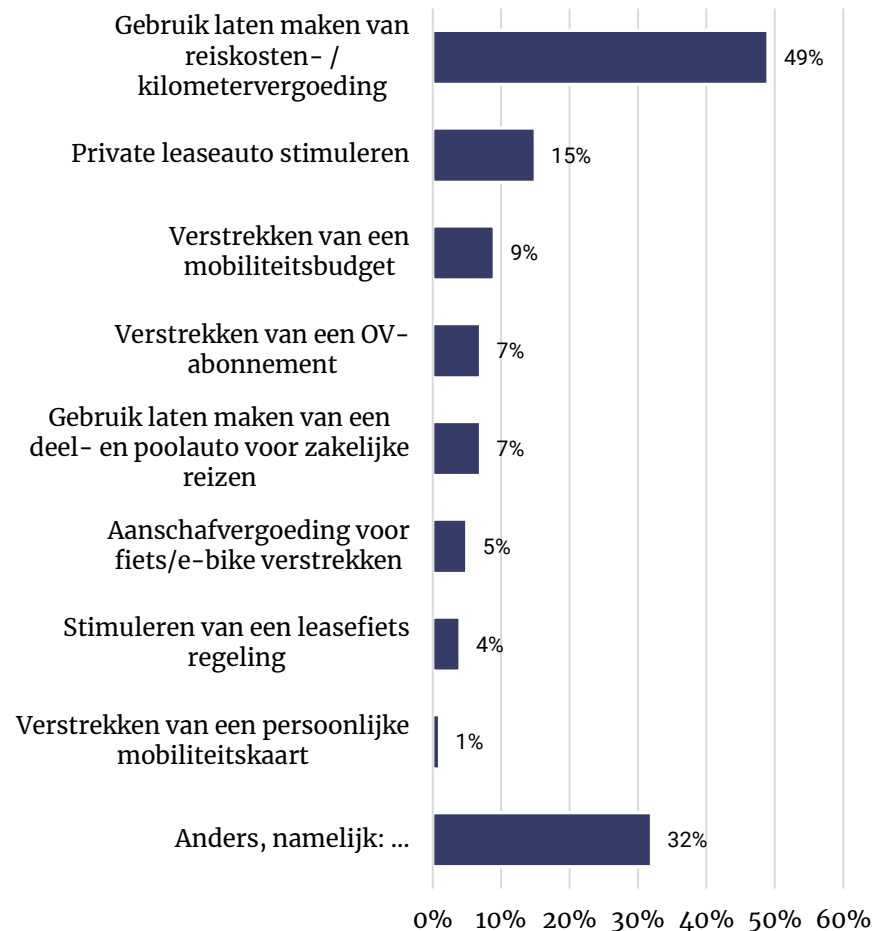
Basis: werkgevers die geen of minder personenauto's van de zaak beschikbaar stellen na invoering van de pseudo eindheffing (n=211)

## Reiskostenvergoeding belangrijkste alternatief bij geen of minder personenauto's

De helft (49%) van de werkgevers die geen of minder personenauto's van de zaak aan gaat bieden, maakt als alternatief gebruik van een reiskostenvergoeding voor de woon-werk en zakelijke kilometers. Daarnaast geven drie op de tien (32%) werkgevers een andere reden. Zo geven werkgevers aan geen alternatief te bieden, dat er niet voor in de plaats komt. Ook geven werkgevers aan het nog niet te weten of de auto privé te gaan rijden of dit te stimuleren.

Tussen zzp'ers met een bv en werkgevers met twee of meer werkzame personen zit geen verschil.

**Figuur 9 - U geeft aan dat uw bedrijf geen of minder personenauto's van de zaak beschikbaar gaat stellen. Wat is het meest waarschijnlijk dat u dan gaat aanbieden voor woon-werk en zakelijke kilometers? (n=211) Meerdere antwoorden mogelijk**



Basis: werkgevers die geen of minder personenauto's van de zaak beschikbaar stellen na invoering van de pseudo eindheffing (n=211)

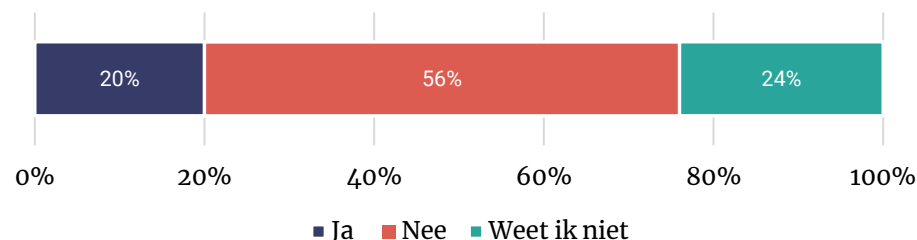
## Extra ondersteuning medewerkers door twee op tien werkgevers

Twee op de tien (20%) werkgevers met twee of meer werkzame personen gaat medewerkers extra ondersteunen om met een elektrische auto van de zaak te rijden. De helft (56%) doet dit niet en een kwart (24%) weet het niet.

