



## Special Praktijkervaringen met elektrisch vervoer

In maart 2013 is door Linkingreen en XTNT in opdracht van Agentschap NL een enquête uitgezet naar *lokale initiatieven elektrisch vervoer*. Doel van de enquête is het verzamelen van gegevens van zakelijke gebruikers om over lokale initiatieven met elektrisch vervoer om te leren wat de ervaringen, knelpunten en belemmeringen zijn. De doelgroep is de zakelijke gebruiker met personenauto's, bestel- of vrachtauto's, scooters, vaartuigen en bijzondere voertuigen (vuilniswagens etc.) die volledig elektrische of plug in (met stekker) zijn. In deze special zijn de belangrijkste resultaten opgenomen.

Belangrijkste conclusies op een rij:

- *Rapportcijfer: 8, met directe vertaling naar uitbreidingplannen!*
- *Keuze elektrisch: goed voor milieu en imago bedrijf*
- *Opvallend groot aandeel laden met stekker in het stopcontact*
- *Hoge en positieve respons op de enquête met grote representativiteit!*
- *Knelpunten oplossen doet men zelf of helemaal niet!*
- *Rol overheid: belastingvoordeel, parkeer- of voorkeursbeleid, aankoopsubsidies*
- *Brede spreiding van de initiatieven over heel Nederland*

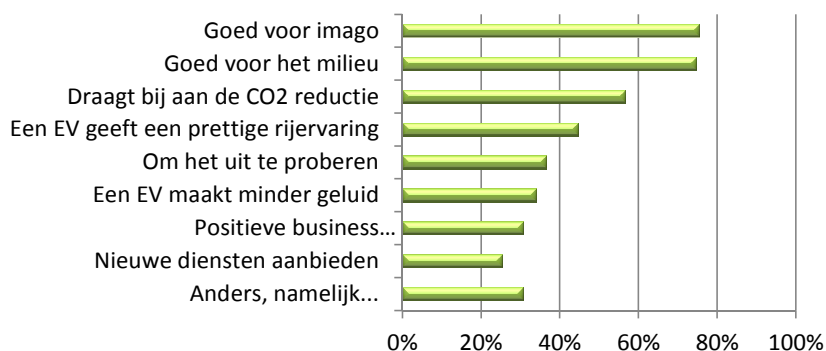
### Rapportcijfer, een acht, vertaalt zich direct naar uitbreidingplannen!

De beoordeling van de respondenten is erg hoog. Met een gemiddeld cijfer van een 7,8 zijn de respondenten meer dan tevreden. Het elektrische vaartuig (8,1) en de volledig elektrische personenauto (8,0) scoren het hoogst. Opvallend is dat de volledig elektrische personenauto (8,0) hoger scoort dan de plug-in hybride (7,8) variant. Naast de hoge beoordeling van de ervaringen in de praktijk geeft ongeveer twee-derde van de respondenten aan het aantal elektrische voertuigen te willen uitbreiden. Ruim een derde zal op dezelfde voet door te gaan.

Vanuit de rol van de overheid zijn deze positieve ervaringen erg behulpzaam om naar de volgende potentiële doelgroep van elektrisch rijden te communiceren.

### Keuze elektrisch: goed voor milieu en imago bedrijf

De genoemde redenen voor het kiezen van elektrisch vervoer zijn: het is goed voor het milieu, de CO2 doelstelling en het imago van het bedrijf. Er is een sterke combinatie waar te nemen tussen puur financiële argumenten (kosten), imagoaspecten en milieuaspecten.

