

EDITIE
2024

NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK

DATA - ANALYSES - TRENDS



NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK 2024

DATA - ANALYSES - TRENDS

Het NZMO is te bestellen op
[www.automotive-online.nl/shop/
nationaal-zakelijke-mobiliteitsonderzoek-2024/](http://www.automotive-online.nl/shop/nationaal-zakelijke-mobiliteitsonderzoek-2024/)

Voor overige informatie en bestellingen kunt u contact opnemen
met Automotive Management:
redactie@automotive-online.nl

Voorwoord

Beste lezer van het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek 2024,

Met trots presenteren wij u de nieuwe editie van het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek (NZMO), het onderzoeksrapport dat de zakelijke mobiliteit in Nederland onder de loep neemt. Het NZMO is het jaarlijkse ankerpunt om het net in de vijver van deze markt op te halen. Het rapport is traditiegetrouw een bron van data, analyses en trends over hoe werkgevers en werknemers zich in Nederland verplaatsen. Het is dit jaar voor de zestiende keer dat onderzoeksbureau VMS | Insight onder leiding van Eric Vousten het NZMO verricht. Het onderzoek speelt in op de actualiteit. Zo ligt in deze editie meer dan ooit het vizier op onderwerpen als de elektrificatie, CO₂-reductie en de registratieplicht, thema's die met de dag een grotere rol spelen en waar werkgevers en werknemers links- of rechtsom mee te maken hebben en/of krijgen. Neem een EV-verplichting. Zo'n 30 procent van de deelnemende bedrijven hanteert deze regel al - een percentage dat vorig jaar nog aanzienlijk lager lag. Verder kijkt het NZMO dit jaar ook scherp naar regionale verschillen. Zo blijkt dat bedrijven buiten de Randstad vaker een lage CO₂-uitstoot stimuleren door zuinig rijgedrag.

Dat de focus van dit NZMO op de zakelijke auto ligt, betekent automatisch dat ook onderwerpen aan relevantie inboeten. Zo lag er in de vorige vier edities een onderzoeksfocus op thema's die verband hielden met filedruk, hybride werken en treinreizen - allemaal onderwerpen die (vooral) gevoed werden door de coronacrisis. Maar nu de pandemie vooral een boze droom uit het verleden is en de impact op onze (zakelijke) reizen nagenoeg weg is, zijn deze thema's minder actueel.

Wat juist aan relevantie wint, zijn de auto's van nieuwe toetreders. Het aantal reizigers dat open staat voor een 'nieuw merk' is gestegen ten opzichte van vorig jaar. En het percentage werknemers dat een auto van pak 'm beet BYD, Xpeng, Zeekr, MG of Nio resoluut afwijst, neemt juist af. De koudwatervrees wordt langzaam maar zeker minder.

Een ander heet hangijzer is de inmiddels ingevoerde rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM), beter bekend als de CO₂-registratieplicht. Uit het NZMO blijkt dat ongeveer een kwart van de respondenten verwacht dat de verplichte rapportage invloed heeft op de mobiliteit. Dat was vorig jaar een stuk meer: 42 procent. Meer bedrijven zijn beter voorbereid en/of hebben meer kennis.

En zo verandert het landschap van de zakelijke mobiliteit voortdurend. Het NZMO geeft voor de zestiende keer een even volledig als gedetailleerd beeld van de richting waarin de markt zich beweegt. De editie van 2024 kwam tot stand dankzij een samenwerking tussen de vakbladen Automotive Management en Fleet&Mobility, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) en RDC. Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau VMS | Insight. Voor deze editie leverden ruim 2.500 zakelijke reizigers en bijna 600 bedrijven input. In dit 95 pagina's tellende rapport tonen we u de resultaten van het onderzoek, met daarbij duiding, trends, analyses en de benodigde achtergrondinformatie.

Ook dit jaar bieden we bedrijven die hebben deelgenomen de mogelijkheid om op aanvraag een benchmark te laten uitvoeren, waarbij de uitkomsten van hun eigen bedrijf worden afgezet tegen het gemiddelde van alle deelnemers. Wilt u van deze mogelijkheid gebruik maken? Neem dan contact op met de onderzoekers Feride Alkan, Wijtze Terpstra of Eric Vousten van VMS | Insight. Dit kan per mail: info@vms-insight.nl.

Rest mij om, mede namens VMS | Insight en de partners VNA en RDC, alle deelnemende reizigers en bedrijven hartelijk te danken voor hun medewerking en om u, de lezer, veel leesplezier te wensen.

Kim Andriessen, hoofdredacteur vakbladen Automotive Management en Fleet&Mobility, kim.andriessen@promedia.nl



Inhoud

Voorwoord

Conclusies

Verantwoording en leeswijzer

1. Werken en reizen

- 1.1 Toename reisbewegingen met de zakenauto
- 1.2 Stabilisatie kilometers
- 1.3 Gebruiksintenties vanuit verschillende perspectieven
- 1.4 Profiel zakelijke reizigers

2. Hoe kijken bedrijven naar zakelijke mobiliteit?

- 2.1 Toenemende bedrijvigheid versus invulling vacatures
- 2.2 Verdere personeelstoename verwacht
- 2.3 Mobiliteit nog steeds effectief wervingsinstrument
- 2.4 Grote bedrijven sturen op lager kilometrage, maar de praktijk is weerbarstig

3. Inrichting zakelijke mobiliteit

- 3.1 Duurzaamheid en CO₂-reductie zijn steeds vaker een randvoorwaarde
- 3.2 Zeker bij grote bedrijven zijn duurzaamheid en CO₂-reductie leidend
- 3.3 Verplichte registratie personenmobiliteit en verwachte impact op zakelijke mobiliteit
- 3.4 Kostenbeheersing neemt in belang toe
- 3.5 Actief beleid rondom zakelijke mobiliteit: meer fiets, vaker EV-verplichting

4. Ontwikkeling wagenpark

- 4.1 Zakelijk wagenpark neemt naar verwachting licht toe
- 4.2 Toename zakenauto's vooral vanwege groei bedrijf en aantrekken personeel
- 4.3 Vergroening wagenpark zet door (maar de realisatie loopt een jaar achter)
- 4.4 Vooral grote bedrijven blijven sterk sturen op elektrisch
- 4.5 Vaker zero emissie-norm (= EV-verplichting)
- 4.6 Ander profiel voor bedrijven die EV verplichten

03 5. Houding ten opzichte van alternatieve mobiliteitsvormen 54

- 5.1 Weinig interesse in mobiliteitsbudget 56
- 5.2 Invoering mobiliteitsbudget blijft achter bij de intenties 58
- 5.3 Toenemende interesse voor poolauto's en deelauto's 60
- 5.4 Potentieel voor (elektrische) fiets van de zaak 61

14 6. De zakenauto 64

- 6.1 Keuzefactoren 65
- 6.2 Pas op de plaats voor elektrisch 66
- 6.3 Actieradius, laden en te weinig fiscaal voordeel blijven belangrijke barrières 68
- 6.4 Welke keuze indien de werkgever EV verplicht? 70
- 6.5 Diverse routes van en naar EV 72
- 6.6 Loyaliteit en attractiviteit 74
- 6.7 Top 10 keuze volgende zakenauto (modellen) 76
- 6.8 Overweging 'nieuwe merken' door autorijders 77
- 6.9 Overweging 'nieuwe merken' door bedrijven 80

20 28 Bijlage: Marktanalyse zakelijke personenauto's op basis van RDC Automotive Dashboard 84

- 29
- 30
- 32
- 34
- 38
- 42
- 43
- 44
- 46
- 48
- 50
- 52

Conclusies

1. Overgang naar elektrisch stukt tijdelijk

De afgelopen jaren hebben bedrijven betrouwbare voorspellingen gedaan over de samenstelling van hun wagenpark, vooral met het oog op de transitie naar duurzamere brandstoffen in 2025 en 2030. Tot voor kort verliep de elektrificatie sneller dan verwacht, maar de laatste twee jaar blijft deze groei achter bij de eerdere prognoses. Dit jaar is 32% van het wagenpark elektrisch, terwijl men vorig jaar nog een groei naar 39% verwachtte. De voorspellingen voor 2024 blijken nu te optimistisch, en de nieuwe verwachting voor 2025 is bijna hetzelfde als wat men eerder voor 2024 dacht. Kortom, de overgang naar elektrische voertuigen (EV's) stukt. Weliswaar tijdelijk, want de verwachting voor 2030 laat (nog steeds) een aanzienlijke toename in elektrificatie van het wagenpark zien. Volgens de ondervraagde bedrijven zal tegen die tijd 61% van de voertuigen volledig elektrisch zijn, 5% op waterstof rijden, 12% plug-in hybride en 20% (hybride)benzine. Dieselauto's zullen vrijwel geheel verdwijnen, met slechts een klein aandeel van 2%. Uiteindelijk zal tegen 2030 zo'n 84% van het wagenpark geëlektrificeerd zijn, wat een duidelijke verschuiving naar duurzamere mobiliteit weerspiegelt.

2. Aanjager van de EV is vooral (het duurzaamheidsbeleid van) de werkgever

Metingen van 2023 lieten zien dat er nauwelijks verandering was in het beleid van bedrijven om de CO₂-uitstoot te beperken. In 2022 hanteerde 15% van alle bedrijven een maximum van 0 gram uitstoot, en in 2023 was dit percentage licht gedaald naar 14%. Dit jaar is er echter een opmerkelijke stijging zichtbaar: bij 30% van de bedrijven met een wagenpark is de CO₂-uitstoot nu beperkt tot 0 gram. Met andere woorden: een op de drie bedrijven hanteert een EV-verplichting. Bij bedrijven met meer dan 1.000 werknemers geldt dit zelfs voor 60%, wat een aanzienlijke toename is ten opzichte van vorig jaar.

Van de zakenauto-rijders die nu niet EV rijden maar wel gaan overstappen op een elektrische auto, doet het merendeel dat omdat de werkgever hen daartoe verplicht. De aanjager van de elektrische auto is niet meer de overheid maar (het duurzaamheidsbeleid van) de werkgever!

3. EV rijden wordt de norm, maar opnieuw EV kiezen is niet voor elke EV-rijder vanzelfsprekend

Een derde van de zakelijke reizigers rijdt nu een EV. Driekwart van hen zal bij de volgende keuze opnieuw voor een EV kiezen. Een kwart kiest voor een andere aandrijfvorm. Belangrijkste reden daarvoor is de behoefte aan een grotere actieradius (65% van de switchers). Belangrijkste alternatieven zijn dan plug-in hybride (63%) en benzine(hybride) (24%). Deze groep zou wel loyaal aan de EV zijn als de actieradius is verbeterd (66%), de laadtijd is verkort (36%) en/of er financiële voordelen te behalen zijn (44%). Dat deze groep gevoelig is voor financiële prikkels blijkt ook uit de historie: voor veel initiële EV-rijders zijn financiële (bijtellings) voordelen destijds doorslaggevend voor hun keuze geweest.

4. Milieu, duurzaamheid en CO₂-reductie zijn steeds vaker een randvoorwaarde

De kosten voor het bedrijf en de tevredenheid van medewerkers blijven, net als in voorgaande jaren, belangrijke factoren bij het vormgeven van zakelijke mobiliteit. Hoewel de nadruk op kosten in de afgelopen jaren was afgenomen, zien we in 2024 een hernieuwde focus, met 57% van de bedrijven die dit als een topprioriteit beschouwen, een stijging ten opzichte van 53% in 2023.

Medewerkerstevredenheid blijft een belangrijke overweging en is in belang toegenomen, van 36% in 2023 naar 40% in 2024, waarmee het op de derde plaats staat.

Duurzaamheid en CO₂-reductie worden door 42% van de bedrijven als cruciaal gezien, maar dit is het enige onderwerp dat iets aan belang heeft verloren, vergeleken met 2023. Dit suggereert dat duurzaamheid steeds vaker als een randvoorwaarde wordt beschouwd, eerder dan een prioriteit.

5. Volvo op pole position

BMW, dat jarenlang een vaste waarde was als meest aantrekkelijke merk voor zakelijke rijders, is dit jaar ingehaald door Volvo. Het Zweedse merk heeft nu de hoogste attractiviteitsindex van alle merken bereikt, met een score van 167.

Conclusies

Deze toegenomen aantrekkingskracht heeft direct geleid tot een sterk gestegen marktaandeel in de zakelijke markt tot en met augustus 2024, mede dankzij een sterk modellenaanbod. Ook Audi, Skoda en Tesla scoren hoog qua aantrekkelijkheid. Daarentegen daalden Polestar, Mazda, Peugeot en Ford vergeleken met vorig jaar. Dit jaar is de top 10 van meest gewilde auto's voor zakelijke rijders veranderd ten opzichte van vorig jaar. Opvallend is dat de lijst nu voornamelijk bestaat uit SUV's en crossovers: waar vorig jaar zes van de tien modellen in deze categorie vielen, zijn dat er nu acht. Ruimte en een hogere zitpositie blijven doorslaggevende factoren bij de keuze. Onder de volledig elektrische modellen in deze top 10 staan de Tesla Model Y, Škoda Enyaq, Volvo EX40 en EX30, en Kia EV6. Volvo neemt een prominente positie in met vier modellen in de lijst.

6. “Nieuwe merken” worden steeds vaker overwogen

De acceptatie van nieuwe automerken groeit, vooral onder zakelijke rijders. Dit jaar staat 32% van de zakelijke reizigers open voor een nieuw merk, een stijging ten opzichte van vorig jaar. Zakelijke rijders zijn over het algemeen positiever over nieuwe merken dan privéautogebruikers. BYD, Lynk & Co, Xpeng, Zeekr en MG zijn de meest overwogen nieuwe merken, waarbij BYD een sterke groei in populariteit laat zien. Bij de keuze voor een nieuw merk hechten zakelijke rijders vooral waarde aan comfort, een mooi exterieur, luxe en milieuvriendelijkheid. Voor privéautogebruikers spelen het milieu, aanschafwaarde en innovatieve modellen een grotere rol. Beide groepen waarderen luxe en een mooi exterieur, maar privéautogebruikers letten meer op de prijs.

Bij bedrijven is de perceptie van nieuwe automerken verdeeld. Sommige respondenten zijn enthousiast en geloven dat meer keuze de elektrificatie versnelt, terwijl anderen bezorgd zijn over kwaliteit en privacy. Een groot deel blijft afwachtend en wil eerst de ontwikkelingen zien voordat ze een besluit nemen. Toch verwacht een aanzienlijk aantal respondenten dat binnen drie jaar nieuwe merken een plek in hun

wagenpark zullen krijgen. De top 5 van overwogen nieuwe merken bestaat uit: BYD (27%), MG (22%), Zeekr (18%), Xpeng (18%) en Lynk & Co (22%).

7. De rapportageplicht werkgebonden personenmobiliteit (WPM) heeft naar verwachting minder impact op de inrichting van zakelijke mobiliteit dan eerder gedacht

Bedrijven met meer dan 100 medewerkers zijn verplicht om te rapporteren over hun CO₂-uitstoot. Momenteel heeft 76% van deze bedrijven maatregelen getroffen om deze rapportage zelf uit te voeren of een intermediair in te schakelen. Vooral grote bedrijven hebben dit vaker al op orde. Slechts 24% verwacht dat de verplichte rapportage een impact zal hebben op de mobiliteit binnen hun bedrijf, een daling ten opzichte van 42% in 2023. Dit wijst erop dat meer bedrijven nu beter voorbereid zijn, over meer kennis beschikken en beter kunnen inschatten wat de waarschijnlijke gevolgen zijn.

Bedrijven die al een verplichting hebben om EV's in te zetten, verwachten minder vaak dat de verplichte CO₂-registratie invloed zal hebben op hun mobiliteitsbeleid. Deze bedrijven hebben de rapportage vaak al goed ingeregeld en anticiperen door hun proactieve beleid, zoals het instellen van een EV-verplichting, al op toekomstige duurzaamheidsvereisten voor hun wagenpark en alternatieve manieren om kilometers te maken.

8. Actief beleid rondom zakelijke mobiliteit: meer fiets, vaker EV-verplichting

Door bedrijven worden verschillende maatregelen genomen om de invulling van mobiliteit te sturen. Dit zijn enkele opvallende bevindingen:

Het stimuleren van fietsen, gebruik van openbaar vervoer en het rijden in elektrische auto's blijft in de top 5 staan.

- Het verplichten van het gebruik van elektrische auto's is toegenomen en zal verder toenemen.
- Daarnaast zal er het komende jaar meer aandacht zijn voor: faciliteren van

leasefietsen of fietsen van de zaak (van 25% naar 28%) en deelgebruik van voertuigen, zoals deelauto's of poolauto's (van 13% naar 19%) en het stimuleren van gedeeld gebruik van zakenauto's (naar 13%).

- Waar vorig jaar nog toenemende interesse was in het verplichten van openbaar vervoer en het faciliteren van gunstige private lease regelingen, zet deze trend zich niet door.
- Ongeveer 1 op de 5 bedrijven heeft geen specifiek beleid rondom zakelijke mobiliteit, wat vooral geldt voor kleinere bedrijven.

9. Ruim 40% vindt het geen probleem om de zakenauto met collega's te delen

Het stimuleren van het gedeelde gebruik van zakenauto's is licht afgenomen van 13% naar 11%, ondanks eerdere verwachtingen. Toch kan intensiever gebruik van het bestaande wagenpark aanzienlijke kostenbesparingen opleveren. Zakentorijders staan er niet onwelwillend tegenover: 41% heeft er geen bezwaar tegen om de zakenauto af en toe te delen met collega's die zelf geen zakenauto hebben.

10. Het zakelijke wagenpark neemt naar verwachting licht toe

Bedrijven zijn overwegend positief over de toekomst. Hoewel de bedrijvigheidsindex in 2024 iets is gedaald van +45 naar +33, blijft de verwachting voor 2025 met +55 hoog. Dit leidt tot een groeiende vraag naar personeel; 38% van de bedrijven zag in 2024 al een toename van medewerkers en voor 2025 verwacht 48% een verdere groei.

Daarnaast maakt de krappe arbeidsmarkt de zakenauto tot een gewilde arbeidsvoorwaarde. Dit leidt tot een lichte stijging in het aantal bedrijven dat verwacht hun wagenpark te laten groeien, namelijk naar 34%, met een gemiddelde uitbreiding van 22%. Tegelijkertijd verwacht 11% van de bedrijven een afname, met een gemiddelde daling van 18%.

Opvallend is dat ten opzichte van vorig jaar grote bedrijven (>1.000 werknemers) minder vaak een krimp verwachten, terwijl middelgrote bedrijven juist vaker een

afname voorzien. Al met al wordt voor volgend jaar een lichte stijging van 2% in het aantal zakenauto's verwacht.

11. Wie helpt de kosten te beheersen?

Er is brede consensus dat de kosten voor een zakenauto zullen stijgen. Meer dan 65% van de bedrijven verwacht dat de volgende auto duurder zal zijn in aanschaf dan de huidige. Twee derde van de bedrijven verwacht dat het (maand)normbudget voor de zakenauto zal toenemen, wat iets hoger is dan vorig jaar. De groep die denkt dat dit budget zal dalen, is afgenomen tot 15%.

Er is behoefte aan ondersteuning bij de elektrificatie van het wagenpark, inclusief de elektriciteitsvoorzieningen en bij de CO2-registratie. Deze behoefte is het meest urgent bij middelgrote bedrijven. Bedrijven in alle grootteklassen tonen interesse in mogelijkheden om de stijgende kosten onder controle te houden.

Verantwoording en leeswijzer

Het NZMO toetst actuele thema's met betrekking tot zakelijke mobiliteit en heeft voorspellende waarde.