Werkgevers die ondersteunen doen dat onder andere door de thuislaadkosten van de werknemer te vergoeden, kosteloos een laadpaal bij de werknemers thuis te realiseren, inzetten op het langer doorrijden met bestaande elektrische auto's en het hanteren van geen of een beperktere eigen bijdrage op de personenauto van de zaak.

*Let op! In verband met het beperkte aantal waarnemingen zijn deze resultaten indicatief.*

**Figuur 10 - Gaat u uw medewerkers extra ondersteunen om met een elektrische personenauto van de zaak te rijden? (n=217)**

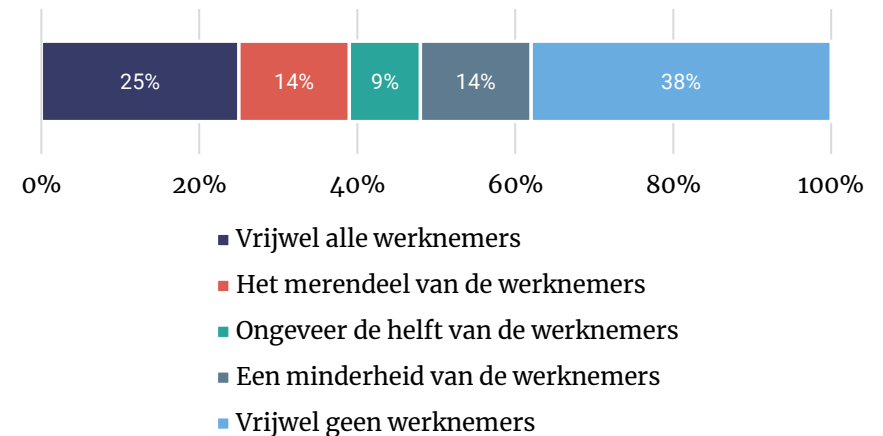


Basis: werkgevers met twee of meer werkzame personen die personenauto's van de zaak beschikbaar blijven stellen na invoering van de pseudo eindheffing (n=217)

## Verwachting bij vier op de tien werkgevers dat geen werknemers overstappen

Vier op de tien (38%) werkgevers met twee of meer medewerkers verwachten dat vrijwel geen werknemers over willen stappen op een elektrische personenauto van de zaak. Aan de andere kant verwacht een kwart (25%) van de werkgevers dat vrijwel alle werknemers willen overstappen.

**Figuur 11 - In hoeverre verwacht u dat uw werknemers willen overstappen op een elektrische personenauto van de zaak? (n=217)**  
*Ik verwacht dat ... willen overstappen.*

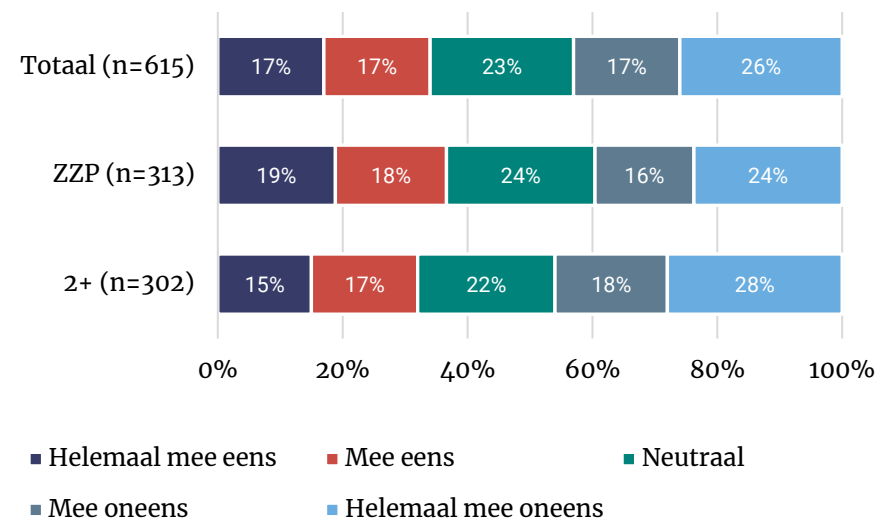


Basis: werkgevers met twee of meer werkzame personen die personenauto's van de zaak beschikbaar blijven stellen na invoering van de pseudo eindheffing (n=217)