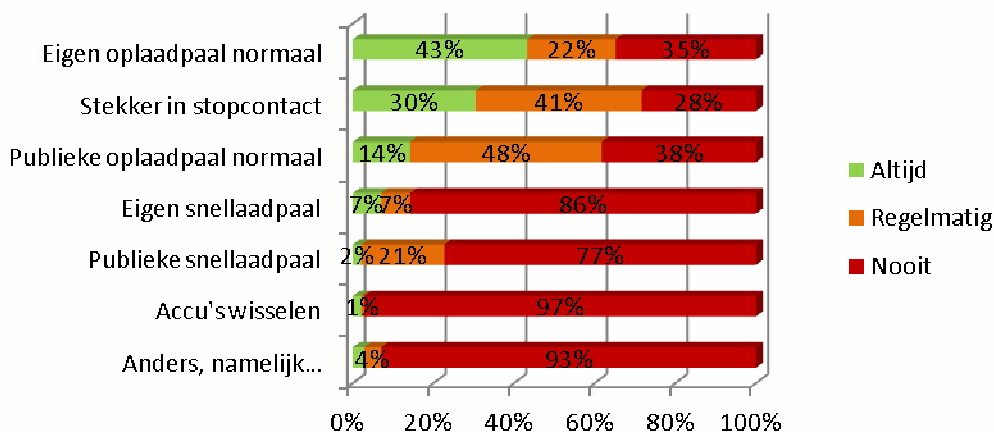




Opvallend is het groot aantal respondenten dat elektrisch vervoer kiest om een bijdrage te leveren aan het verder ontwikkelen van elektrisch vervoer in Nederland en het elektrisch vervoer beter zichtbaar te maken in het straatbeeld. Zij bevestigen met het missie gedreven karakter van het eigen initiatief met elektrische rijden de rol van als innovatoren. Ook hebben de respondenten grote belangstelling in het delen van kennis en het netwerk rondom elektrisch vervoer, dit heeft een sterk verband met het werkveld waarin zij opereren.

### Laden met eigen oplaadpaal of een stekker in het stopcontact

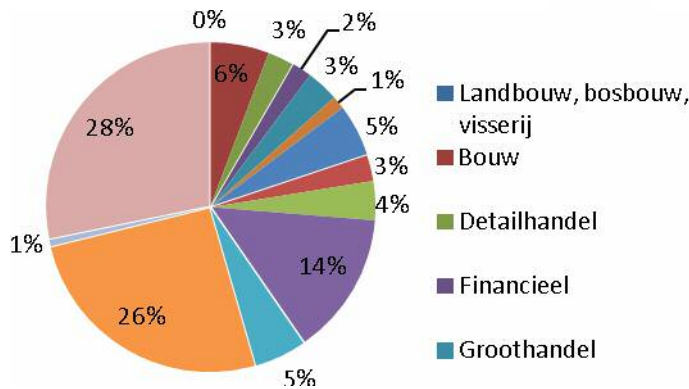
Het opladen met een eigen oplaadpaal (43%) of een stekker in het stopcontact (30%) is de populairste manier om te laden. Opvallend is het gebruik van de stekker in het stopcontact, dat voor het grootste deel van zowel elektrisch bestel (45%) als vrachtauto (60%), scooter (53%) en vaartuig (50%) altijd gebruikt wordt. Deze respondenten maken nooit gebruik van een eigen laadpaal. Een heel hoog percentage van alle soorten voertuigen (behalve plug-in personenauto's) maakt ook nooit gebruik van een publieke laadpaal. De plug-in hybride gebruiker maakt het vaakst gebruik van publieke laadpalen. Deze gebruikers geven ook de beschikbaarheid van opladen als belangrijke belemmering (81%) in het gebruik.



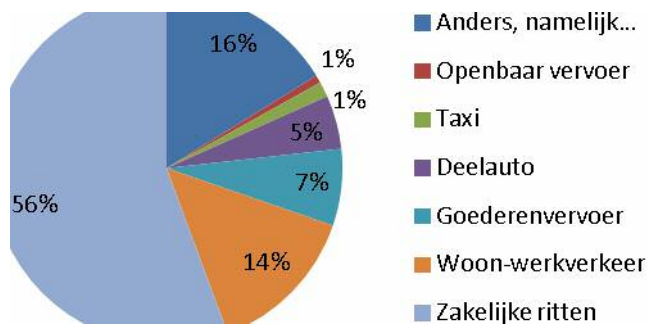
### Hoge en positieve respons op de enquête met grote representativiteit

In totaal zijn 276 respondenten gestart met het invullen van de enquête, 208 enquêtes zijn vervolgens deels en 132 enquêtes zijn volledig ingevuld. Bijna 200 respondenten (72%) zijn bereikt via de (social) media. Het totaal van geïnventariseerde lokale initiatieven is een representatieve steekproef ten opzichte van alle elektrische voertuigen in Nederland. Met bijna de helft van de eigenaren van het totaal aantal hybride of elektrische vrachtwagens, ruim een derde van de volledig elektrische personenauto's en ruim een kwart van de hybride of elektrische bestelauto's in Nederland, is een groot gedeelte van de gebruikers van elektrische voertuigen bereikt.