Het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek (NZMO) geeft inzicht in de ontwikkelingen op het gebied van zakelijke mobiliteit. Eigenlijk zijn het twee onderzoeken: het perspectief van zowel zakelijke reizigers als werkgevers komt uitgebreid aan bod. De onderzochte onderwerpen en de afgeleide informatie zoals behoefte, gebruik en barrières, gebruiksintenties, tevredenheid, loyaliteit/attractiviteit en verwachtingen voor de toekomst zorgen voor veel toegevoegde waarde. Het NZMO toets actuele thema's en heeft voorspellende waarde.

Het NZMO is een initiatief van vakblad Automotive Management, VNA en RDC en wordt uitgevoerd door VMS | Insight. De partners brengen niet alleen kennis in over (zakelijke) mobiliteit, maar bieden ook de mogelijkheid om verschillende typen zakelijke reizigers en hun werkgevers te benaderen voor het onderzoek. Een beter beeld krijgen van brede zakelijke mobiliteit wordt daarmee steeds beter realiseerbaar. De afgelopen jaren hebben zich gekenmerkt door veranderingen met betrekking tot werken en reizen. De coronacrisis zorgde voor enorme terughoudendheid om te reizen en daarna is zowel de wijze waarop mobiliteit werd ingevuld als de intensiteit (in kilometers) aan sterke verandering onderhevig geweest. In de vorige editie (NZMO 2023) constateerden we, zeker als het gaat over de keuze voor andere modaliteiten, weer een stabilisatie. De meeste zakelijke reizigers keerden ondanks meer thuiswerken terug naar hun oude reispatroon. Dit jaar is ervoor gekozen om (weer) meer nadruk te leggen op de zakelijke auto. Het onderzoek is uitgevoerd in de maanden juli en augustus 2024.

Verantwoording en respons

Het onderzoek omvat twee deelonderzoeken, een onderzoek onder zakelijke reizigers en een onderzoek onder bedrijven. Beide onderzoeken hebben plaatsgevonden door middel van internetenquêtes. Zakelijke reizigers en vertegenwoordigers van bedrijven die tot de doelgroep behoren, ontvingen gepersonaliseerde uitnodigingen om deel te nemen aan het onderzoek. Verder zijn er anonieme hyperlinks geplaatst in relevante e-mailnieuwsberichten en op websites. De ANWB, de Fietzersbond, leasemaatschappijen en auto-importeurs hebben meegeholpen bij de benadering van respondenten. Om het aantal responderende bedrijven te optimaliseren is samengewerkt met MSR Consulting Group.

Respons reizigersonderzoek

Zo'n twee en een halfduizend zakelijke reizigers hebben gereageerd op het reizigersonderzoek, een representatieve steekproef die voldoende mogelijkheden biedt om diepgaande analyses te maken. Er is een weging op automerken toegepast zodat de verdeling van automerken in de steekproef in lijn is met het parkaandeel merken (zakelijke markt) volgens RDC Automotive Dashboard.

Respons	NZMO 2024
Aantal respondenten totaal:	2.549
Aantal respondenten na schoning:	2.308

Respons bedrijvenonderzoek

Op het bedrijvenonderzoek hebben ook eenmansbedrijven / ZZP'ers gereageerd. Deze respondenten zijn doorgeleid naar de reizigersenquête; hun antwoorden zijn dus niet meegenomen in het bedrijvengedeelte. Om de vergelijkbaarheid te kunnen waarborgen met voorgaande jaren, is de steekproef herwogen op basis van bedrijfsgrootte (aantal werknemers).

Respons	NZMO 2024
Aantal respondenten totaal:	598
Aantal respondenten na schoning:	478

Perspectieven

In dit NZMO worden 'perspectieven' geïntroduceerd. De resultaten worden dan uitgesplitst door interessante groepen tegenover elkaar te zetten. Er zijn perspectieven voor zakelijke reizigers:

- Wel/niet huidige auto EV
- Wel/niet EV-verplichting vanuit de werkgever
- Wel/niet woonachtig in de Randstad

En voor bedrijven:

- Wel/niet EV-verplichting
- Wel/niet gevestigd in de Randstad

Rapportage en leeswijzer

Deze rapportage is opgebouwd uit (hoofd)onderwerpen en verdiepende informatie. Elk hoofdstuk begint met een hoofdonderwerp, de vervolgpagina's bevatten aanvullende informatie die is gerelateerd aan het hoofdonderwerp.

De resultaten van beide onderzoeken komen in deze rapportage uitgebreid aan de orde. Per pagina en soms ook per visual is aan het icoontje in de rechterbovenhoek te herkennen of de resultaten zakelijke reizigers  of bedrijven  of beide bevat.

Er is een bijlage, deze bevat de analyse van de zakelijke automarkt op basis van RDC AutoMotive Dashboard.

september 2024

Team VMS | Insight



Hoofdstuk 1

Werken en reizen

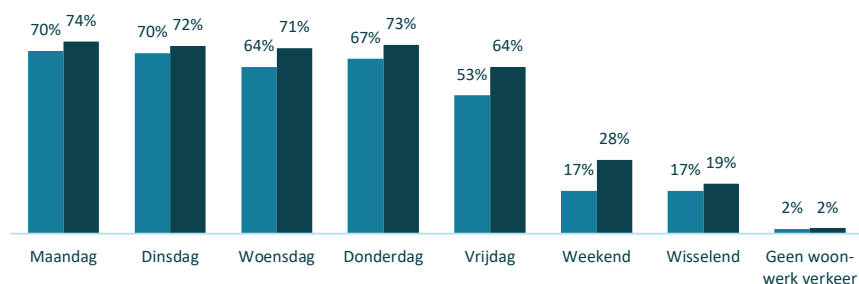
1.1 Toename reisbewegingen met de zakenauto

In het NZMO worden de gebruikte vervoersmiddelen per (gebruikelijke) woon-werk rit en zakelijke rit gedetailleerd in kaart gebracht. Met betrekking tot zakelijke reizen (inclusief woon-werk verkeer) is op te merken:

- Gebruikers van zakenauto's reizen redelijk verspreid over de week naar het werk. Ten opzichte van vorig jaar is het woon-werkverkeer op alle dagen, met name op woensdag, donderdag en vrijdag, sterk toegenomen.
- Op vrijdag wordt vaker gereisd, zowel voor woonwerk-verkeer als voor zakelijke reizen.
- Ook zakelijk reizen in het weekend is toegenomen.

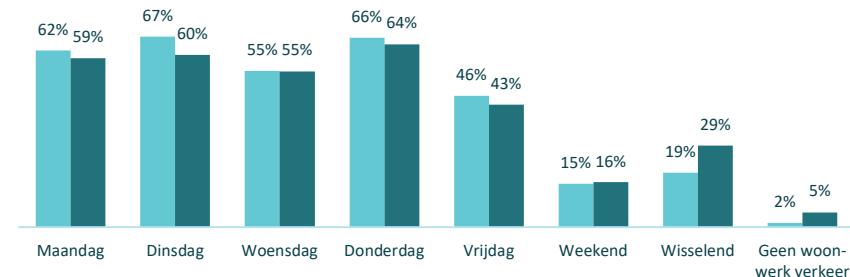
**Dagen woon-werk reizen
ZAKENAUTO**

■ 2023 Woon-werk ■ 2024 Woon-werk



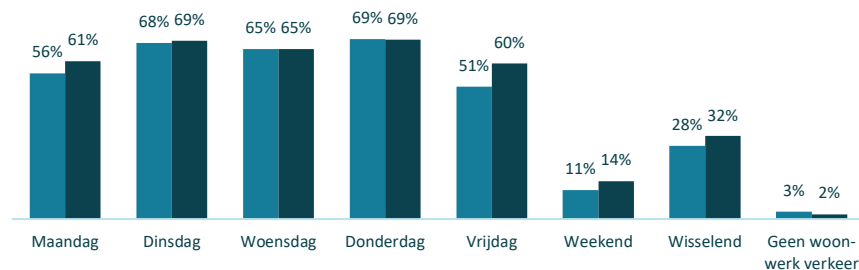
**Dagen woon-werk reizen
PRIVÉ AUTO**

■ 2023 Woon-werk ■ 2024 Woon-werk



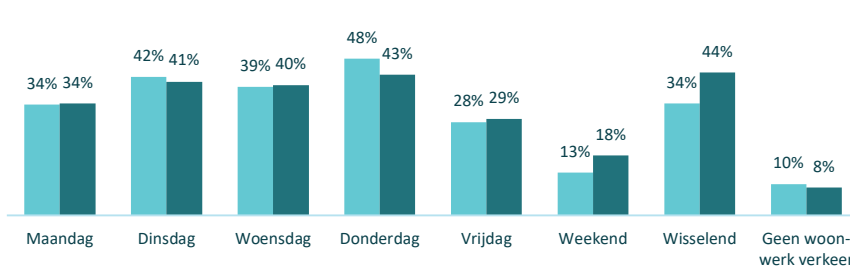
**Dagen zakelijke reizen
ZAKENAUTO**

■ 2023 Zakelijk ■ 2024 Zakelijk



**Dagen zakelijke reizen
PRIVÉ AUTO**

■ 2023 Zakelijk ■ 2024 Zakelijk

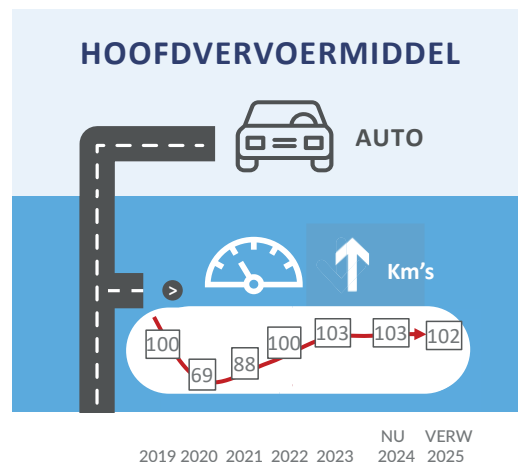




1.2 Stabilisatie kilometers

Als gevolg van de COVID-19 pandemie is het aantal afgelegde kilometers en de frequentie van reizen aanzienlijk verminderd. Na het dieptepunt in 2020 is er echter een gestage toename waargenomen in het aantal gereden kilometers door zakelijke automobilisten. In 2023 bereikte het kilometrage een niveau boven dat van 2019, en voor 2024 werd een bescheiden verdere stijging verwacht. Deze verwachting is echter niet uitgekomen: in 2024 bleef het aantal gereden kilometers gelijk aan dat van het voorgaande jaar. Voor 2025 wordt wederom een stabilisatie of zelfs een zeer lichte daling van het aantal kilometers verwacht.

Ontwikkeling reisintensiteit en verwachting 2025



Perspectief zakelijke reizigers

	Huidige auto is EV	Woonachtig in Randstad
Totale kilometers 2024 (nu)	-6%	-25%
Totale kilometers 2025 (verwachting)	-7%	-26%

Voor bovenstaande perspectieven wordt de procentuele afwijking ten opzichte van het NZMO gemiddelde weergegeven. Een positief percentage betekent een hogere score ten opzichte van het gemiddelde. Een negatief percentage betekent een lagere score. Zakelijke reizigers met een EV rijden dus 6% minder dan het gemiddelde kilometrage. Zakelijke reizigers die in de Randstad wonen leggen 25% minder kilometers af dan gemiddeld.

1.3 Gebruiksintenties vanuit verschillende perspectieven

Hoe groot is de kans dat u de komende drie jaar gebruik gaat maken van de volgende vervoermiddelen voor zakelijke doeleinden (woon-werk verkeer of zakelijke ritten)?
(Kans 60-100%)

		Zakenauto (NZMO-gemiddeld)	Werkgever verplicht EV	Rijdt nu EV	Woonachtig in Randstad
	Zakenauto	94%	97%	91%	94%
	Privé auto	8%	5%	10%	8%
	Trein	4%	6%	4%	7%
	Bus/tram/metro	2%	4%	3%	6%
	Fiets/E-bike	9%	8%	10%	12%
	Deelauto	0%	0%	0%	0%
	Poolauto van het bedrijf	1%	1%	0%	2%
	Deel-/ov-fiets	1%	1%	0%	0%

	Zakenauto (NZMO-gemiddeld)	Werkgever verplicht EV	Rijdt nu EV	Woonachtig in Randstad
Verplicht EV - ja%	22%	100%	35%	16%
Interesse mobiliteitsbudget - ja%	10%	9%	12%	16%
Kans gebruik maken mobiliteitsbudget komende 3 jaar (60-100%)	6%	5%	7%	11%
Interesse fiets vd zaak - ja%	26%	25%	26%	14%

Zakelijke reizigers zijn ondervraagd over hun waarschijnlijke gebruik van verschillende vervoermiddelen voor zakelijke doeleinden in de komende 3 jaar (met een kans van 60-100%). Deze vervoermiddelen kunnen als vervanging van het huidige belangrijkste vervoermiddel worden gebruikt of in combinatie ermee. In de visualisatie worden de voorgenomen gebruiksintenties weergegeven vanuit het perspectief van vier groepen zakelijke rijders:

1. de zakenautorijder (gemiddeld)
2. de zakenautorijder die door de werkgever verplicht wordt volledig elektrisch te rijden
3. de zakenautorijder die nu een volledig elektrische auto rijdt (ongeacht een eventuele verplichting van de werkgever)
4. en de zakenautorijder die in de randstad woont.

13% van de zakenautorijders die in de randstad wonen verwachten dat ze in de toekomst gebruik zullen maken van het OV als aanvullend vervoermiddel: 7% van de trein en 6% van bus/tram/metro.

35% van de zakenautorijders die nu volledig elektrisch rijden, worden door hun werkgever verplicht om voor een volledig elektrische zakenauto te kiezen.

Het gebruiken van alternatieven en de intentie hiertoe ligt in de Randstad op een significant hoger niveau dan in de rest van Nederland. Dat geldt ook voor het mobiliteitsbudget. Opvallend genoeg is de interesse in een fiets van de zaak in de Randstad lager dan buiten de Randstad (14% ten opzichte van 28%).

1.4 Profiel zakelijke reizigers

In onderstaand profiel is een aantal belangrijke kenmerken van de responsgroep zakelijke reizigers verzameld en per hoofdvervoermiddel weergegeven. Ten opzichte van voorgaande jaren is er sprake van een consistent beeld.

	Hoofdvervoermiddel = zakenauto 	Hoofdvervoermiddel = privéauto 	Hoofdvervoermiddel = zakenauto 	Hoofdvervoermiddel = privéauto 
 	Bruto jaarinkomen €84.400 17% woont in druk stedelijk gebied	Bruto jaarinkomen €72.000 22% woont in druk stedelijk gebied		
	Werkgebied: 39% vast adres 35% klein-38% midden-26% groot* Top-3 sectoren:	Werkgebied: 66% vast adres 35% klein-24% midden-39% groot* Top-3 sectoren:		
	1. Zakelijke dienstverlening 2. ICT 3. Bouw	1. Zakelijke dienstverlening 2. Overheid 3. Onderwijs	Top-3 keuzefactoren volgende auto - Comfort - Luxe (uitvoeringsniveau en opties) - Hoge zit / hoge instap	Top-3 keuzefactoren volgende auto - Technische kwaliteit en betrouwbaarheid - Comfort - Ruimte
	Gemakkelijk bereik met OV (% 'ja'): - 29% woonadres - 16% bedrijf - 3% zakelijke relaties	Gemakkelijk bereik met OV (% 'ja'): - 35% woonadres - 25% bedrijf - 6% zakelijke relaties	Maakt gebruik van fiets vd zaak (% 'ja'): - 6%	Maakt gebruik van fiets vd zaak (% 'ja'): - 3%
	Voldoende parkeerruimte (% 'ja'): - 87% woonadres - 77% bedrijf	Voldoende parkeerruimte (% 'ja'): - 79% woonadres - 65% bedrijf	Normaal niet met de fiets naar werk, indien werkgever een (elektrische) fiets vd zaak aanbiedt dan wel: - 11% Mobiliteitsbudget is te veel gedoe, veel zelf uitzoeken en regelen - 48%	Normaal niet met de fiets naar werk, indien werkgever een (elektrische) fiets vd zaak aanbiedt dan wel: - 13% Mobiliteitsbudget is te veel gedoe, veel zelf uitzoeken en regelen - 36%

*) kleinbedrijf = tot 50 werknemers; middenbedrijf = 50 tot 500 werknemers; grootbedrijf = 500 of meer werknemers



Hoofdstuk 2

Hoe kijken bedrijven naar zakelijke mobiliteit?

2.1 Toenemende bedrijvigheid versus invulling vacatures

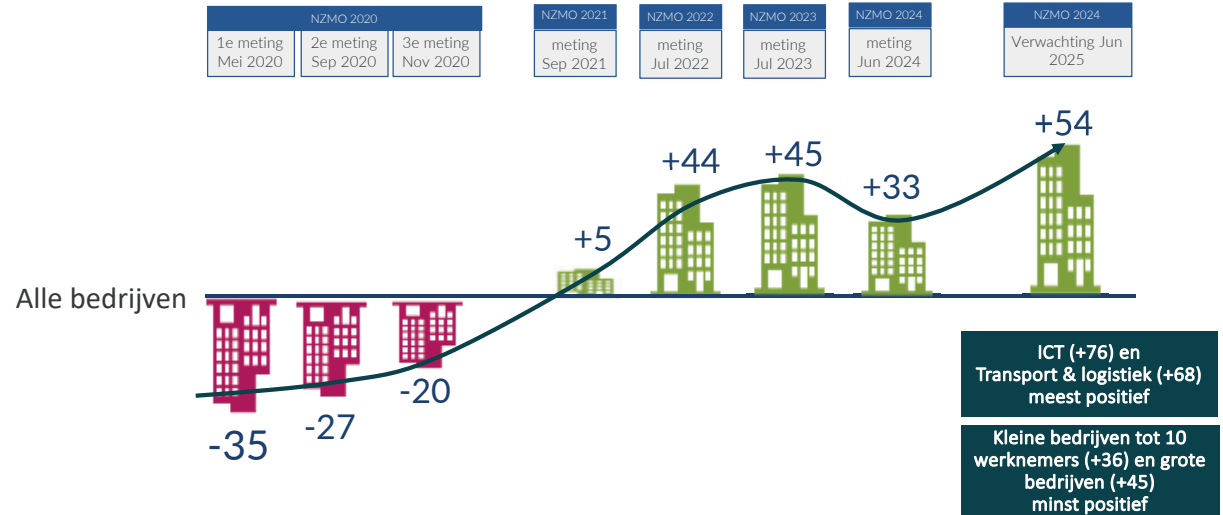
Om een beter inzicht te krijgen in de (toekomstige) mobiliteitsvraag is het essentieel om enige achtergrondinformatie te hebben over de gerealiseerde en verwachte ontwikkelingen in de bedrijfsactiviteiten, het aantal medewerkers, de openstaande vacatures en de invulling daarvan. Groei of krimp vertaalt zich doorgaans direct naar de benodigde capaciteit, die vervolgens weer invloed heeft op de mobiliteitsbehoefte.

De bedrijvigheidsindex (verschil tussen het aandeel bedrijven die een toename en die een afname van bedrijfsactiviteiten verwachten) is ten opzichte van de meting vorig jaar gedaald en komt nu uit op +33. Gemiddeld genomen blijven bedrijven positief over de toekomst. De bedrijvigheidsindex voor 2025 is +54. Het aandeel bedrijven dat volgend jaar een toename van de activiteiten verwacht, ligt daarmee iets hoger dan vorig jaar.

ICT (+76) en Industrie (+68) zijn het meest positief over de ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten het aankomende jaar (meer nog dan vorig jaar). Hele kleine bedrijven en hele grote bedrijven zijn gematigd positief (maar positiever dan vorig jaar).

Bedrijven met een EV-verplichting zijn over het algemeen een stuk positiever over de ontwikkeling van hun bedrijfsactiviteiten.