## Een derde achter stimulans overheid voor enkel aanbieden nul-emissie auto's

Een derde (34%) van de werkgevers vindt dat de overheid bedrijven moet stimuleren om alleen nog nul-emissie auto's ter beschikking te stellen aan hun personeel. Vier op de tien (43%) werkgevers zijn het hier (helemaal) mee oneens. Een kwart (23%) staat hier neutraal in.

**Figuur 12 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?**  
**De overheid moet bedrijven stimuleren om alleen nog nul emissie auto's ter beschikking te stellen aan hun personeel**



Basis: alle werkgevers (n=615)

# 3 Overige resultaten

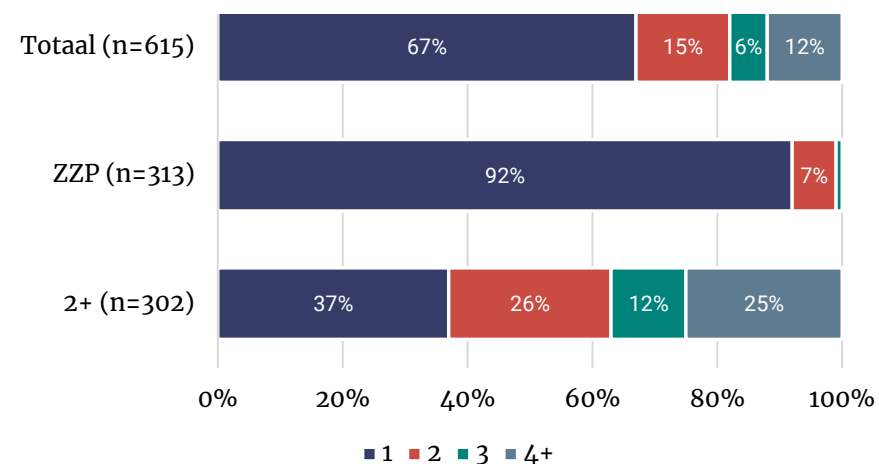


## Twée op de drie werkgevers beschikt over één personenauto van de zaak

In totaal beschikt twee derde (67%) van de werkgevers over één personenauto van de zaak. Onder zzp'ers bezit negen op de tien (92%) één personenauto van de zaak. Onder werkgevers met twee of meer werkzame personen bezit 37 procent er één, 26 procent er twee, 12 procent er drie en 25 procent er vier of meer.

Gemiddeld beschikken werkgevers over 3,6 personenauto's in het bedrijf. Werkgevers met twee of meer werkzame personen over 6,7 en zzp'ers met een bv over 1,1 personenauto's van de zaak.

**Figuur 13 - Wat is het aantal personenauto's van de zaak in uw bedrijf?**



Basis: alle werkgevers (n=615)

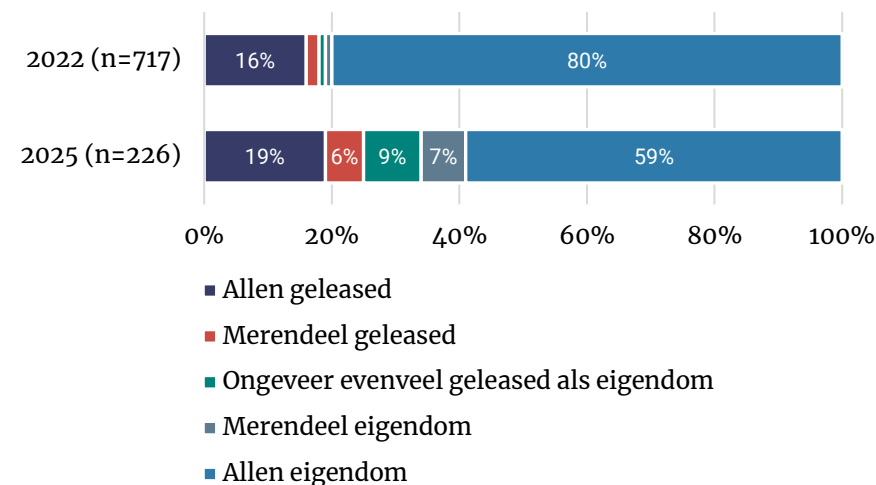
## Aandeel personenauto's in eigendom gedaald ten opzichte van 2022

Bij zes op de tien (59%) werkgevers met meerdere personenauto's van de zaak zijn alle auto's in eigendom, dat is minder dan in 2022 (80%). Het aandeel alleen geleased blijft vrijwel gelijk. Meer werkgevers hebben het merendeel geleased, ongeveer evenveel geleased als eigendom en het merendeel eigendom ten opzichte van 2022.