De respondent is grotendeels actief in de zakelijke dienstverlening (26%) of werkt voor de overheid (14%) in het werkveld van duurzame mobiliteit of energie, elektrisch vervoer of maatschappelijk verantwoord ondernemen.

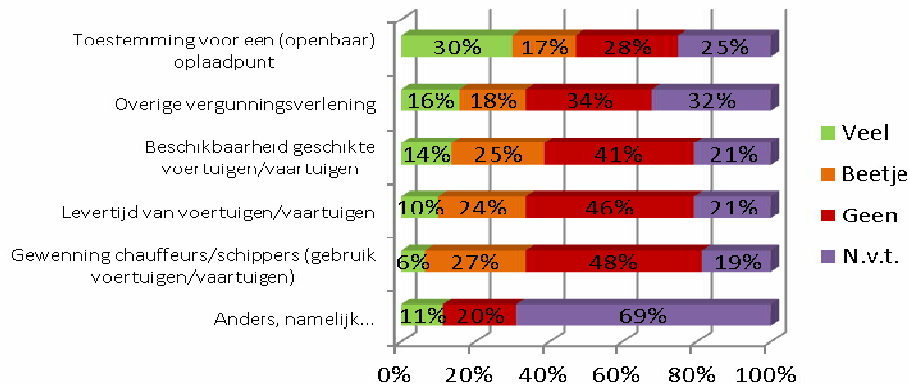


Een groot deel volledig elektrische auto's (54%) wordt ingezet voor zakelijke ritten. Nog eens 21% van de volledig elektrische auto's worden ingezet voor woon werk verkeer. De meeste voertuigen gebruikt men voor toeristisch vervoer (75%). De meerderheid van de respondenten bezit *meerdere verschillende* soorten elektrische voertuigen.



### Knelpunten bij de start

Opvallend is dat bijna een kwart van de respondenten geen belemmeringen heeft ervaren in de opstartfase. De grootste belemmering bij elektrisch vervoer in de opstartfase is toestemming voor een (openbaar) oplaadpunt, Echter meer dan de helft van de respondenten (53%) heeft hierbij geen belemmeringen ervaren. Bij vrachtwagens is het vinden van een geschikt voertuig een probleem. De eigenaren van elektrische bestelwagens en plug-in hybride personenauto's ervaren de levertijd het meest als belemmering. De bestuurders van elektrische voertuigen, - bestelwagens en -vrachtwagens moesten het meest wennen aan het voertuig. Bijna 60% van de respondenten lossen de belemmeringen in de opstartfase zelf op. De overheid speelt hierbij geen rol.



### Grootste knelpunt: actieradius

De grootste belemmering vormt de verminderde actieradius ( door het weertype). Ruim 80% van de respondenten ervaart dit in meer of mindere mate als belemmering.

Opvallend is dat 17% van de respondenten benoemd dat de knelpunten niet zijn opgelost in de opstartfase EN dit ook voor 43% geldt tijdens het initiatief. Deels gaat het om problemen met de actieradius, deze zijn ook niet op te lossen.

### Rol van de overheid: belastingvoordeel, parkeer- of voorkeursbeleid, aankoopsubsidies

De respondenten is expliciet gevraagd welke maatregelen van de overheid elektrisch vervoer aantrekkelijker maken en/of belemmeringen wegnemen. Zij scoren 4 maatregelen hoog:

- Belastingvoordeel (78%, 105 respondenten)
- Het realiseren van speciale parkeerplaatsen (66%, 89 respondenten)
- Aankoopsubsidies (60%, 81 respondenten)
- Voorkeursbeleid in de stad (57%, 77 respondenten)

Daarnaast wordt specifiek gevraagd naar meer publieke oplaadpalen (op de juiste locaties) en ook consistente en uniforme beleidsvoering wordt relatief veel aangekaart.

### Geografische spreiding: 157 lokale initiatieven zijn over heel Nederland verspreid