Ontwikkeling bedrijvigheidsindex en verwachting 2024



Perspectief bedrijven

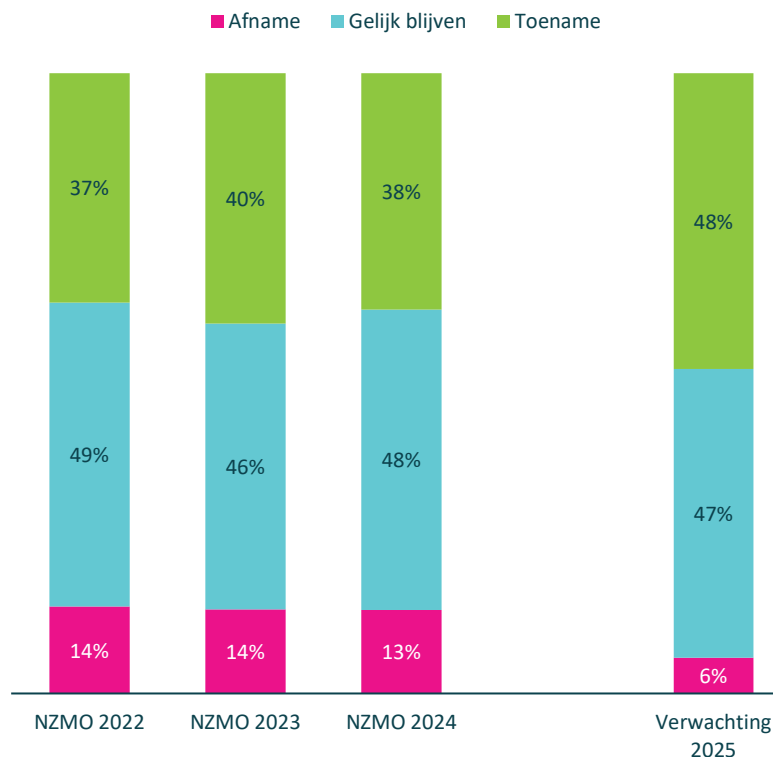
	EV verplichting	Randstad
Bedrijvigheidsindex 2024 (nu)	+61	+31
Bedrijvigheidsindex 2025 (verwachting)	+67	+58

2.2 Verdere personeelstoename verwacht

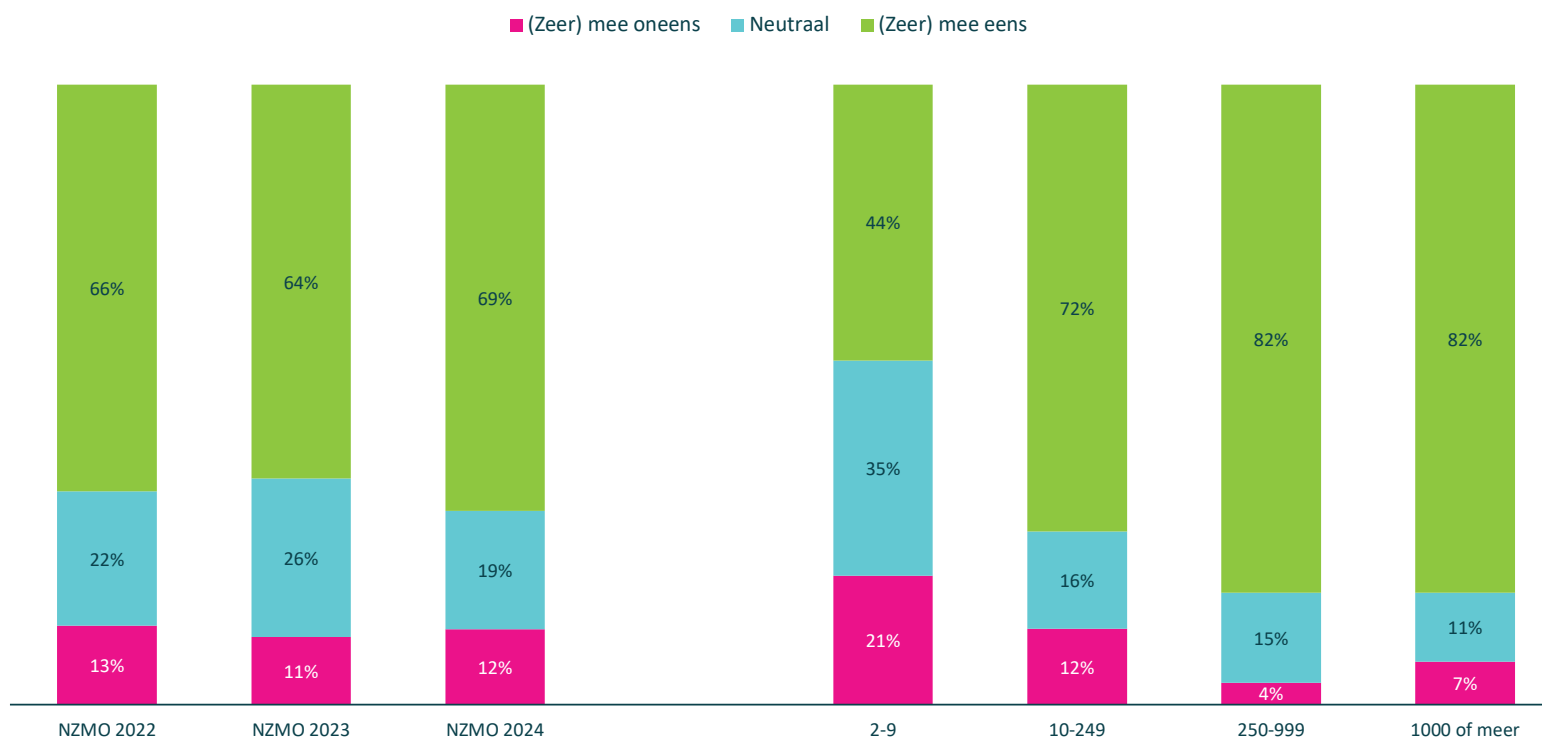
Bij 38% van de bedrijven heeft het personeelbestand een groei doorgemaakt, terwijl bij 13% van de bedrijven sprake was van een afname in personeel. De verwachtingen voor het komende jaar wijzen erop dat 48% van de bedrijven een toename verwacht, terwijl slechts 6% van de bedrijven op een verdere afname anticipeert. 49% van de bedrijven voorspelde vorig jaar voor 2024 een toename, dit is echter niet in lijn met de huidige cijfers. Minder bedrijven (38%) hebben namelijk een groei in het personeelsbestand doorgemaakt. In het algemeen kan worden gesteld dat verwachtingen over de toekomst eerder te positief dan te negatief worden ingeschat. Aan de andere kant betekent de achterblijvende groei in het personeelsbestand ook dat vacatures domweg niet konden worden ingevuld. Opmerkelijk is dat middelgrote bedrijven het meest optimistisch zijn over groei.

Ten opzichte van vorig jaar is op te merken dat bedrijven meer moeite ervaren met de krapte van de arbeidsmarkt. Gemiddeld geeft 69% van de bedrijven aan dat het moeilijk is om openstaande vacatures in te vullen. Hoe groter het bedrijf, des te vaker dit probleem wordt gemeld.

Is het aantal medewerkers t.o.v. een jaar geleden toe- of afgenomen? Wat zijn de verwachtingen voor volgend jaar?



Het is voor ons bedrijf lastig om openstaande vacatures te vullen ...



2.3 Mobiliteit nog steeds effectief wervingsinstrument

77% van de bedrijven biedt extra secundaire arbeidsvoorwaarden aan om de openstaande vacatures sneller ingevuld te krijgen. De drie belangrijkste maatregelen zijn:

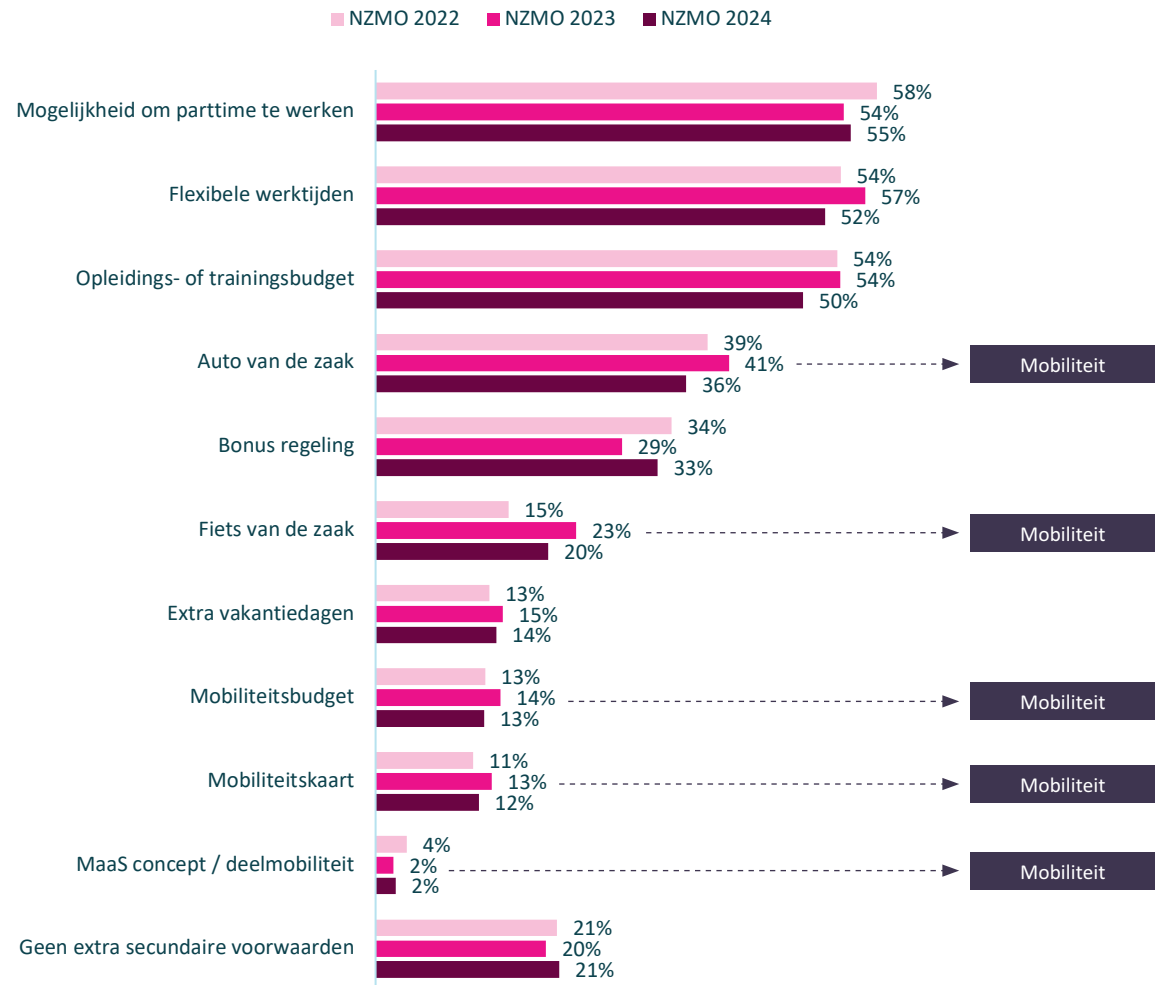
- mogelijkheid om parttime te werken (van 54% naar 55%)
- flexibele werktijden (van 57% naar 52%)
- opleidings- of trainingsbudget (van 54% naar 50%).

Vrijwel alle onderwerpen die gerelateerd zijn aan mobiliteit behaalden in 2023 een hogere score dan in 2022. In 2024 is er juist sprake van een significante daling. Met andere woorden: mobiliteitsoplossingen worden minder vaak ingezet om personeel te werven.

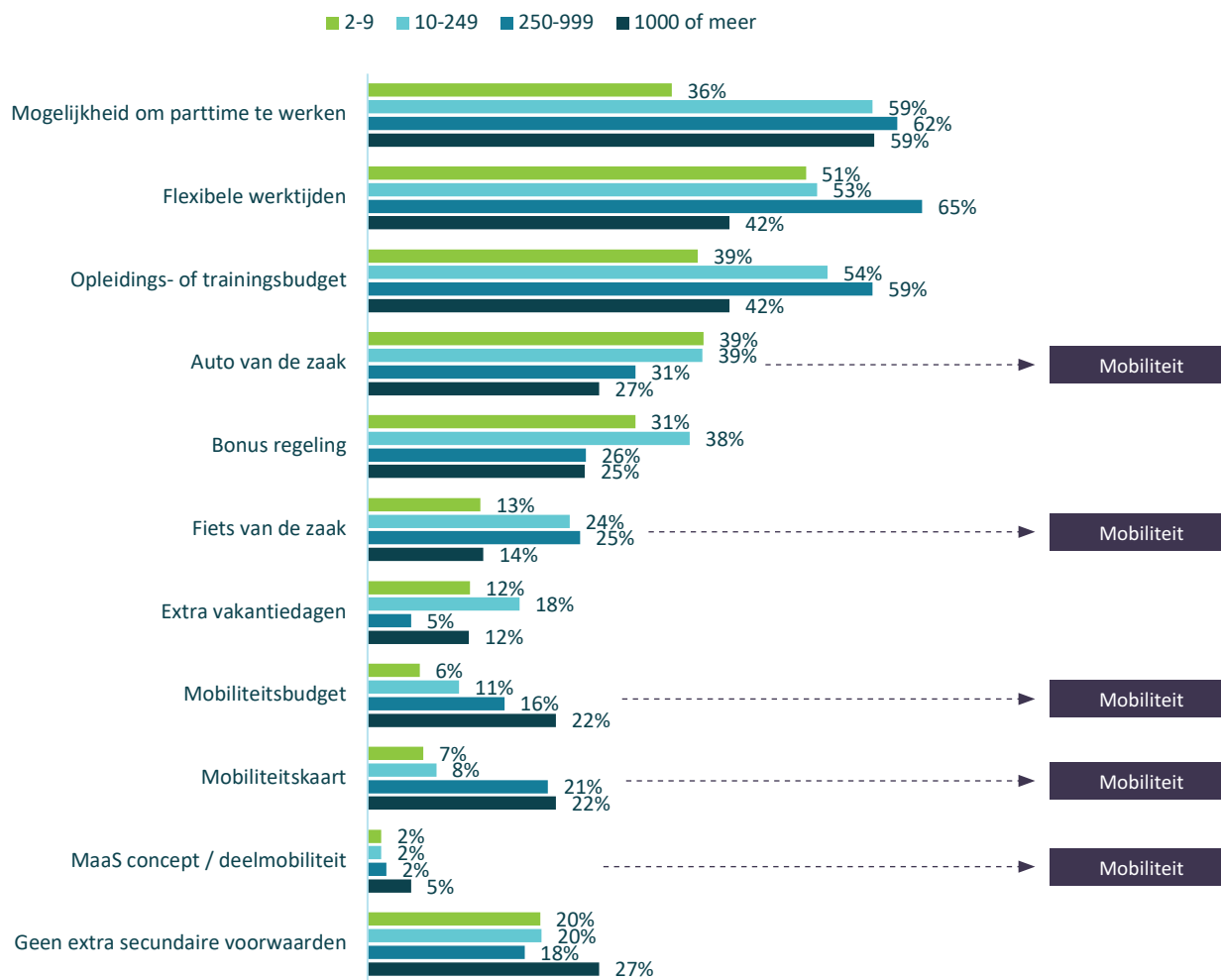
- auto van de zaak (van 41% naar 36%)
- fiets van de zaak (van 23% naar 20%)
- mobiliteitsdiensten (mobiliteitsbudget, mobiliteitskaart en MaaS-concept/ deelmobiliteit bij elkaar opgeteld) van 28% naar 25%. Vooral (zeer) grote bedrijven bieden mobiliteitsdiensten aan; het opgetelde percentage was in 2023 73% en is afgenomen naar 49% in 2024.

Extra secundaire arbeidsvoorwaarden worden niet alleen ingezet om personeel te werven, maar ook om medewerkers te behouden. Over het algemeen worden hiervoor dezelfde maatregelen gebruikt. De top 3 blijft hetzelfde als bij werving. Opmerkelijk is dat de mogelijkheid om parttime te werken (54%) hoog scoort, net als bij werving, terwijl flexibele werktijden iets lager scoort (van 59% naar 52%) en dat er bij de fiets van de zaak een lichte daling zichtbaar is ten opzichte van vorig jaar (van 26% naar 22%).

EXTRA SECUNDAIRE arbeidsvoorwaarden vacatures %



EXTRA SECUNDAIRE arbeidsvoorwaarden vacatures % (bedrijfsgrootte)



Opmerkelijk is dat de gemiddeld genomen hoogst scorende extra secundaire arbeidsvoorwaarden, namelijk mogelijkheid om parttime te werken, flexibele werktijden en opleidings- of trainingsbudget bij kleine bedrijven veel minder vaak worden ingezet. Auto van de zaak en bonusregeling zijn juist relatief populair bij kleine bedrijven.

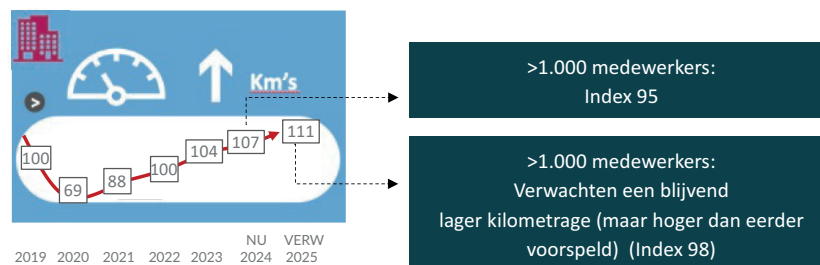
Fiets van de zaak wordt relatief vaak door middelgrote bedrijven ingezet als extra secundaire arbeidsvoorwaarde.

2.4 Grote bedrijven sturen op lager kilometrage, maar de praktijk is weerbarstig

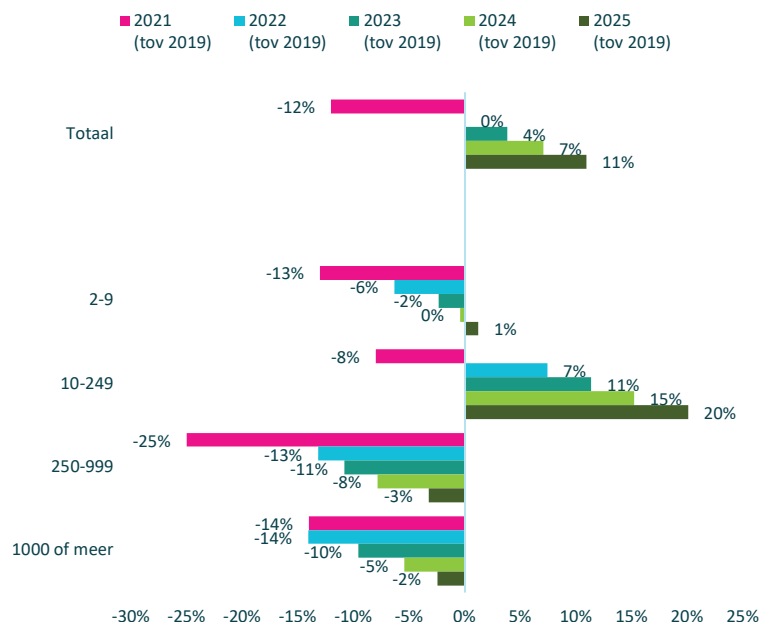
Na de scherpe daling in het totaal aantal gereden kilometers in 2020, is het kilometrage elk jaar meer toegenomen dan oorspronkelijk verwacht. In 2023 was de verwachting dat het aantal kilometers in 2024 zou stijgen met 3%. In 2024 blijkt dat de werkelijke stijging 4% bedraagt. Voor 2025 wordt een hogere stijging voorspeld, namelijk dat het aantal gereden kilometers 10% hoger zal liggen dan in het referentiejaar 2019. Vooral kleine en middelgrote bedrijven verwachten een toename in het aantal kilometers.