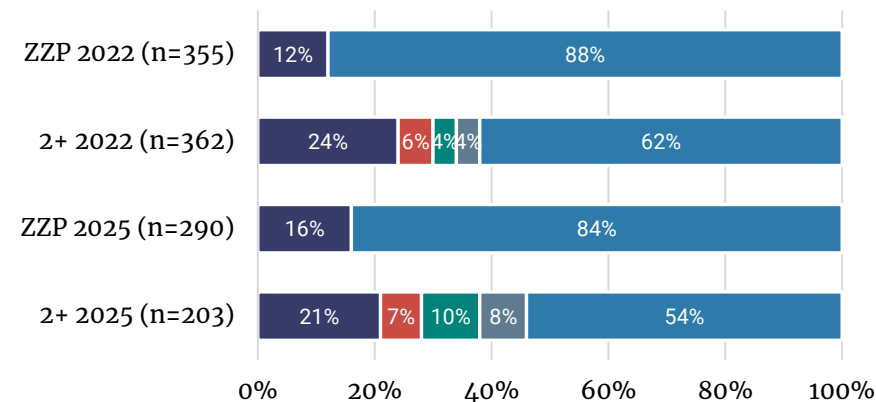
Beschikt een werkgever over één personenauto van de zaak dan is de auto bij 16 procent van de werkgevers geleased, bij de rest is de auto eigendom.

Onder zzp'ers met een bv blijft het aandeel eigendom hoog (84% t.o.v. 88%). Onder werkgevers met tenminste twee werkzame personen is dezelfde verschuiving zichtbaar als op totaalniveau; het aandeel personenauto's van de zaak dat in eigendom is daalt.

**Figuur 14 - Zijn deze personenauto's van de zaak in eigendom of geleased?**



**Figuur 15 - Zijn deze personenauto's van de zaak in eigendom of geleased?**  
Uitsplitsing naar ZZP en 2 of meer werkzame personen.

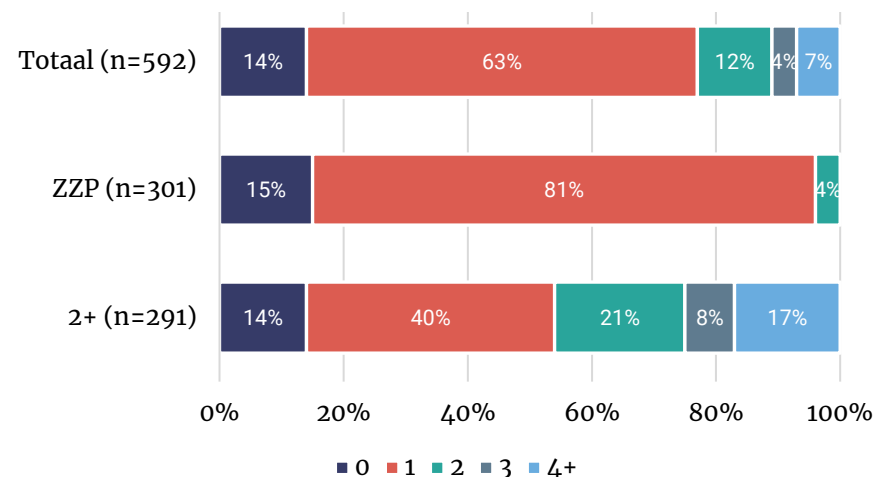


Basis: alle werkgevers (n=615), twee verschillende vraagstellingen (meerdere antwoorden mogelijk & één antwoord mogelijk)

## Grootste deel zakelijke personenauto's zit in bijtelling

Van het wagenpark bij werkgevers, ongeacht het type werkgever, zit 14 procent niet in de bijtelling. Bij zes op de tien (63%) werkgevers zit er één auto in de bijtelling, onder zzp'ers met een bv is dat acht op de tien (81%) en onder werkgevers met twee of meer werkzame personen is dat 40 procent. Bij werkgevers met twee of meer werkzame personen gaat het bij 21 procent om twee auto's, bij 8 procent om drie auto's en bij 17 procent om vier of meer auto's.