Grote bedrijven met meer dan 1.000 werknemers hanteren echter een andere visie: zij verwachten dat hun totale jaarlijkse kilometrage structureel onder het niveau van 2019 zal blijven. Opvallend genoeg blijkt dit slechts deels haalbaar; hoewel het aantal kilometers per voertuig bij grote bedrijven consistent lager ligt dan het gemiddelde, worden zowel de werkelijke realisatie als de verwachting voor het volgende jaar steeds naar boven bijgesteld. In 2022 werd er gemiddeld alweer hetzelfde aantal kilometers gereden als in het pre-coronajaar 2019, terwijl het kilometrage bij grote bedrijven toen nog 13 tot 14% lager lag. In 2024 ligt dit kilometrage nog steeds 14% onder het gemiddelde. De verwachting is dat dit verschil in de komende jaren verder zal afnemen tot 10 à 12% onder het gemiddelde.

Ontwikkeling autokilometers en verwachting 2025



Ontwikkeling kilometrage





Hoofdstuk 3

Inrichting zakelijke mobiliteit

3.1 Duurzaamheid en CO₂-reductie zijn steeds vaker een randvoorwaarde

Net als in voorgaande jaren blijven de kosten voor het bedrijf en de tevredenheid van medewerkers belangrijke overwegingen bij het vormgeven van zakelijke mobiliteit. De nadruk op kosten is de afgelopen jaren afgenomen. In 2019 beschouwde 70% van de bedrijven kosten als een van de drie belangrijkste factoren voor het vormgeven van zakelijke mobiliteit. In 2023 was dit gedaald tot 53%, maar in 2024 is dit percentage weer gestegen naar 57%, waardoor het opnieuw aan belang wint.

Medewerkerstevredenheid staat op de derde plaats, net als vorig jaar. Ook deze

inrichtingsfactor neemt in belang toe, van 36% in 2023 naar 40% in 2024.

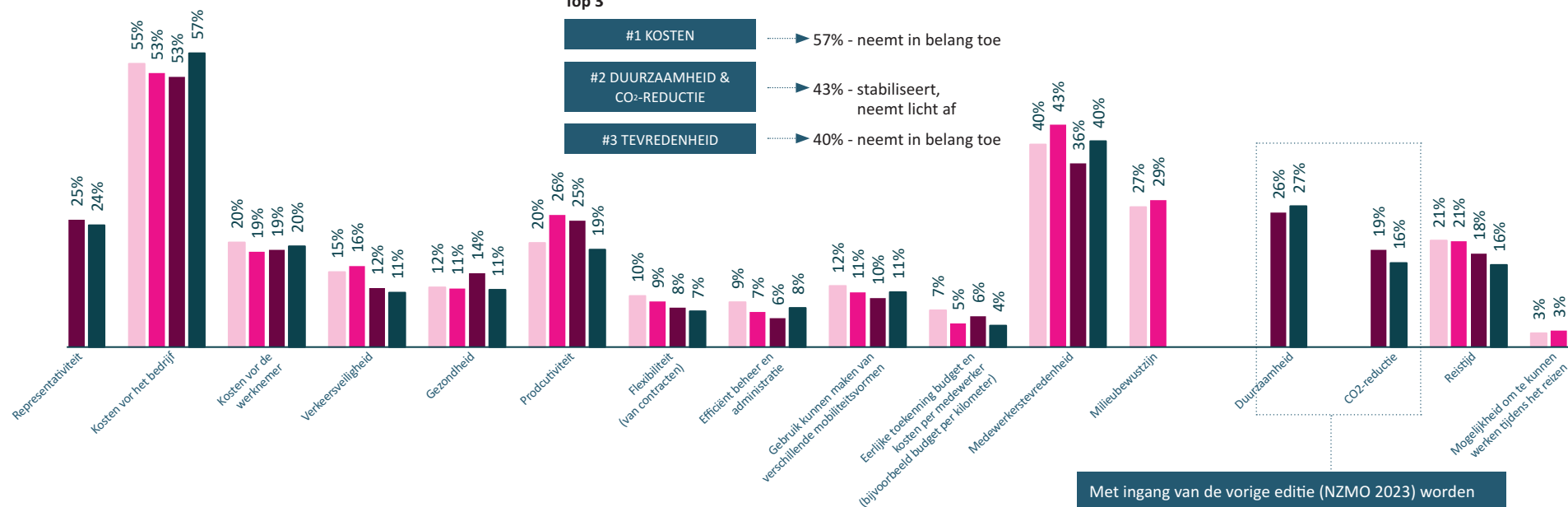
Duurzaamheid en CO₂-reductie samen (zie kader voor achtergrondinformatie) staan op de tweede plaats. 43% van de bedrijven geven aan dat deze onderwerpen tot de drie belangrijkste behoren bij het vormgeven van zakelijke mobiliteit. In 2023 was dit 45%, wat betekent dat dit het enige onderwerp uit de top 3 is dat (licht) aan belang heeft ingeboet. Een verklaring kan zijn dat duurzaamheid en CO₂-reductie vaker als randvoorwaarden worden gezien bij de inrichting van zakelijke mobiliteit.

Welke van de volgende onderwerpen zijn de 3 belangrijkste bij het inrichten van zakelijke mobiliteit voor uw medewerkers?

■ NZMO 2021 ■ NZMO 2022 ■ NZMO 2023 ■ NZMO 2024

Top 3

- #1 KOSTEN → 57% - neemt in belang toe
- #2 DUURZAAMHEID & CO₂-REDUCTIE → 43% - stabiliseert, neemt licht af
- #3 TEVREDENHEID → 40% - neemt in belang toe



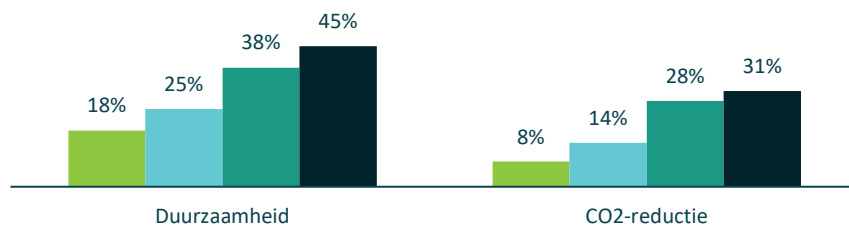
Met ingang van de vorige editie (NZMO 2023) worden duurzaamheid (27%) en CO₂-reductie (16%) meegenomen in plaats van milieubewustzijn (was 32% in 2023).

3.2 Zeker bij grote bedrijven zijn duurzaamheid en CO₂-reductie leidend

Welke van de volgende onderwerpen zijn de 3 belangrijkste bij het inrichten van zakelijke mobiliteit voor uw medewerkers?

■ 2-9 ■ 10-249 ■ 250-999 ■ 1000 of meer

#2 DUURZAAMHEID & CO₂-REDUCTIE



	2023		2024	
2-9	23%	18%	12%	8%
10-249	25%	25%	18%	14%
250-999	33%	38%	25%	28%
1000+	39%	45%	42%	31%

Het belang van de onderwerpen duurzaamheid en CO₂-reductie is sterk afhankelijk van de grootte van het bedrijf. Bij drie van de vier grootteklassen is ook zichtbaar dat het belang van CO₂-reductie is afgenomen ten opzichte van vorig jaar. Bij bedrijven met 250-999 medewerkers is het belang nog wel toegenomen.

Perspectief van bedrijven met EV-verplichting vs. zonder EV-verplichting



Duurzaamheid is met 65% de belangrijkste inrichtingsfactor voor bedrijven met een EV-verplichting. Bedrijven zonder EV-verplichting vinden duurzaamheid een minder belangrijke inrichtingsfactor, bij slechts 18% van deze groep staat het in de top-3 inrichtingsfactoren.

Kosten voor het bedrijf is voor bedrijven zonder EV-verplichting vaker een belangrijke factor: 62% ten opzichte van 48% voor de bedrijven met een EV-verplichting.

Medewerkerstevredenheid komt bij beide bedrijven in de top 3 voor, maar de scores lopen wel uiteen: 54% bij de bedrijven zonder EV-verplichting en 42% voor de bedrijven met een EV-verplichting.



3.3 Verplichte registratie personenmobiliteit en verwachte impact op zakelijke mobiliteit

Bedrijven met meer dan 100 medewerkers hebben te maken met een CO₂-rapportageplicht. 76% van deze bedrijven heeft al geregeld om zelf te rapporteren of een intermediair in te schakelen. Grote bedrijven hebben deze stap vaker/eerder gezet. Gemiddeld verwacht 24% dat de verplichte rapportage invloed heeft op mobiliteit binnen het bedrijf. In 2023 was dat 42%. Meer bedrijven zijn beter voorbereid en/of hebben inmiddels meer kennis opgebouwd over dit onderwerp..

Verwacht u dat de verplichte rapportage invloed heeft op mobiliteit in uw bedrijf?

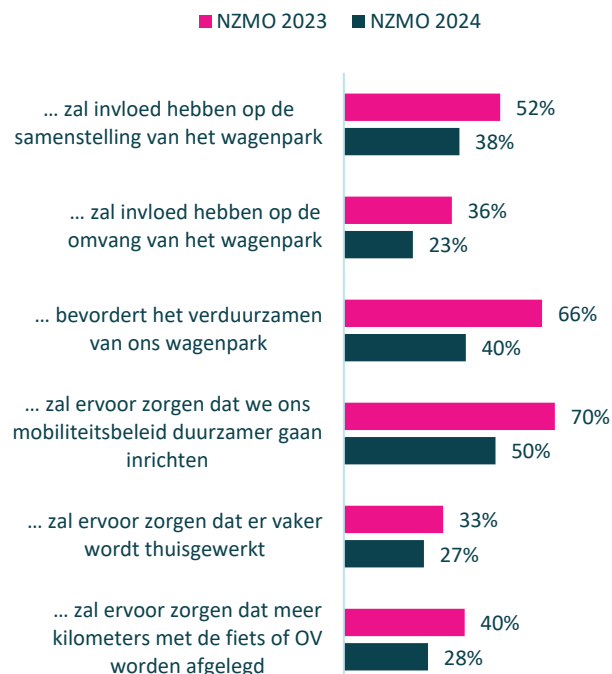
2023	Ja	Nee	Weet niet
Totaal	42%	33%	25%
100-249	42%	33%	25%
250-999	39%	35%	27%
1000+	48%	30%	22%

2024	Ja	Nee	Weet niet
Totaal	24%	55%	22%
100-249	6%	58%	36%
250-999	33%	53%	14%
1000+	31%	51%	17%

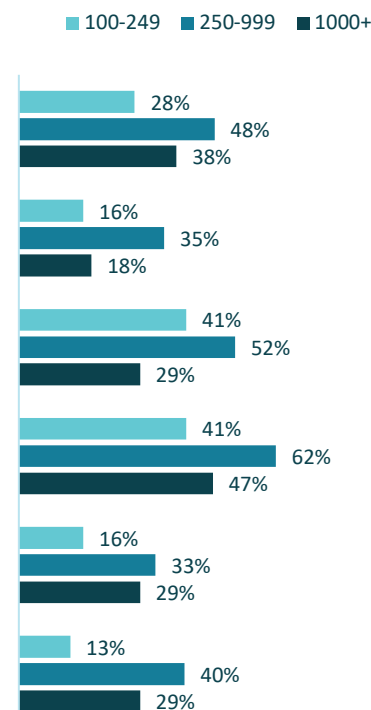
Is de rapportage van zakelijk en woon-werkverkeer van medewerkers in uw organisatie al geregeld?

2024	Totaal	100-249	250-999	1000+
Ja	76%	62%	78%	85%

De verplichte registratie van zakelijk en woon-werkverkeer...



Bedrijfsgrootte



EV-verplichting vs geen EV-verplichting

Bedrijven met een EV-verplichting verwachten minder vaak dat de verplichte registratie personenmobiliteit invloed zal hebben op de wijze waarop de mobiliteit binnen het bedrijf wordt ingericht. De rapportage zelf is bij deze bedrijven vaker dan gemiddeld ingeregeld. Een verklaring voor deze andere verwachting is dat bedrijven met een EV-verplichting vaker groter van omvang zijn en dat ze met hun actieve beleid (waaronder het instellen van een EV-verplichting) al hebben geanticipeerd op de toekomstige veranderingen met betrekking tot het verduurzamen van het wagenpark en het (eventueel) op alternatieve wijze invullen van kilometers.

Verwacht u dat de verplichte rapportage invloed heeft op mobiliteit in uw bedrijf?

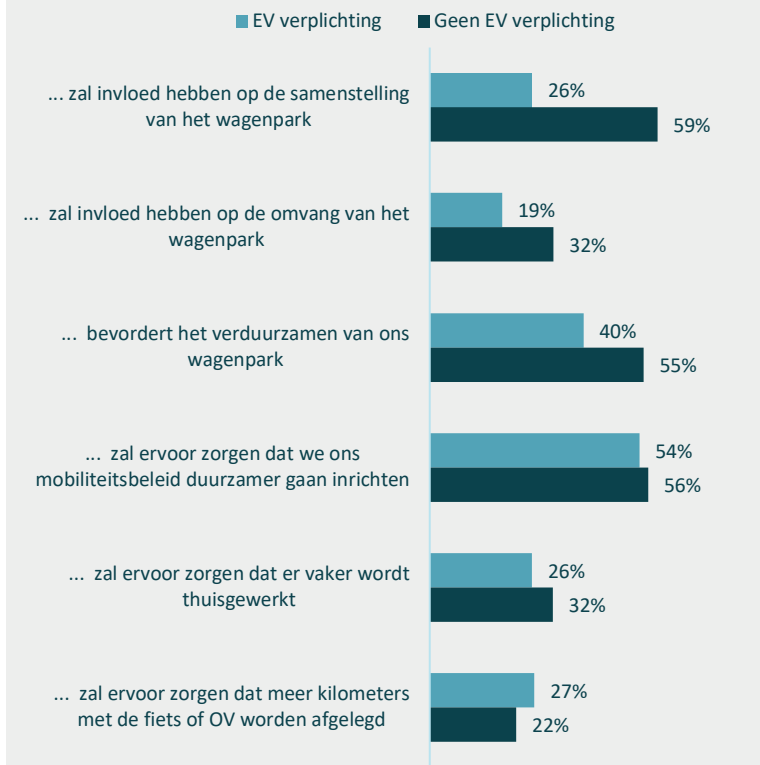
	Ja	Nee	Weet niet
EV-verplichting	18%	52%	30%
Geen EV-verplichting	29%	59%	18%



Is de rapportage van zakelijke en woon-werkverkeer van medewerkers in uw organisatie al geregeld?

	Ja
EV-verplichting	82%
Geen EV-verplichting	78%

De verplichte registratie van zakelijk en woon-werkverkeer...

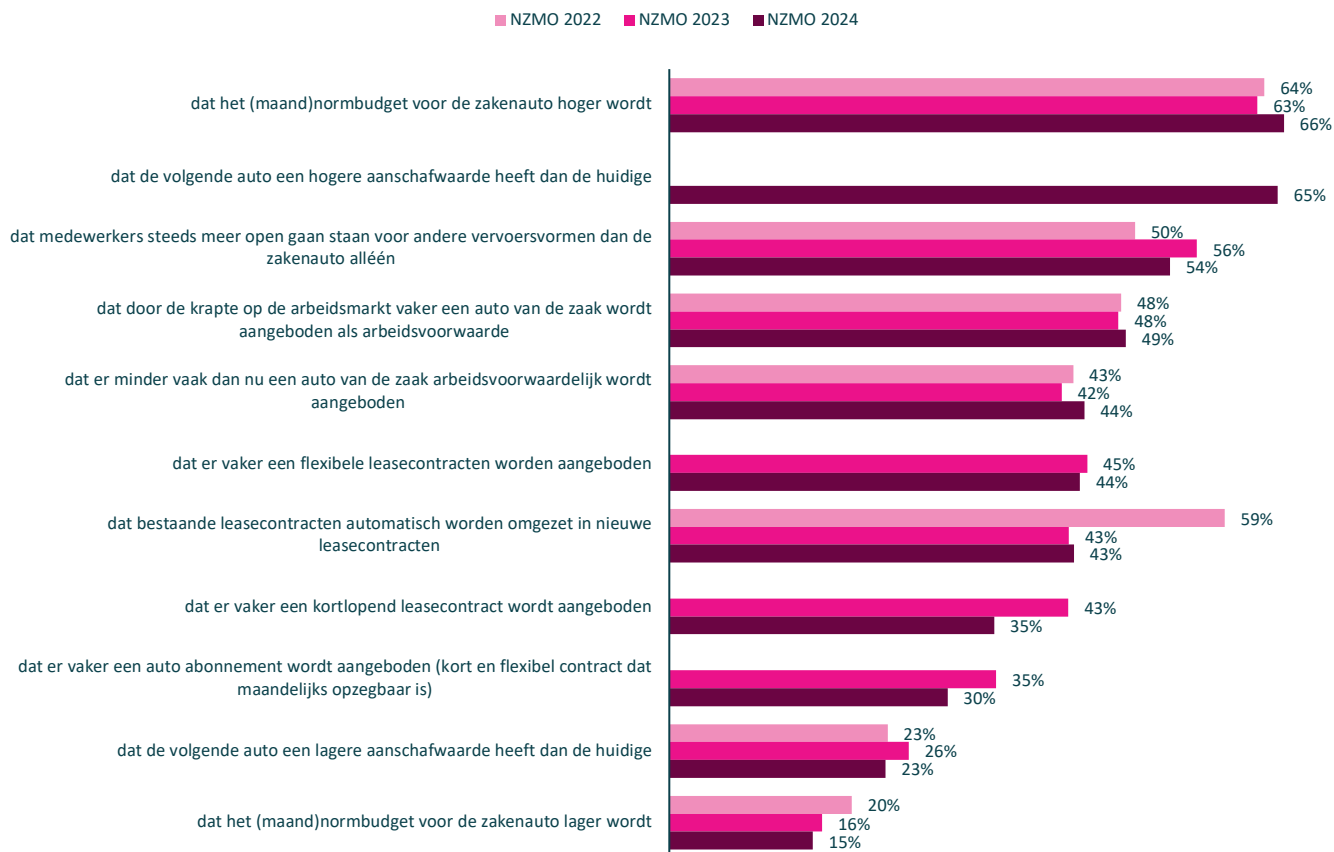


3.4 Kostenbeheersing neemt in belang toe

Een aantal verwachtingen over de ontwikkeling van het wagenpark over 1 jaar:

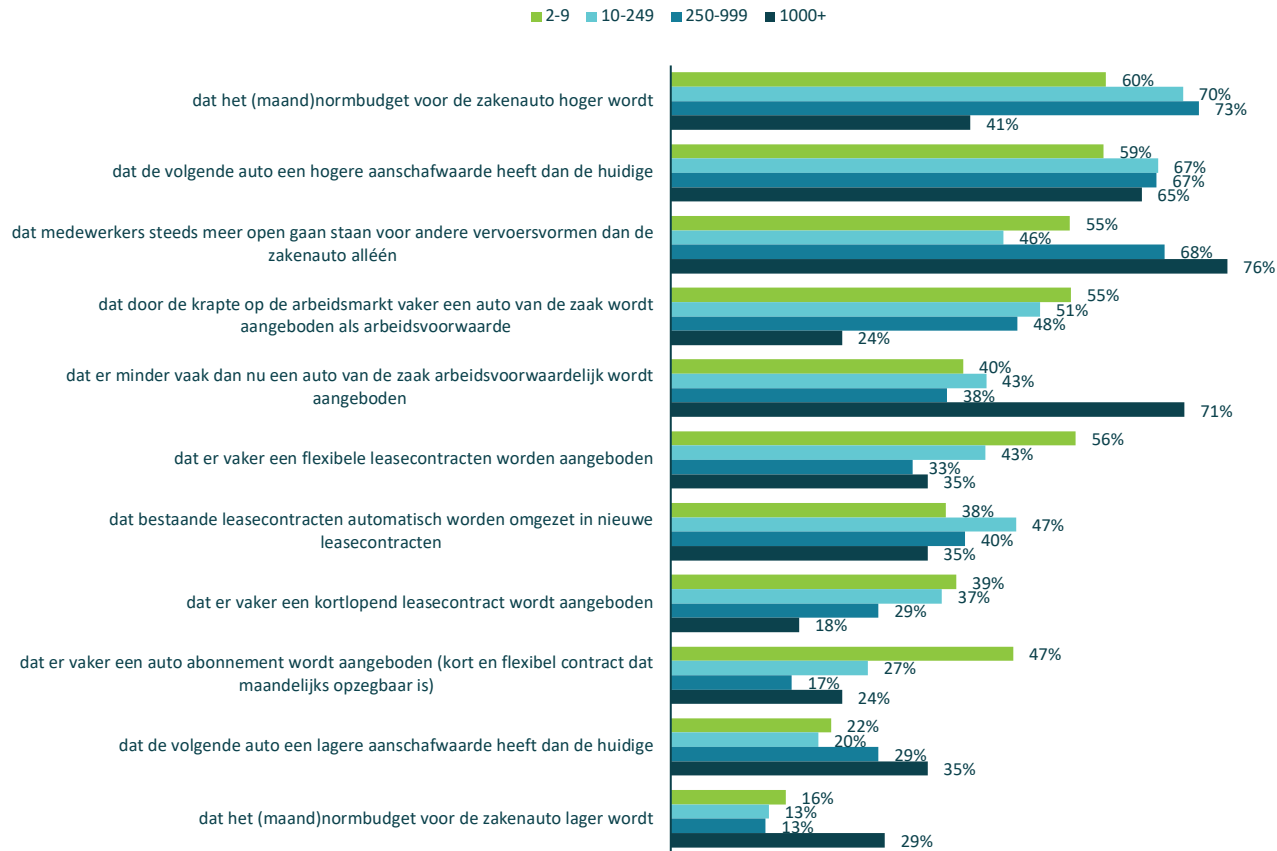
- Meer dan 65% van de bedrijven verwacht dat de volgende auto een hogere aanschafwaarde zal hebben dan de huidige.
- Meer dan de helft van de bedrijven denkt dat medewerkers steeds meer open zullen staan voor andere vervoersvormen dan alleen de zakenauto.
- Flexibiliteit van contracten scoort hoog met 44%. (Flexibele) auto-abonnementen worden ten opzichte van vorig jaar minder vaak aangeboden (30%, vergeleken met 35% vorig jaar), en er worden ook minder kortlopende leasecontracten aangeboden (35%, vergeleken met 43% vorig jaar).
- Er is een algemene consensus dat de kosten voor een zakenauto zullen stijgen, en twee derde van de bedrijven gaat ervan uit dat het (maand)normbudget voor de zakenauto zal toenemen, wat iets meer is dan vorig jaar. De groep die verwacht dat het (maand)normbudget zal dalen, is afgenomen tot 15%.

Wat is uw verwachting m.b.t. het wagenpark van uw bedrijf OVER 1 JAAR? Ik verwacht ... % (helemaal) mee eens



Wat is uw verwachting m.b.t. het wagenpark van uw bedrijf OVER 1 JAAR?

Ik verwacht ... % (helemaal) mee eens

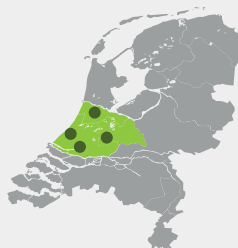


Perspectief van bedrijven die zijn gevestigd in de Randstad vs. buiten de Randstad

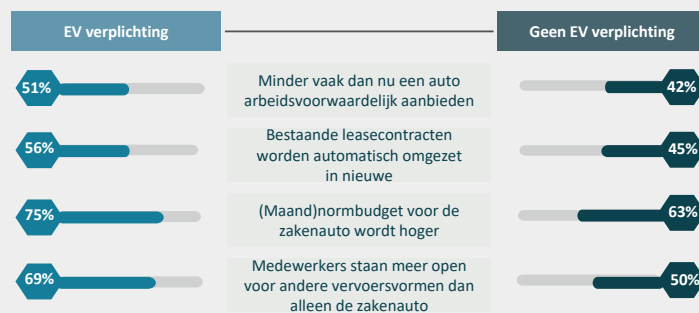


Opmerkelijke uitschieters bij bedrijven die in de Randstad gevestigd zijn en bedrijven buiten de randstad:

- Het (maand)normbudget voor de zakenauto wordt hoger (72% vs. 64%)
- Medewerkers staan meer open voor andere vervoersvormen dan alleen de zakenauto (66% vs. 49%)
- De volgende auto heeft een hogere aanschafwaarde (59% vs. 67%)
- Er worden vaker flexibele leasecontracten aangeboden (51% vs. 41%)
- Er worden vaker auto abonnementen aangeboden (36% vs. 28%)



Perspectief van bedrijven met EV-verplichting vs. zonder EV-verplichting



Opmerkelijke uitschieters bij bedrijven met een EV verplichting en bedrijven zonder EV verplichting:

- Minder vaak dan nu een auto arbeidsvoorwaardelijk aanbieden (51% vs. 42%)
- Bestaande leasecontracten worden automatisch omgezet in nieuwe leasecontracten (56% vs. 45%)
- Het (maand)normbudget voor de zakenauto wordt hoger (75% vs. 63%)
- Medewerkers staan meer open voor andere vervoersvormen dan alleen de zakenauto (69% vs. 50%)



SPORT
PORT

AZA

020 626 2691



EKOPLAZA



xenos

xenos

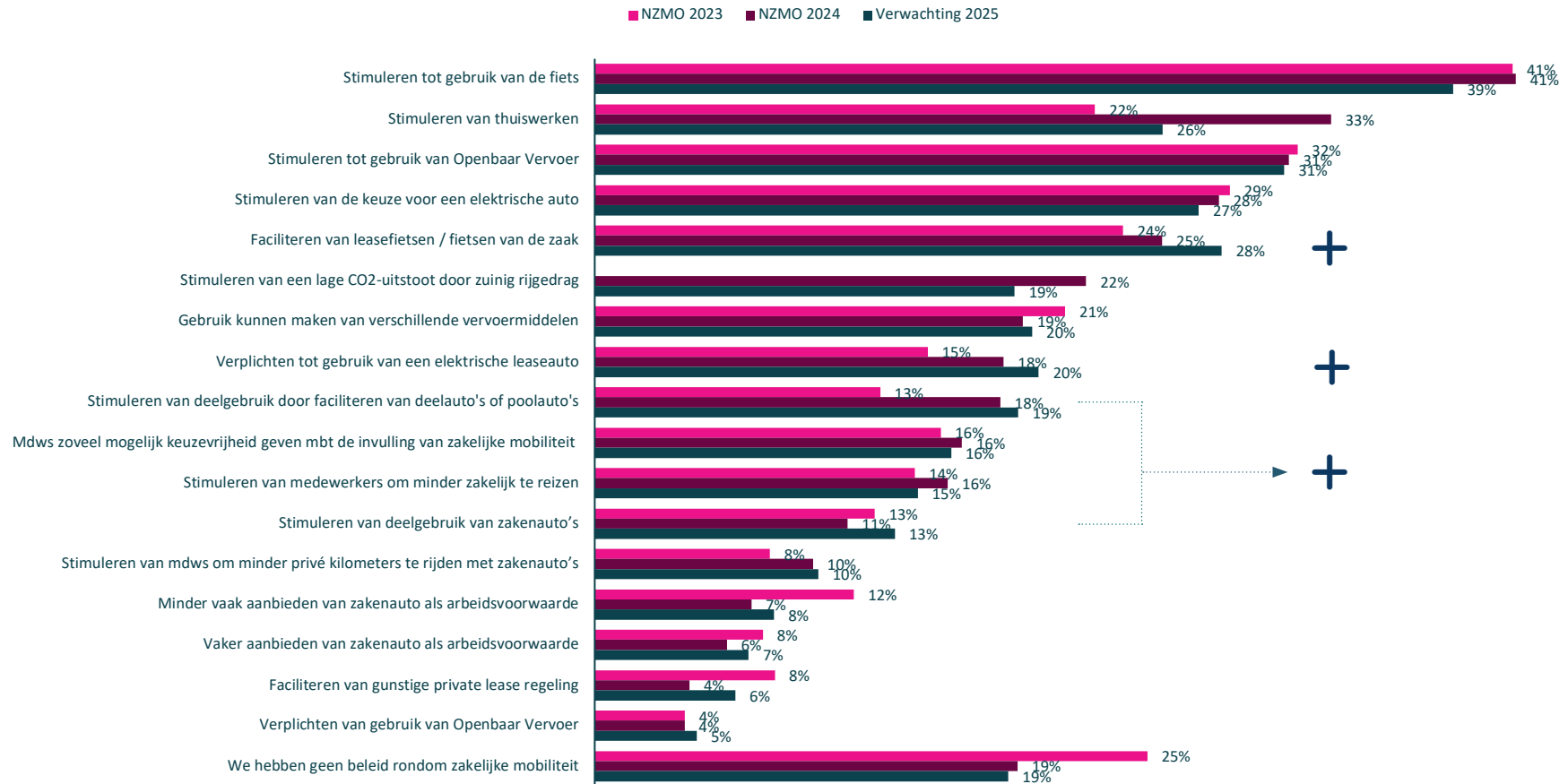


McDonald's

WIKER

3.5 Actief beleid rondom zakelijke mobiliteit: meer fiets, vaker EV-verplichting

Wat is binnen uw organisatie het beleid rondom zakelijke mobiliteit van de medewerkers? Welke van onderstaande zaken zijn onderdeel van het beleid en wat is de verwachting over 1 jaar?



We hebben aan bedrijven gevraagd welke maatregelen er worden getroffen c.q. op welke wijze het bedrijf de mobiliteitsinvulling probeert te sturen.

Een paar opmerkelijk waarnemingen:

- Stimuleren tot het gebruiken/kiezen van de fiets, het OV en een elektrische auto staan (nog steeds) in de top 5.
- Verplichten tot gebruik van een elektrische auto is toegenomen (van 15% vorig jaar naar 18% nu en naar verwachting 20% volgend jaar).
- Ten opzichte van de huidige situatie in 2024 zal het komende jaar meer aandacht uitgaan naar:
 - Het faciliteren van leasefietsen / fietsen van de zaak (van 25% nu naar 28% volgend jaar)
 - Verplichten tot het gebruik van een elektrische auto (van 18% nu naar 20% volgend jaar)
 - Deelgebruik krijgt via twee richtingen ook meer aandacht: faciliteren deelauto's of poolauto's (van 13% vorig jaar naar 19% volgend jaar) en stimuleren deelgebruik zakenauto's (naar 13% volgend jaar)
- Vorig jaar was er nog toenemend animo voor het verplichten van openbaar vervoer en het faciliteren van een gunstige private lease-regeling. Die trend zet zich niet door.
- Ongeveer 1 op de 5 bedrijven heeft geen beleid rondom zakelijke mobiliteit. Dit betreft vooral kleine bedrijven.

Grote bedrijven zijn op vrijwel alle genoemde beleidsaspecten (veel) actiever dan het gemiddelde. Een paar opvallende verschillen ten opzichte van het gemiddelde:

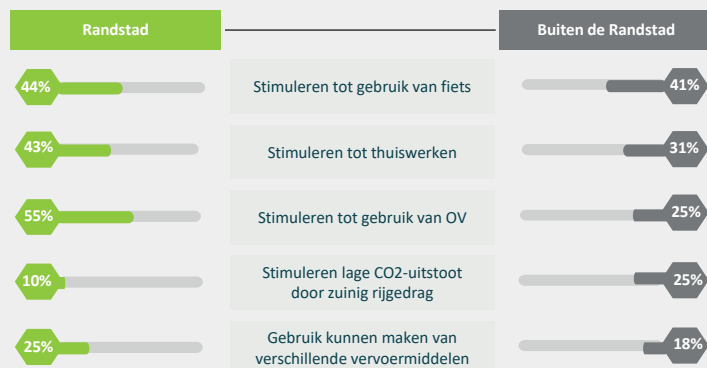
Vaker stimuleren:

- Stimuleren openbaar vervoer (66% ten opzichte van 31% gemiddeld) -> 64% in 2025
- Stimuleren fiets (55% ten opzichte van 41% gemiddeld) -> 51% in 2025
- Stimuleren deelgebruik deel- en poolauto's (29% ten opzichte van 18% gemiddeld) -> 24% in 2025

Vaker verplichten:

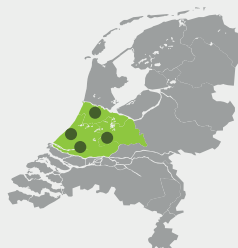
- openbaar vervoer (9% ten opzichte van 4% gemiddeld) -> 16% in 2025
- Verplichten keuze elektrische auto (30% ten opzichte van 18% gemiddeld) -> 29% in 2025

Perspectief van bedrijven gevestigd in de Randstad vs. buiten de Randstad



Stimuleren tot gebruik van openbaar vervoer (55%) is voor bedrijven die in de Randstad zijn gevestigd het belangrijkste onderdeel van hun zakelijke mobiliteitsbeleid. Voor bedrijven buiten de randstad is het stimuleren tot gebruik van de fiets het belangrijkste (41%).

Bedrijven in de Randstad bieden hun medewerkers vaker keuzevrijheid bij de invulling van zakelijke mobiliteit en stimuleren vaker thuiswerken. Bedrijven buiten de Randstad stimuleren vaker lage CO2-uitstoot door zuinig rijgedrag (25% vs. 10%).



Perspectief van bedrijven met EV-verplichting vs. zonder EV-verplichting



Opmerkelijke uitschieters bij bedrijven met een EV verplichting en bedrijven zonder EV verplichting. Bedrijven met een EV verplichting stimuleren vaker:

- Gebruik van fiets (63% vs. 32%)
- Thuiswerken (59% vs. 32%)
- Gebruik van openbaar vervoer (46% vs. 24%)
- Deelgebruik van deel- en poolauto's (28% vs. 14%)
- Kunnen gebruikmaken van verschillende vervoermiddelen (32% vs. 15%)



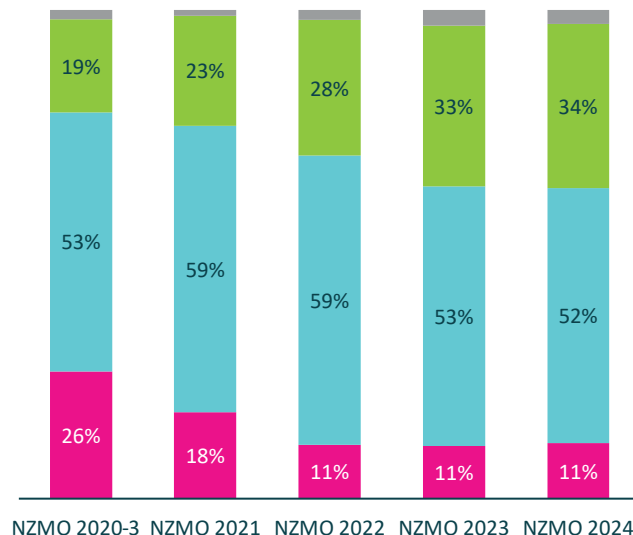
Hoofdstuk 4

Ontwikkeling wagenpark

4.1 Zakelijk wagenpark neemt naar verwachting licht toe

Wat is uw verwachting over de ontwikkeling van het aantal zakenauto's (personenauto's) binnen uw onderneming voor het komende jaar (2025)?

■ Afname ■ Gelijk ■ Toename ■ Weet niet



Gemiddelde toe/afname per fleet

+22%

0%

-18%

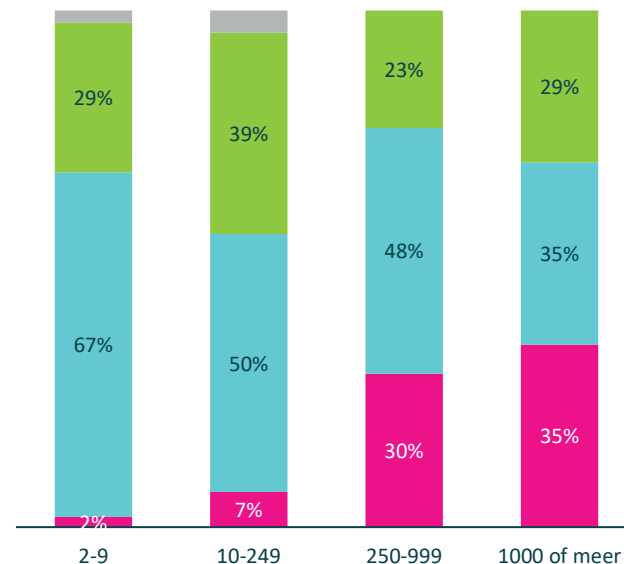
Het aandeel bedrijven dat een toename verwacht in het aantal zakenauto's is met één procentpunt gestegen. 34% van de bedrijven verwacht een groei van hun wagenpark met gemiddeld 22%. Aan de andere kant van het spectrum verwacht 11% van de bedrijven een afname van hun wagenpark met gemiddeld 18%.

Bij grote bedrijven (> 1.000 werknemers) is het aandeel dat een krimp van het wagenpark verwacht gedaald van 49% naar 35% ten opzichte van vorig jaar. Van deze bedrijven verwacht 29% een toename, terwijl dat vorig jaar nog 22% was. Middelgrote bedrijven daarentegen verwachten dit jaar vaker een afname vergeleken met het voorgaande jaar. Vorig jaar verwachtte 9% een afname, dit jaar is dat gestegen naar 30%.

Per saldo, waarbij alle mutaties in de individuele fleetomvang zijn doorgerekend, wordt een lichte stijging van het aantal zakenauto's in het wagenpark voorspeld (+2%).

Wat is uw verwachting over de ontwikkeling van het aantal zakenauto's (personenauto's) binnen uw onderneming voor het komende jaar (2025)?

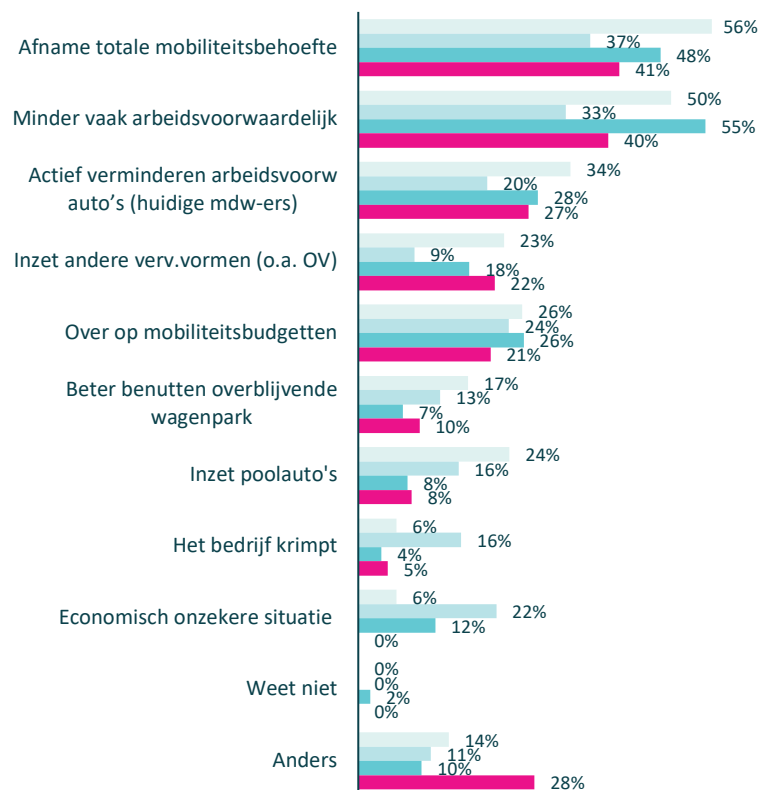
■ Afname ■ Gelijk ■ Toename ■ Weet niet



4.2 Toename zakenauto's vooral vanwege groei bedrijf en aantrekken personeel

Wat is de reden dat u een afname van het aantal auto's verwacht?