**Figuur 16 - U gaf aan dat uw bedrijf ... personenauto(s) van de zaak heeft. Hoeveel auto's zitten er in de bijtelling?**

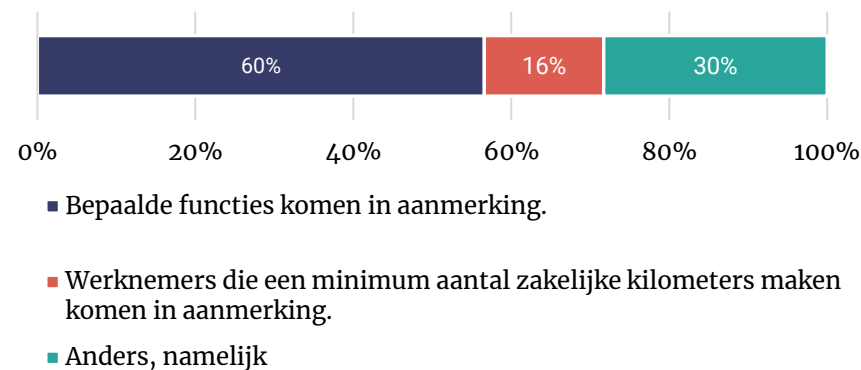


Basis: werkgevers die weten hoeveel personenauto's van de zaak er in de bijtelling zitten (n=592)

## Bepaalde functies meestal voorwaarde voor personenauto van de zaak

Werkgevers met tenminste twee werkzame personen stellen bepaalde voorwaarden aan werknemers om in aanmerking te komen voor een personenauto van de zaak. Bij zes op de tien (60%) werkgevers komen bepaalde functies in aanmerking, bij 16 procent zijn dat werknemers die een minimum aantal zakelijke kilometers maken. Drie op de tien (30%) werkgevers noemt een andere reden. Zo noemen werkgevers onder andere dat er geen voorwaarden zijn, dit in overleg gaat en de personenauto van de zaak voor algemeen gebruik is.

*Figuur 17 - Welke voorwaarden stelt uw organisatie aan uw werknemers om in aanmerking te komen voor een personenauto van de zaak? (n=302)*



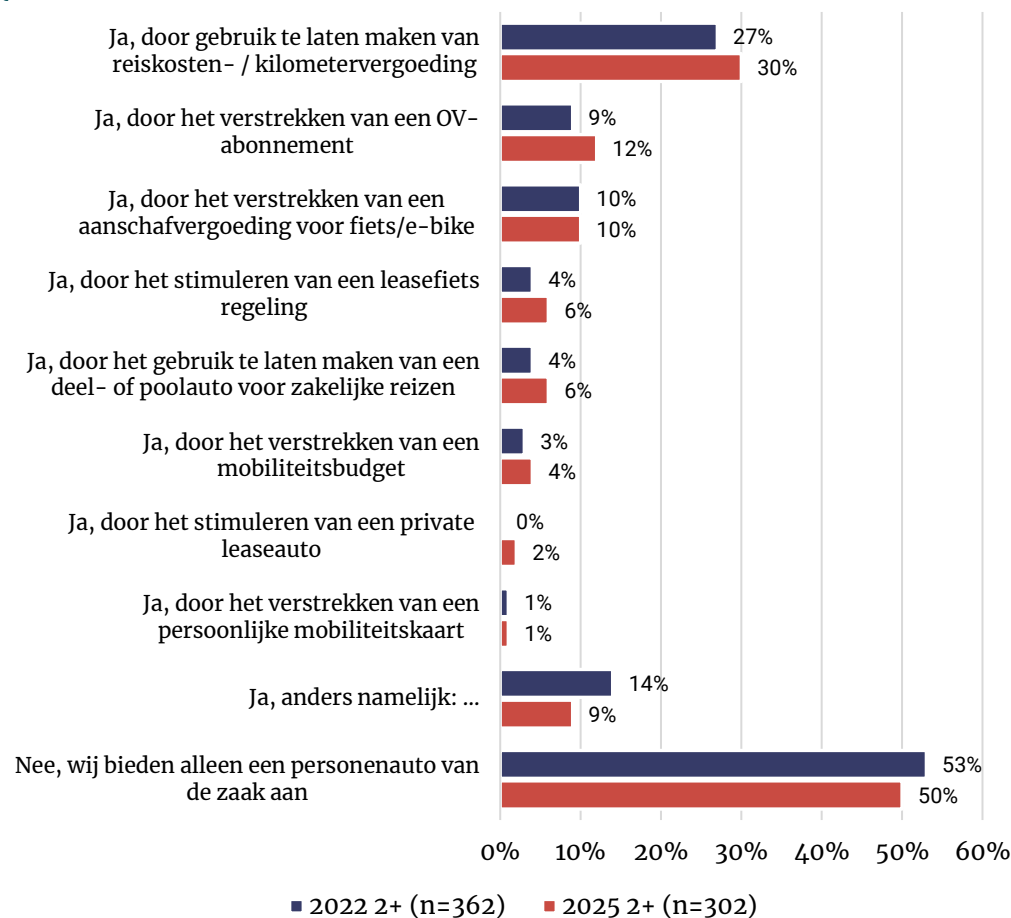
Basis: werkgevers met twee of meer werkzame personen (n=302)