■ NZMO 2021 ■ NZMO 2022 ■ NZMO 2023 ■ NZMO 2024



Redenen voor toename aantal zakenauto's:

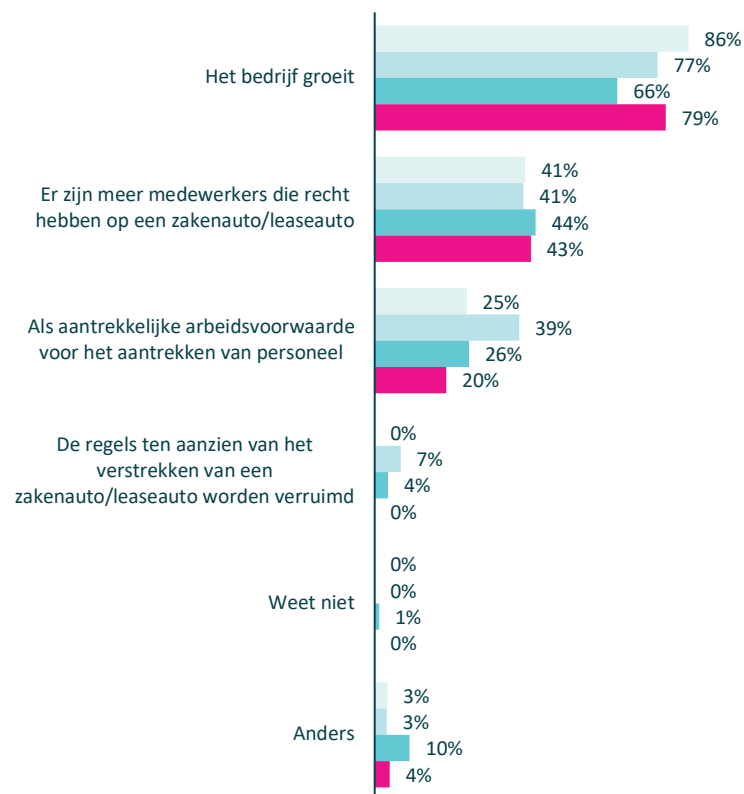
- Groei van het bedrijf (79%, was vorig jaar 66%)
- Meer medewerkers hebben recht op een zakenauto (43%, was vorig jaar 44%)
- Aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde voor het aantrekken van personeel (20%, was vorig jaar 26%).

“Anders”:

- Reorganisatie
- Alleen voor zakelijke ritten beneden 15.000km/jaar een auto huren, niet meer leasen.
- Wij verwachten een daling van arbeidsvoorwaardelijk + ter beschikking stellen zakenauto ivm veel zakelijke km's waardoor economisch voordeliger voor werkgever tov km-vergoeding.
- Beperken functionele toekenning
- Kostenbesparing

Wat is de reden dat u een toename van het aantal auto's verwacht?

NZMO 2021 NZMO 2022 NZMO 2023 NZMO 2024



Redenen voor afname aantal zakenauto's:

- Afname van de totale mobiliteitsbehoefte (41%, was vorig jaar 48%)
- Minder vaak arbeidsvoorwaardelijke zakenauto's (40%, was vorig jaar 55%)
- Actief verminderen arbeidsvoorwaardelijke zakenauto's (27%, was vorig jaar 28%)

4.3 Vergroening wagenpark zet door (maar de realisatie loopt een jaar achter)

Al geruime tijd vragen we bedrijven naar de samenstelling van hun wagenpark op basis van brandstoftype en hun verwachtingen voor de toekomst, met name voor 2025 en 2030. Uit de metingen van de afgelopen jaren blijkt steeds weer dat de voorspellingen betrouwbaar zijn. De rode draad is duidelijk: de transitie naar een duurzamer wagenpark zet door, waarbij de snelheid van elektrificatie vaak hoger uitvalt dan aanvankelijk verwacht.

Vorig jaar zagen we voor het eerst dat de elektrificatie van de fleets achterbleef bij de eerder uitgesproken verwachtingen. Dit jaar is de kentering nog duidelijker zichtbaar dan vorig jaar. Waar nu 32% van het wagenpark elektrisch is, 38% op benzine rijdt en 11% op diesel, lagen de verwachtingen voor dit jaar hoger: men voorspelde vorig jaar 39% EV, 32% benzine en 8% diesel. Dit patroon zagen we vorig jaar ook. De elektrificatie lijkt de laatste twee jaar dus iets achter te blijven bij de oorspronkelijke voorspellingen, hoewel de verwachtingen voor hybride en plug-in hybride aandrijvingen grotendeels overeenkomen met eerdere inschattingen.

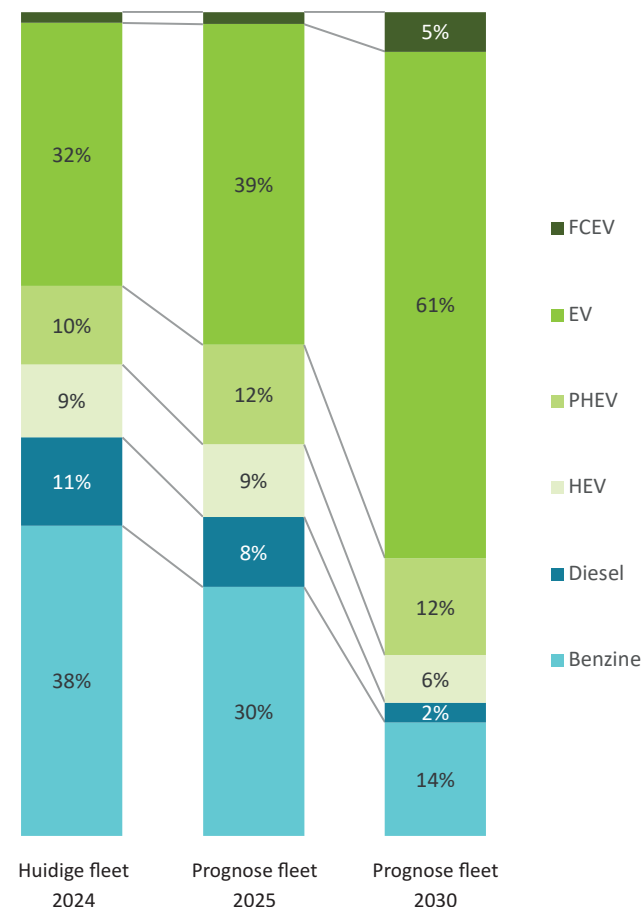
De verwachting voor de elektrificatie van het wagenpark, zoals die vorig jaar voor 2024 werd geformuleerd, blijkt achteraf dus te optimistisch. Opvallend is dat de prognose voor 2025 nu vrijwel

gelijk is aan de verwachting die men vorig jaar had voor 2024. Dit betekent dat de groei van het aandeel volledig elektrische voertuigen (EV) nog steeds doorgaat, maar minder snel dan aanvankelijk werd aangenomen. Feitelijk loopt de voorspelling nu een jaar achter op de eerdere verwachtingen.

Voor 2030 wordt een verdere toename in elektrificatie voorzien, waarbij 61% van het wagenpark uit EV's zal bestaan, 5% uit waterstofvoertuigen (FCEV), 12% uit plug-in hybrides (PHEV), en 6% uit gewone hybrides (HEV). Dieselveertuigen zullen tegen die tijd nagenoeg zijn verdwenen (met slechts 2% aandeel), terwijl het aandeel benzinevoertuigen zal dalen naar 14%. Uiteindelijk zal rond 2030 ongeveer 84% van het wagenpark een vorm van elektrificatie hebben.

De groei in het aantal geëlektrificeerde zakenauto's is het resultaat van meerdere factoren, zoals het beschikbare aanbod, het overheidsbeleid, de keuzes van medewerkers, en een steeds actiever mobiliteitsbeleid van bedrijven. Inmiddels biedt meer dan 85% van de bedrijven de mogelijkheid om voor een elektrische auto (EV) te kiezen, een forse stijging ten opzichte van 2018, toen dit percentage nog onder de 50% lag. Tegelijkertijd is het aantal bedrijven dat dieselopties aanbiedt gedaald van 74% in 2018 naar 24% nu. Ook de beschikbaarheid van benzineopties is afgenomen, van 72% vorig jaar naar 61% dit jaar.

Samenstelling eigen fleet naar brandstof/aandrijving en prognose

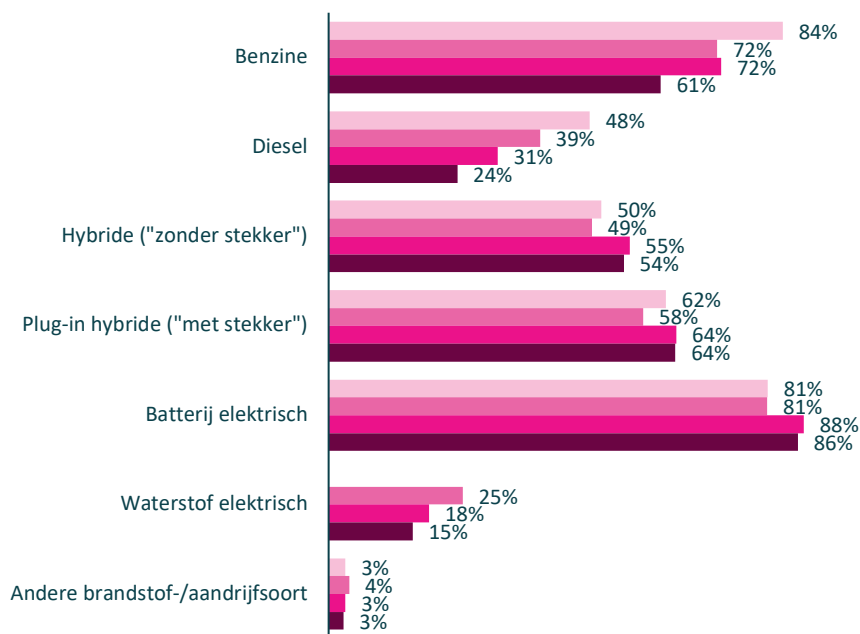




4.4 Vooral grote bedrijven blijven sterk sturen op elektrisch

Uit welke brandstof-/aandrijfsoorten kan worden gekozen?

NZMO 2021 NZMO 2022 NZMO 2023 NZMO 2024

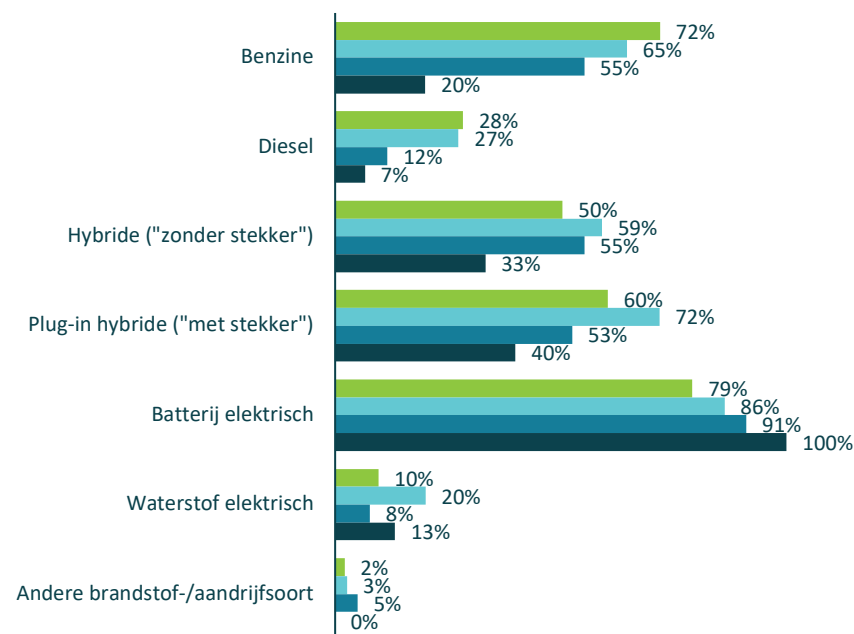


Vorig jaar bood 88% van de bedrijven de mogelijkheid om voor een elektrische auto te kiezen; dit jaar is dat percentage licht gedaald naar 86%. Deze daling is echter niet significant. Bedrijven geven vaker de voorkeur aan elektrische voertuigen dan aan benzineauto's. Bij 61% van de bedrijven is benzine nog

een optie, terwijl dat vorig jaar nog 72% was. Meer dan de helft van de bedrijven biedt de keuze voor hybride en plug-in hybride voertuigen aan. Diesel wordt steeds vaker uitgesloten; slechts 24% van de bedrijven biedt deze optie nog aan. Bij grote bedrijven zijn de veranderingen in keuzemogelijkheden nog duidelijker

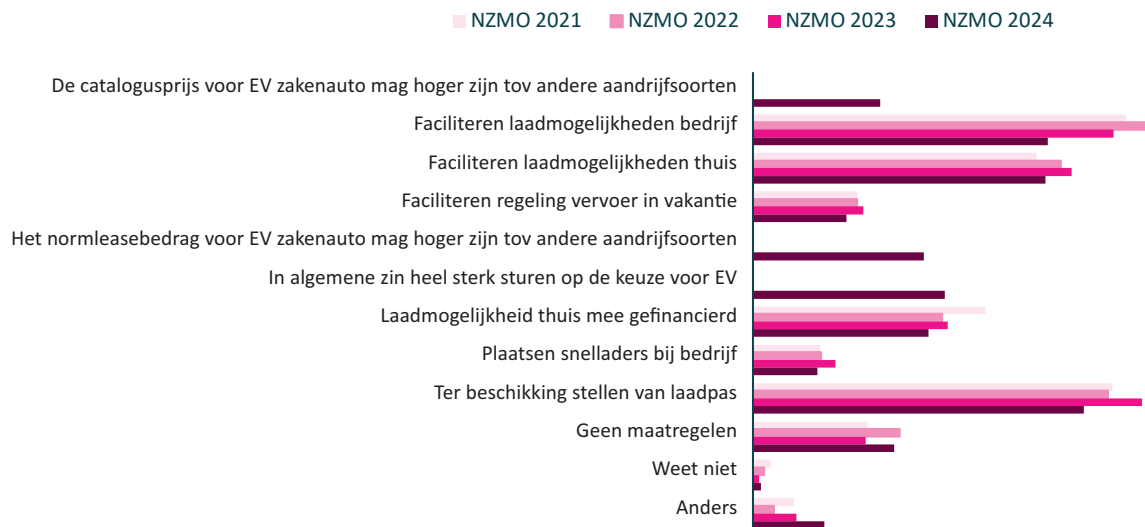
Uit welke brandstof-/aandrijfsoorten kan worden gekozen?

2-9 10-249 250-999 1000 +



zichtbaar: elektrisch rijden is daar de norm. Alle grote bedrijven bieden elektrische voertuigen aan (100%), een groot deel heeft ook een EV-verplichting waardoor andere aandrijfsoorten, zoals plug-in hybride, geen optie zijn. Als er geen EV-verplichting is kan nagenoeg altijd voor plug-in hybride gekozen worden.

In welke mate worden door uw bedrijf regelingen getroffen om de keuze voor volledig elektrische auto's 's aantrekkelijk te maken?



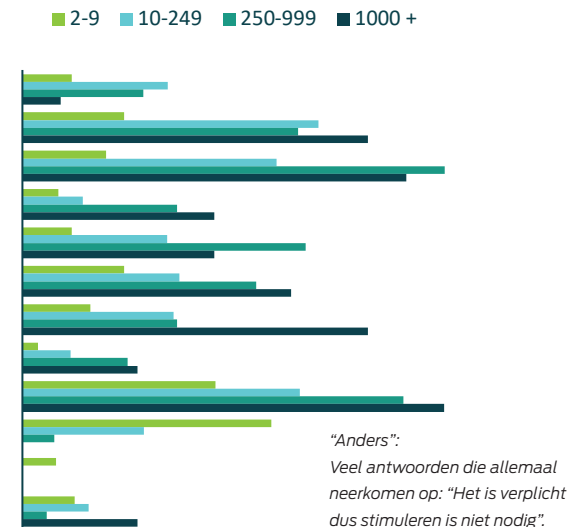
Bedrijven ondersteunen de overgang naar elektrische voertuigen op verschillende manieren. Waar vorig jaar het aanbieden van oplaadmogelijkheden op het werk de belangrijkste maatregel was (55%), is dit nu gedaald naar 45%. De huidige top drie bestaat uit:

1. Het verstrekken van een laadpas (45%).
2. Het faciliteren van oplaadmogelijkheden bij het bedrijf (45%).
3. Het aanbieden van laadmogelijkheden bij werknemers thuis (44%).

Daarnaast zijn er dit jaar drie nieuwe maatregelen bijgekomen:

- De catalogusprijs voor EV-zakenauto's mag hoger zijn dan voor andere aandrijfsoorten (19%).
- Het normleasebedrag voor EV-zakenauto's mag hoger zijn dan voor andere aandrijfsoorten (26%).
- Bedrijven sturen sterker aan op de keuze voor volledig elektrisch (29%).

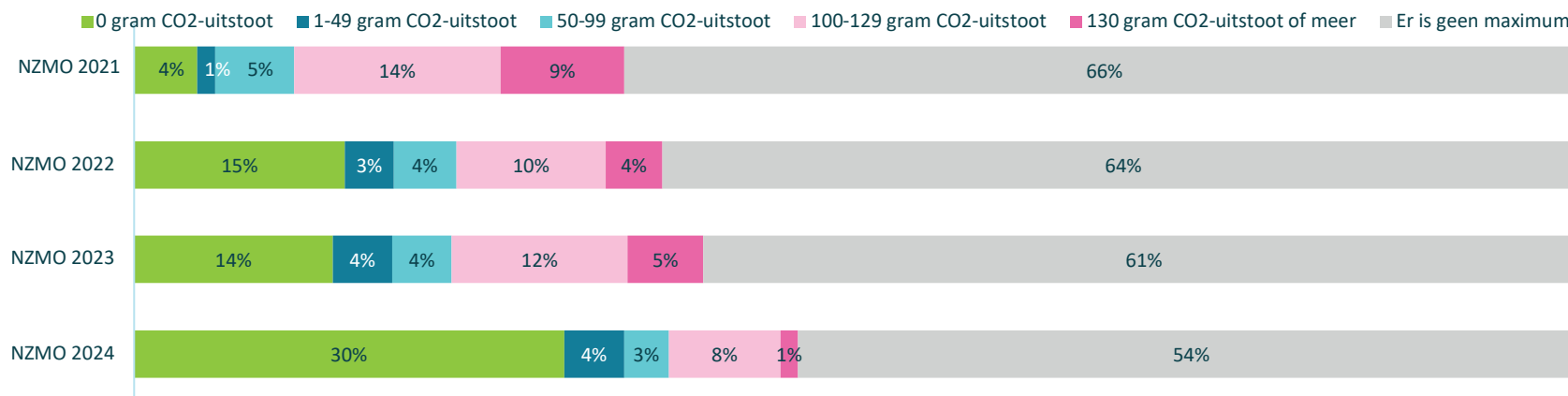
In welke mate worden door uw bedrijf regelingen getroffen om de keuze voor volledig elektrische auto's aantrekkelijk te maken?



Opvallend is dat 21% van de bedrijven geen specifieke maatregelen treft om de keuze voor elektrische auto's te stimuleren, vooral bij kleinere bedrijven (43%). In deze gevallen wordt de keuze voor een EV vaak als een persoonlijke beslissing beschouwd, waarbij medewerkers zelf verantwoordelijk zijn voor zaken zoals laadfaciliteiten. Grote bedrijven nemen deze verantwoordelijkheid vaker op zich en zien de keuze voor een elektrische auto als een geïntegreerd proces.