## Helpt werkgevers biedt werknemers alternatief bij keuze voor auto van de zaak

De helft (50%) van de werkgevers met meer dan twee werkzame personen biedt werknemers die in aanmerking komen voor een personenauto van de zaak de keuze voor een alternatief. Dit aandeel is gelijk aan 2022. De andere helft (50%) van de werkgevers biedt alleen een personenauto van de zaak aan.

Net als in 2022 laten werkgevers deze medewerkers als alternatief vooral gebruik maken van een reiskostenvergoeding (30%), een OV-abonnement (12%) en een aanschafvergoeding voor de fiets/e-bike (10%). Eén op de tien (9%) werkgevers biedt een ander alternatief.

**Figuur 18 - Biedt uw bedrijf werknemers die in aanmerking komen voor een personenauto van de zaak de keuze voor een alternatief?** Meerdere antwoorden mogelijk

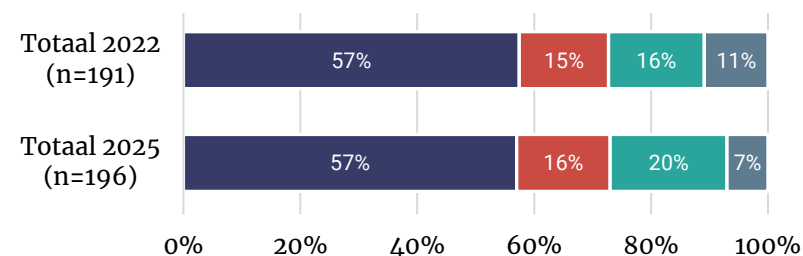


Basis: werkgevers met twee of meer werkzame personen (n=302)

## Opladen elektrische auto mogelijk bij negen op de tien werkgevers

Net als in 2022 kunnen werknemers bij negen op de tien (93%) werkgevers hun elektrische auto opladen. Dat kan bij laadpunten op eigen terrein (57%), laadpunten in de openbare ruimte (16%) of zowel laadpunten op eigen terrein als in de openbare ruimte (20%).

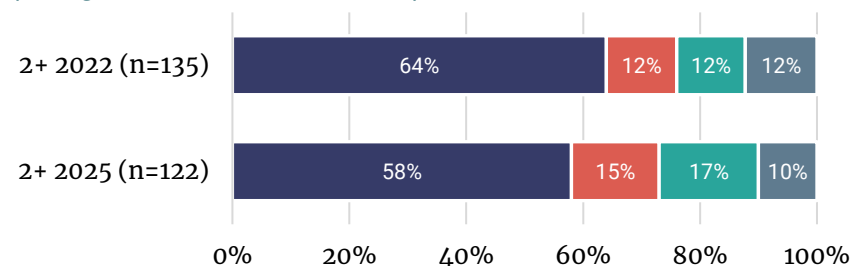
**Figuur 19 - Kunnen werknemers een elektrische auto op hun werklocatie (of in de buurt daarvan) opladen?**



- Ja, bij laadpunten op eigen terrein
- Ja, bij laadpunten in de openbare ruimte
- Ja, bij zowel laadpunten op eigen terrein als in de openbare ruimte
- Nee, er zijn geen laadfaciliteiten op of in de nabijheid van de werklocatie