4.5 Vaker zero emissie-norm (= EV-verplichting)

Is de CO₂-uitstoot van een nieuw in te zetten zakenauto aan een maximum gebonden? En zo ja, wat is dat maximum, uitgaande van de meest voorkomende categorie zakenauto's?



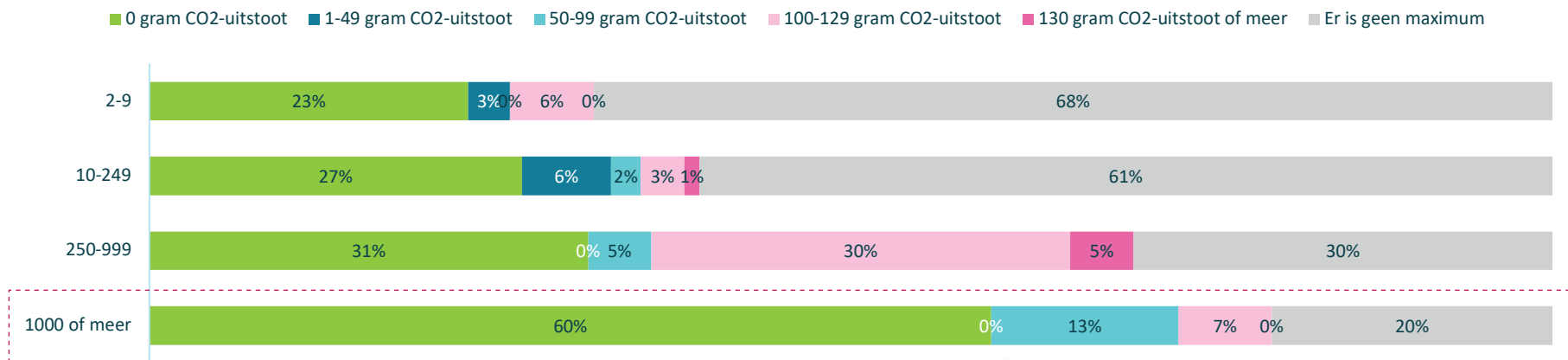
Het aantal bedrijven dat per 2024 een maximum voor de CO₂-uitstoot heeft vastgesteld, is aanzienlijk gestegen naar 46% (vergeleken met 39% vorig jaar). Bij grote bedrijven (>1.000 werknemers) hanteert inmiddels 80% een CO₂-limiet, wat daar nu zeer gebruikelijk is.

Metingen van 2023 lieten zien dat er nauwelijks verandering was in het beleid van bedrijven om de CO₂-uitstoot te beperken. In 2022 hanteerde 15% van alle bedrijven een maximum van 0 gram uitstoot, en in 2023

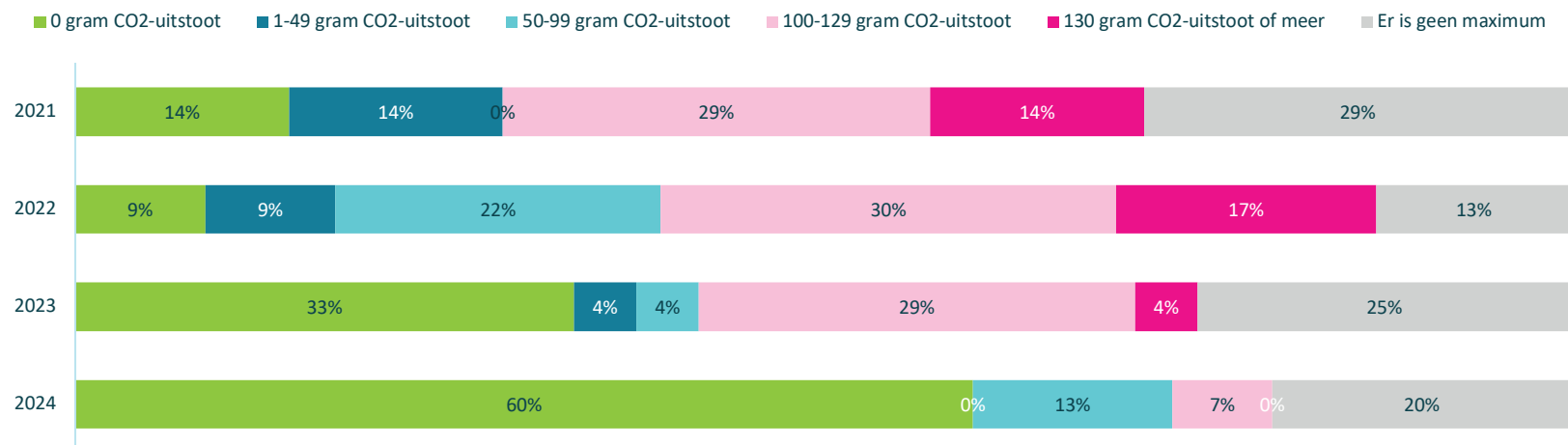
was dit percentage licht gedaald naar 14%. Dit jaar is er echter een opmerkelijke stijging zichtbaar: bij 30% van de bedrijven is de CO₂-uitstoot nu beperkt tot 0 gram. Bij bedrijven met meer dan 1.000 werknemers geldt dit zelfs voor 60%, wat een aanzienlijke toename is ten opzichte van vorig jaar.

Een andere opvallende observatie is dat, wanneer er een CO₂-maximum wordt vastgesteld, grote bedrijven in bijna de helft van de gevallen kiezen voor een limiet van 0 gram CO₂-uitstoot.

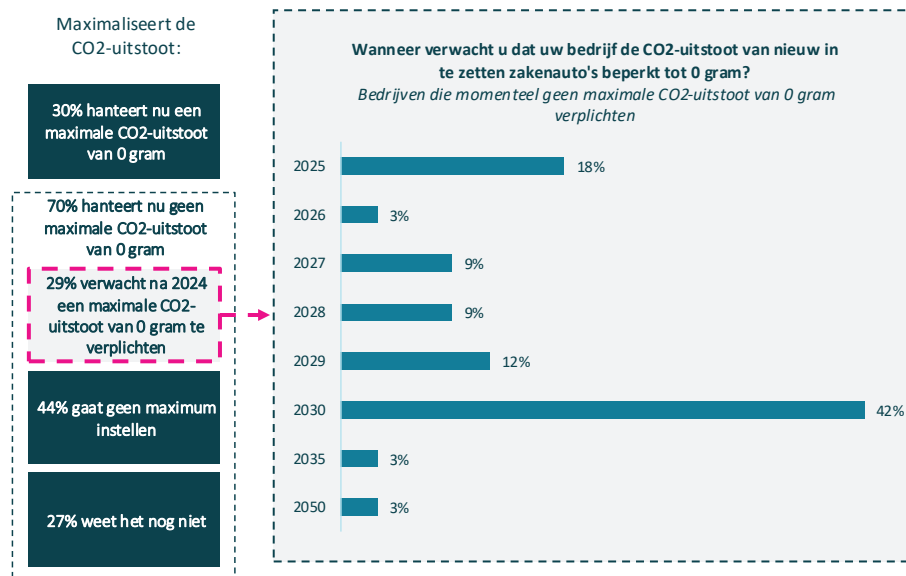
Is de CO2-uitstoot van een nieuw in te zetten zakenauto aan een maximum gebonden? En zo ja, wat is dat maximum, uitgaande van de meest voorkomende categorie zakenauto's?



Categorieën CO2-uitstoot van bedrijven met meer dan 1000 medewerkers



4.6 Ander profiel voor bedrijven die EV verplichten

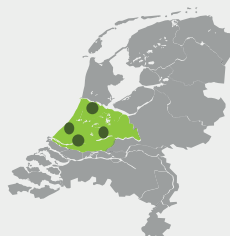
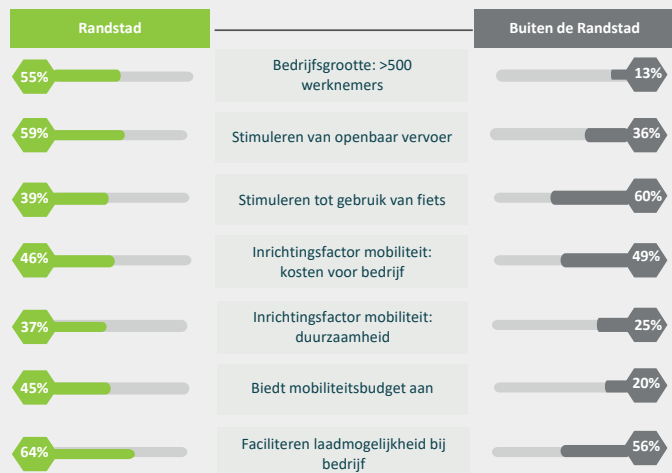


Aan bedrijven die momenteel nog geen maximale uitstoot van 0 gram verplichten, is gevraagd wanneer ze van plan zijn dit wel te doen. 29% verwacht na 2024 een maximum in te stellen. Voor deze groep lijken 2025 en 2030 twee belangrijke referentiejaar te zijn: 18% verwacht

dat 0 gram CO₂-uitstoot in 2025 de norm zal zijn, en 42% verwacht dit tegen 2030.

44% van de bedrijven geeft aan geen plannen te hebben om een maximum in te stellen, terwijl 27% nog geen beslissing heeft genomen.

Perspectief van bedrijven mét een EV-verplichting Gevestigd in de Randstad vs. buiten de Randstad



Perspectief van bedrijven met EV-verplichting vs. zonder EV-verplichting



Bedrijven die streven naar een maximale uitstoot van 0 gram/km en dus uitsluitend volledig elektrische auto's in hun wagenpark toelaten, hebben een onderscheidend bedrijfsprofiel. Opvallend is dat hun sterke nadruk op elektrische voertuigen slechts een onderdeel is van hun bredere visie op mobiliteit. Deze bedrijven zijn vaak groter, stimuleren vaker het gebruik van openbaar vervoer en fietsen, bieden vaker een mobiliteitsbudget aan en faciliteren in hogere mate laadmogelijkheden. Bij deze bedrijven staan duurzaamheid en CO2-reductie centraal in hun mobiliteitsstrategie, terwijl kosten en medewerkerstevredenheid daarop volgen.

Hoofdstuk 5

Houding ten opzichte van alternatieve mobiliteitsvormen

Inleiding



Reizigers

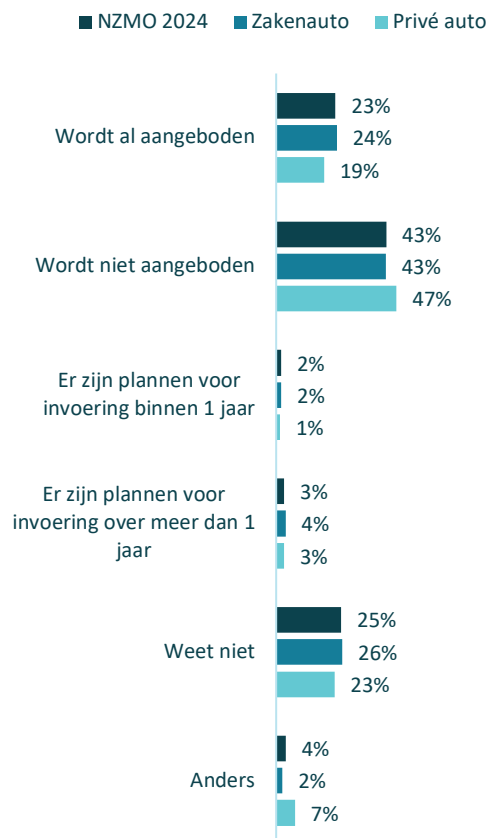


Bedrijven

Duurzaamheid en CO₂-reductie spelen een steeds grotere rol in de vormgeving van het zakelijke mobiliteitsbeleid van bedrijven, naast kostenbeheersing. Ook medewerkerstevredenheid en keuzevrijheid worden steeds belangrijker. Hoe bedrijven deze factoren concreet willen vertalen naar praktische mobiliteitsoplossingen, op welke gebieden zij de nadruk willen leggen, en welke voorzieningen ze willen faciliteren, stimuleren of zelfs verplichten, wordt besproken in paragraaf 3.5. In dit hoofdstuk komt verder het mobiliteitsbudget aan bod, evenals de fiets van de zaak en deelauto's/poolauto's. Hoe kijken werkgevers en zakelijke reizigers naar deze alternatieve mobiliteitsvormen?

5.1 Weinig interesse in mobiliteitsbudget

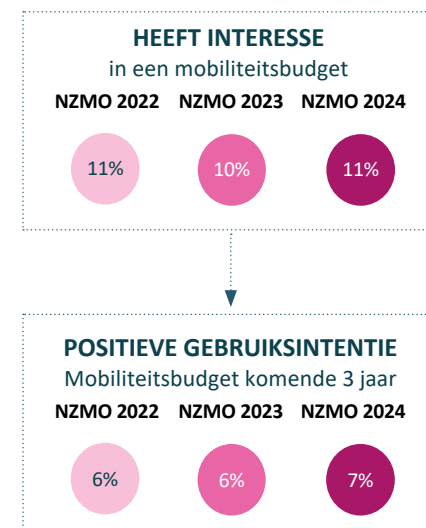
Wat is het beleid van uw werkgever m.b.t. het aanbieden van een mobiliteitsbudget?



Wat is de reden om voor een mobiliteitsbudget te kiezen?



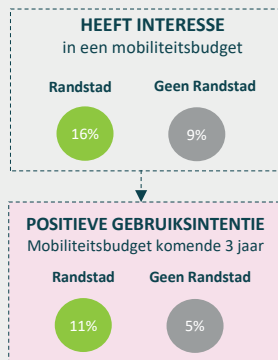
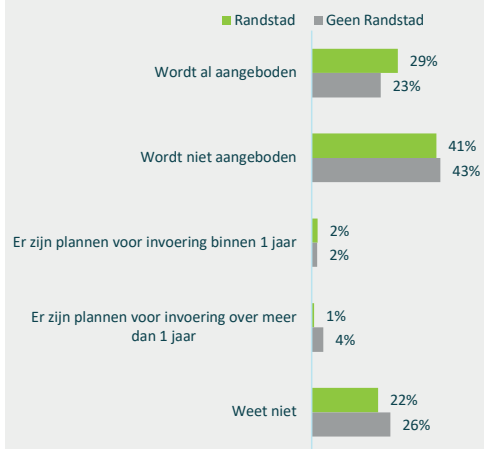
Een kwart van de zakelijke rijders heeft een werkgever die een mobiliteitsbudget aanbiedt. Bij ongeveer de helft wordt het niet aangeboden en een kwart weet het niet. Keuzevrijheid en lagere kosten zijn de belangrijkste redenen om voor een mobiliteitsbudget te kiezen.



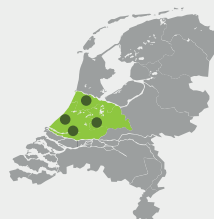
11% geeft aan interesse te hebben in een mobiliteitsbudget. 7% heeft een positieve gebruiksintentie om de komende drie jaar gebruik te gaan maken van een mobiliteitsbudget. Niet anders dan het beeld dat we de afgelopen jaren hebben gemeten.

Perspectief van zakelijke reizigers woonachtig in de Randstad vs. buiten de Randstad

Wat is het beleid van uw werkgever m.b.t. het aanbieden van een mobiliteitsbudget?

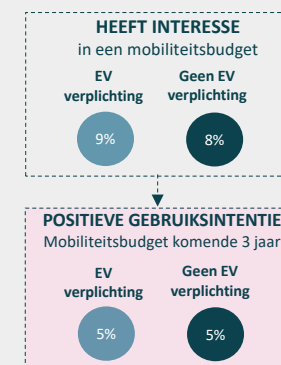
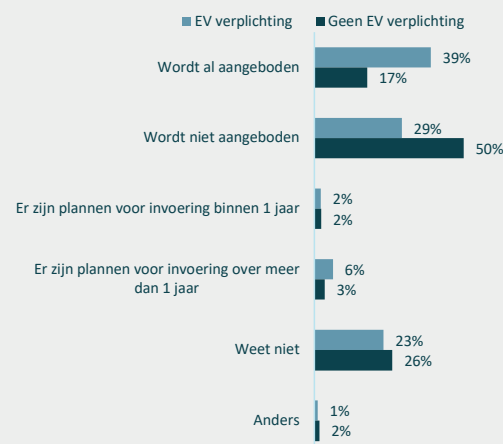


Zakelijke reizigers die in de Randstad wonen hebben vaker interesse in een mobiliteitsbudget dan zakelijke reizigers die buiten de Randstad wonen. De intentie om komende drie jaar gebruik te maken van een mobiliteitsbudget is bij zakelijke reizigers in de randstad hoger (11% vs 5%).



Perspectief van zakelijke reizigers met EV-verplichting vs. zonder EV-verplichting

Wat is het beleid van uw werkgever m.b.t. het aanbieden van een mobiliteitsbudget?



Zakelijke reizigers met en zonder EV-verplichting hebben ongeveer dezelfde interesse voor een mobiliteitsbudget. De intentie om komende drie jaar gebruik te maken van een mobiliteitsbudget is voor beide groepen 5%.

5.2 Invoering mobiliteitsbudget blijft achter bij de intenties



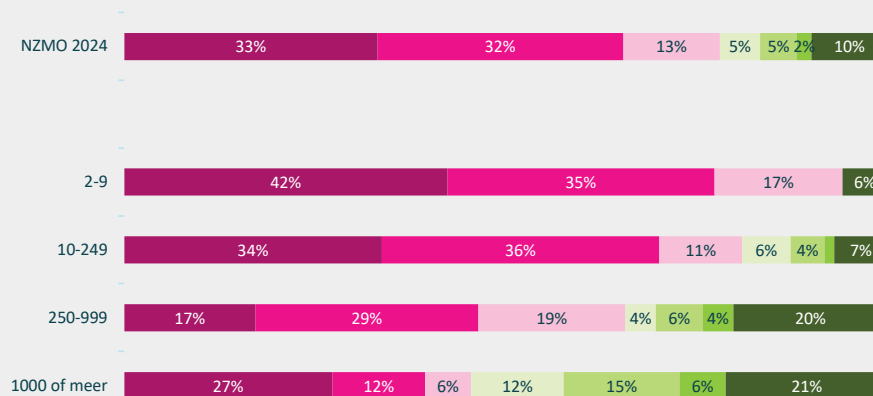
Bedrijven voorspellen jaar na jaar een groeiende rol voor het mobiliteitsbudget. Echter, elke nieuwe meting toont aan dat de daadwerkelijke invoering en implementatie van het mobiliteitsbudget veel minder voortvarend verloopt dan verwacht.

Ongeveer 10% van de bedrijven biedt momenteel een mobiliteitsbudget aan, en 9% verwacht dit binnen de komende drie jaar in te voeren (tegenover 10% vorig jaar). Het aantal bedrijven dat een mobiliteitsbudget als reisoptie aanbiedt, is afgenomen (de index daalde van 161 naar 147). Van de bedrijven die een mobiliteitsbudget aanbieden, maakt gemiddeld ongeveer een vijfde van de werknemers gebruik.