**Figuur 20 - Kunnen werknemers een elektrische auto op hun werklocatie (of in de buurt daarvan) opladen?**

*Uitsplitsing naar twee of meer werkzame personen*



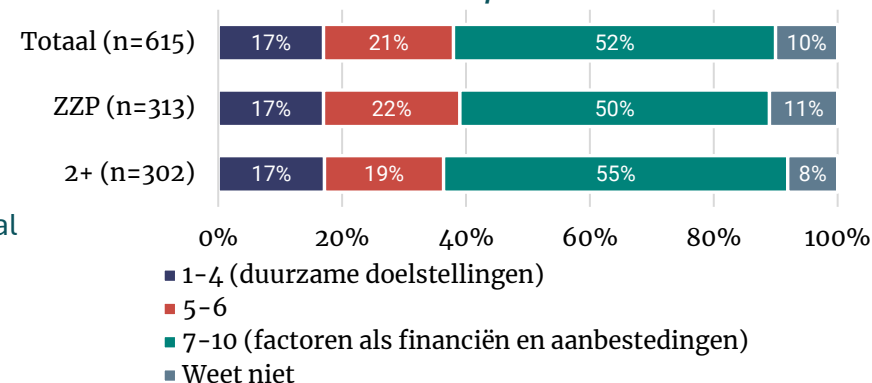
Basis: werkgevers met elektrische of zero-emissie personenauto's van de zaak (n=196)

# Mobiliteitsbeleid werkgevers meer bepaald door financiën dan duurzaamheid

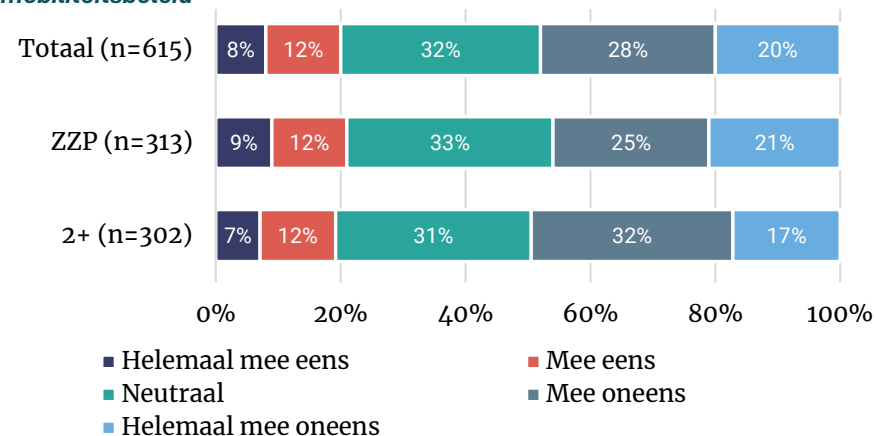
Het mobiliteitsbeleid van werkgevers wordt meer bepaald door factoren als financiën en aanbestedingen (52%) dan duurzame doelstellingen (17%). Ongeacht of de werkgever een zzp'er met een bv of werkgevers met twee of meer werkzame personen is.

Twee op de tien (20%) werkgevers vinden dat zij voorop lopen als het gaat om duurzaamheid binnen het mobiliteitsbeleid, de helft (48%) is het hier (helemaal) mee oneens. Drie op de tien (32%) staat hier neutraal in.

**Figuur 21 - Welke uitspraak past het beste bij uw bedrijf?**  
**Ons mobiliteitsbeleid wordt het meest bepaald door:**



**Figuur 22 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?**  
**Onze organisatie loopt voorop als het gaat om duurzaamheid binnen het mobiliteitsbeleid**



Basis: alle werkgevers (n=615)

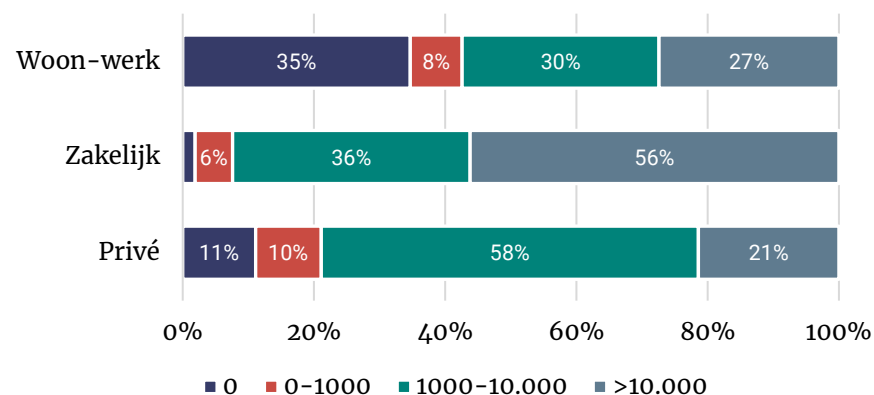
# Bijlagen

# A Bijlagen

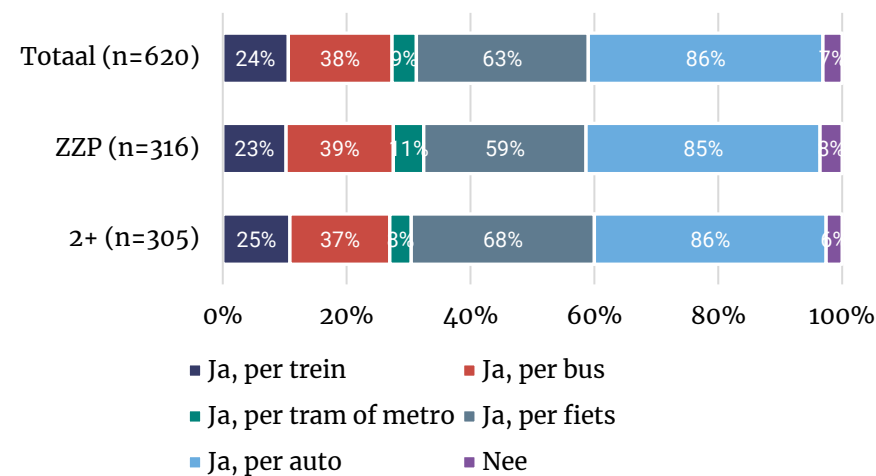
De bijlagen bevat de achtergrondkenmerken van de werkgevers, de achtergrondgegevens van de bedrijfsvestigingen inclusief zzp'ers met een bv en de achtergrondkenmerken van werkgevers met twee of meer medewerkers.

## A.1 Achtergrondkenmerken

**Figuur 243 - Hoeveel kilometers worden er per jaar gereden in uw wagenpark?**



**Figuur 234 - Is uw bedrijf goed bereikbaar?**



## A.2 Achtergrond bedrijfsvestiging (ongewogen)

| Aantal werkzame personen | N / %     |
|--------------------------|-----------|
| Zzp                      | 313 / 51% |
| 2 – 4                    | 122 / 20% |
| 5 – 9                    | 60 / 10%  |
| 10 – 19                  | 39 / 6%   |
| 20+                      | 81 / 13%  |

| Sector                                     | Totaal<br>N / % | ZZP<br>N / % | 2+<br>N/% |
|--------------------------------------------|-----------------|--------------|-----------|
| Landbouw/visserij                          | 30 / 5%         | 10 / 3%      | 20 / 7%   |
| Industrie, bouw en<br>nutsbedrijven        | 96 / 16%        | 33 / 11%     | 63 / 21%  |
| Handen en logistiek,<br>horeca             | 72 / 12%        | 21 / 7%      | 51 / 17%  |
| Financiële en zakelijke<br>dienstverlening | 283 / 46%       | 168 / 54%    | 115 / 38% |
| Overheid, onderwijs,<br>zorg en overig     | 134 / 22%       | 81 / 26%     | 53 / 18%  |

### A.3 Achtergrondkenmerken 2+ werkgevers (ongewogen)

| Betrokken bij mobiliteitsbeleid                                                                  | N / %     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Ik neem (eventueel samen met anderen) beslissingen over dit onderwerp                            | 260 / 86% |
| Ik adviseer onze organisatie over dit onderwerp                                                  | 24 / 8%   |
| Ik verzamel informatie over dit onderwerp voor mijn organisatie                                  | 20 / 7%   |
| Ik ben betrokken bij de uitvoering van mobiliteitsregelingen, -acties en -faciliteiten           | 50 / 17%  |
| Ik heb hier geen enkele rol in, maar ben wel op de hoogte hoe dit is geregeld binnen ons bedrijf | 8 / 3%    |

| Typering naar vestiging                                      | N / %     |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| Zelfstandige vestiging (zonder nevenvestigingen of filialen) | 220 / 73% |
| Hoofdvestiging (met 1 of meer nevenvestigingen of filialen)  | 67 / 22%  |
| Nevenvestiging, met hoofdvestiging elders in Nederland       | 11 / 4%   |
| Nevenvestiging, met hoofdvestiging buiten Nederland          | 4 / 1%    |

## Contactgegevens

### Ipsos I&O publiek

Zuiderval 70  
7543 EZ Enschede  
053 - 200 52 00

Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam  
020 – 308 48 00