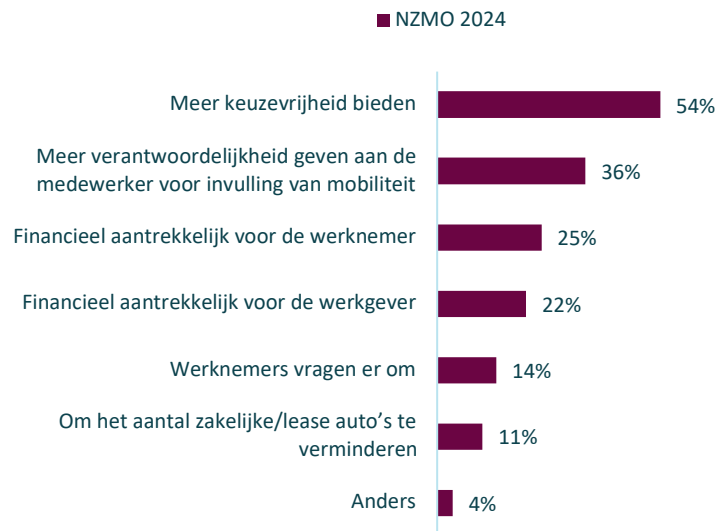
Hoe groter het bedrijf, des te vaker wordt een mobiliteitsbudget aan werknemers aangeboden. Zo biedt 20% van de grote bedrijven met meer dan 250 werknemers een mobiliteitsbudget aan.

Interesse en gebruik mobiliteitsbudget

- Mobiliteitsbudget is geen interessante oplossing
- Wij hebben ons er nog onvoldoende in verdiept
- Mobiliteitsbudget geen interessante oplossing, maar wellicht wel in de toekomst
- Mobiliteitsbudget een interessante oplossing, maar het is fiscaal niet interessant voor onze medewerkers
- Geïnteresseerd in een mobiliteitsbudget, en gaan ons er in verdiepen
- Heel enthousiast over een mobiliteitsbudget, aan het uitzoeken hoe te implementeren
- We bieden al een mobiliteitsbudget aan



Waarom biedt uw bedrijf een mobiliteitsbudget aan?

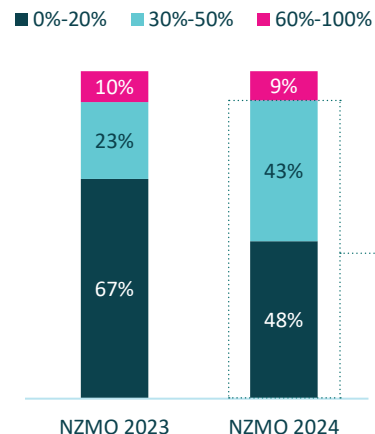


Bedrijven die een mobiliteitsbudget aanbieden, vinden het belangrijk om hun werknemers keuzevrijheid te bieden en leggen daarmee ook meer verantwoordelijkheid voor hun mobiliteit bij de werknemer zelf. 38% van de bedrijven verwacht dat het mobiliteitsbudget de komende drie jaar een belangrijke rol zal spelen, terwijl 36% verwacht dat dit juist niet het geval zal zijn. De belangrijkste redenen waarom bedrijven (nog) geen mobiliteitsbudget aanbieden, zijn dat werknemers er niet om vragen (53%) en dat het te veel administratieve lasten met zich meebrengt (32%). Daarnaast worden hoge kosten steeds vaker als argument genoemd, met een stijging van 10% naar 20%.

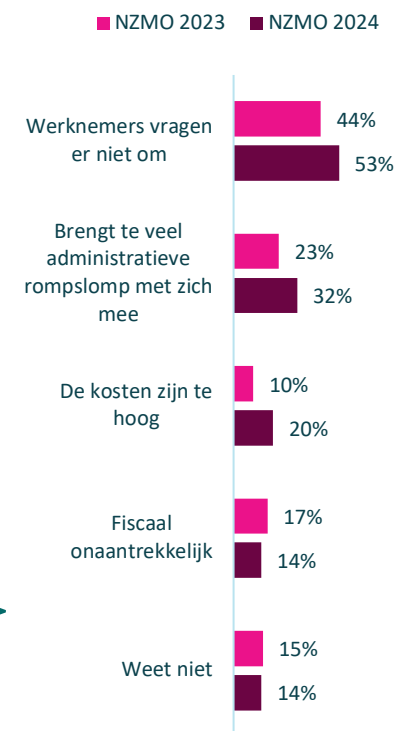
Verwacht u dat het mobiliteitsbudget de komende drie jaar een belangrijkere rol gaat spelen binnen uw bedrijf?

	NZMO 2023	NZMO 2024
Ja	44%	38%
Nee	34%	36%
Weet niet	23%	26%

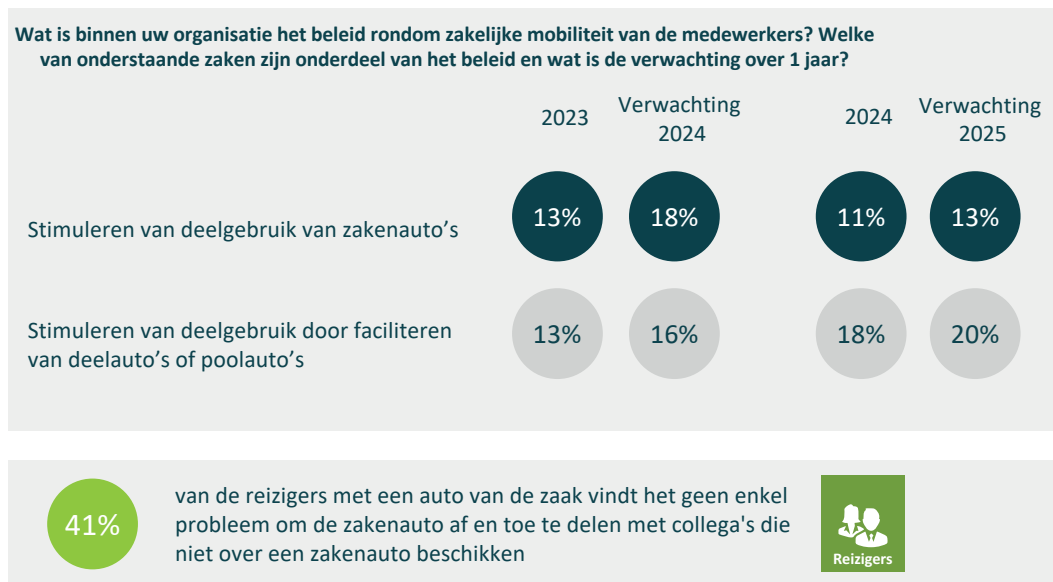
Hoe groot is de kans dat u de komende drie jaar een mobiliteitsbudget aanbiedt aan de zakelijke reizigers?



Waarom verwacht uw bedrijf de komende 3 jaar waarschijnlijk geen mobiliteitsbudget aan te bieden?



5.3 Toenemende interesse voor poolauto's en deelauto's



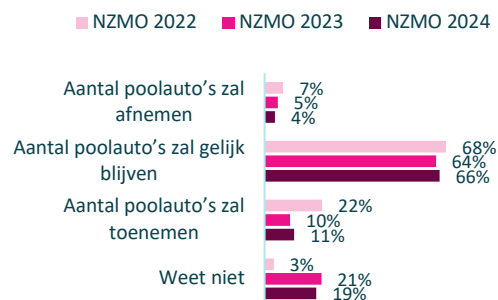
Het stimuleren van het gedeeld gebruik van zakenauto's is licht gedaald van 13% naar 11%, ondanks eerdere verwachtingen (vorig jaar reageerde 18% van de bedrijven positief).

Berijders van een zakenauto zijn matig enthousiast over het delen van hun zakenauto. 41% vindt het geen enkel probleem om de zakenauto af en toe te delen met collega's die niet beschikken over een zakenauto.

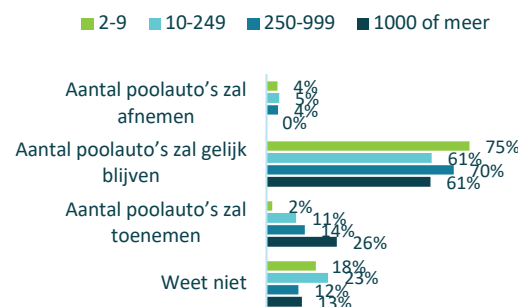
Het stimuleren van gedeeld gebruik door middel van het faciliteren of inzetten van deelauto's en poolauto's is toegenomen van 13% naar 18%. De verwachting voor volgend jaar is dat het gebruik van deel- en poolauto's verder zal toenemen.

De verwachte toename van poolauto's ligt, net als vorig jaar, vooral bij grote bedrijven: één op de vier verwacht een groei van het aantal poolauto's, terwijl dit in 2023 nog één op de vijf was.

Verwachte ontwikkeling poolauto's



Verwachte ontwikkeling poolauto's

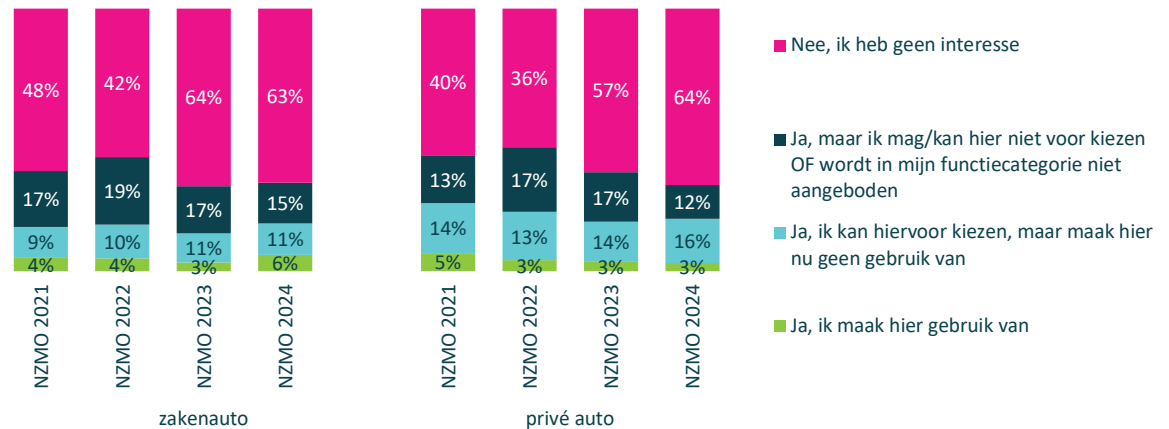


5.4 Potentieel voor (elektrische) fiets van de zaak

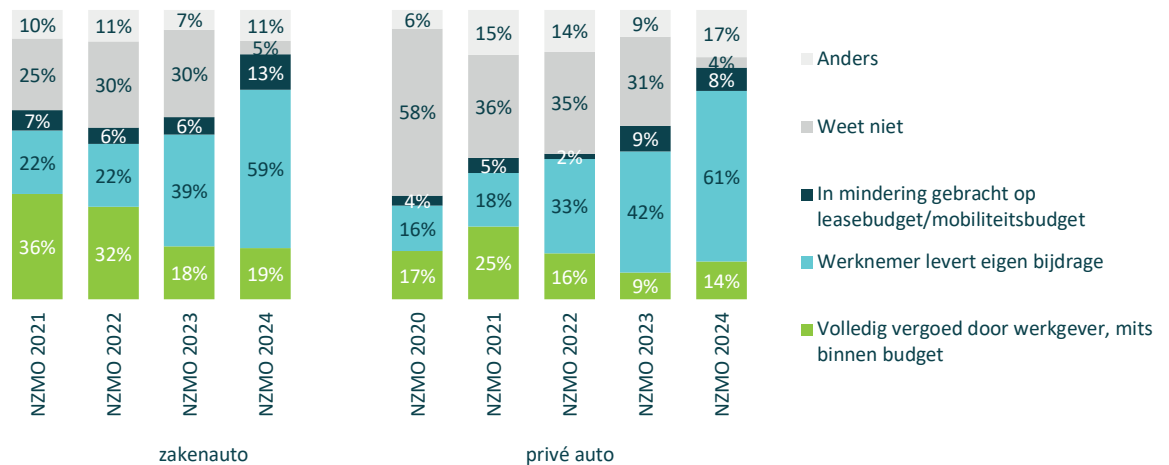
Interesse in fiets van de zaak:

- 6% van de zakenautorijders en 3% van de privéautorijders maken gebruik van een fiets van de zaak
- 26% respectievelijk 28% vindt een fiets van de zaak interessant
- Bij ongeveer een derde van de zakenautorijders worden de kosten voor de fiets bekostigd uit het lease/mobiliteitsbudget. Zo'n 60% levert een eigen bijdrage voor de fiets van de zaak.

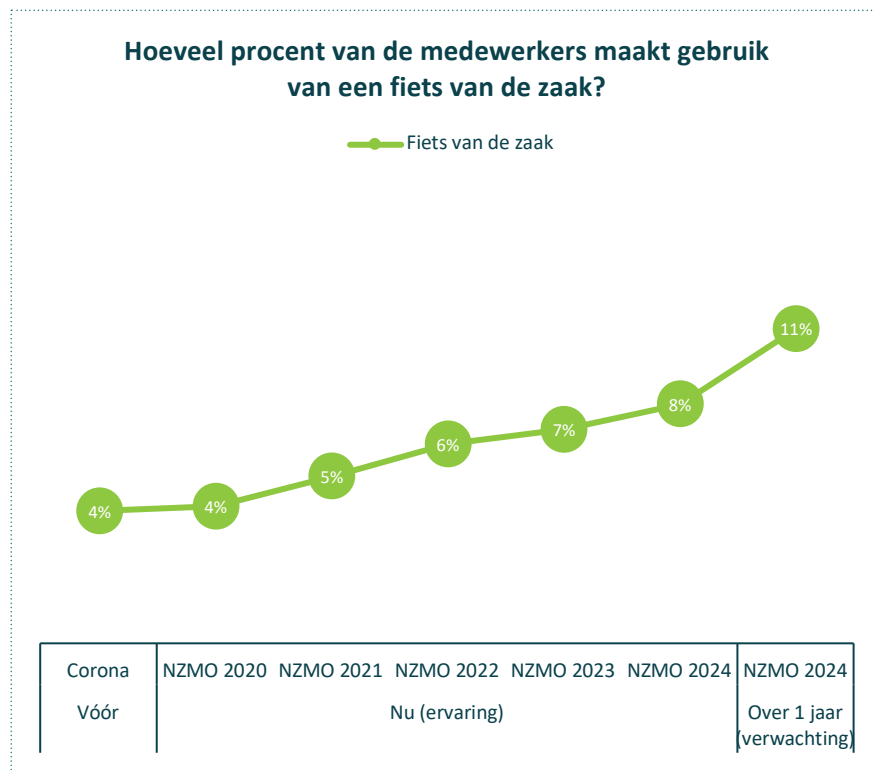
Interesse fiets van de zaak



Hoe fiets van de zaak vergoed



Indien fiets van de zaak wordt aangeboden



Meer bedrijven zijn de afgelopen jaren een fiets van de zaak gaan aanbieden. Niet alleen aan zakenautorijders maar ook aan forenzen die voor hun woon-werk kilometers een vergoeding krijgen. De participatie van medewerkers aan een fiets van de zaak regeling is eveneens toegenomen. Van 4% (van **alle** medewerkers) in 2020 tot 11% (van **alle** medewerkers) in 2024.

Waarom heeft uw bedrijf ervoor gekozen geen fiets van de zaak aan mw-ers aan te bieden?



Bedrijven die geen fiets van de zaak aanbieden doen dit vooral omdat medewerkers er niet om vragen of omdat voor de meeste werknemers de afstand woon-werk te groot is om met de fiets te overbruggen.



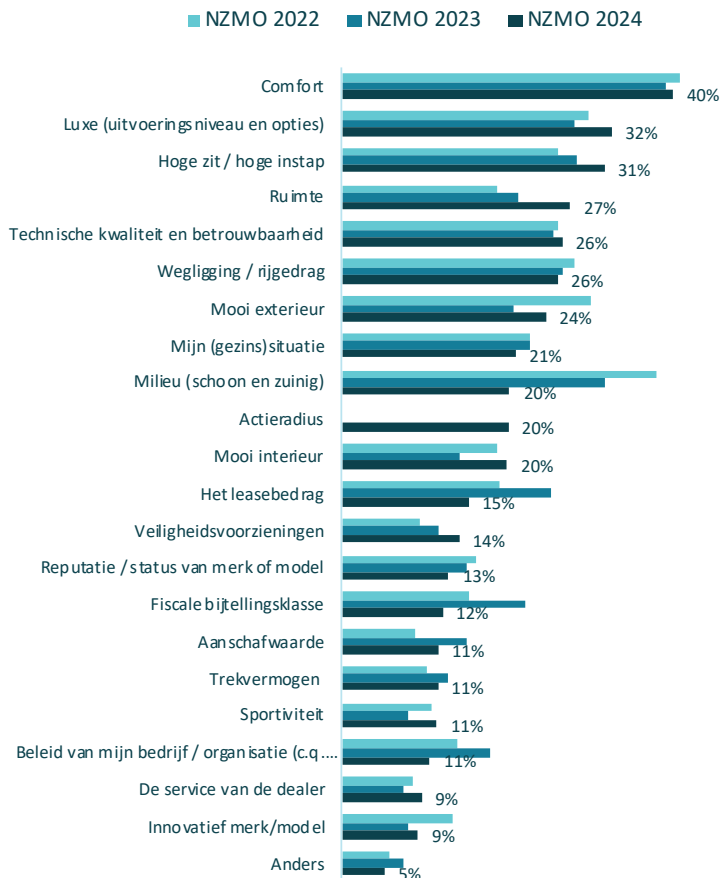
Hoofdstuk 6

De zakenauto



6.1 Keuzefactoren

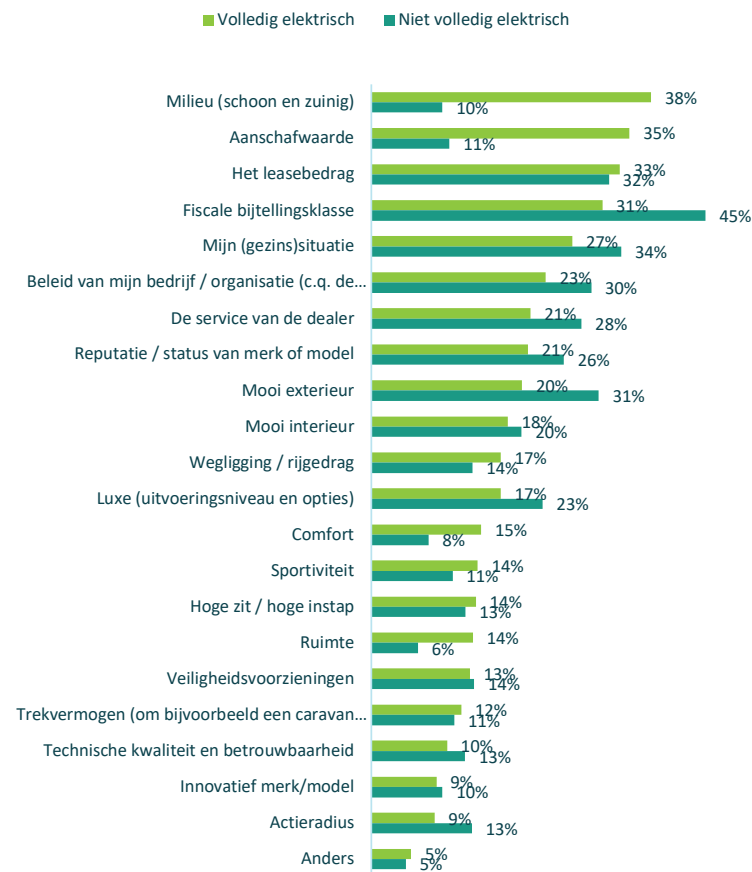
Keuzefactoren volgende zakenauto



Zakelijke autorijders hebben aangegeven hoe belangrijk elke keuzefactor voor hen is bij het kiezen van een zakenauto. Comfort, luxe, een hoge zit/ hoge instap, ruimte, technische kwaliteit en wegligging blijken de belangrijkste factoren te zijn. De milieufactor, die in 2023 nog de op één na hoogste prioriteit had, is in 2024 in belang afgenomen. De factor actieradius is nieuw in 2024 en kan daarom niet worden vergeleken met eerdere jaren.

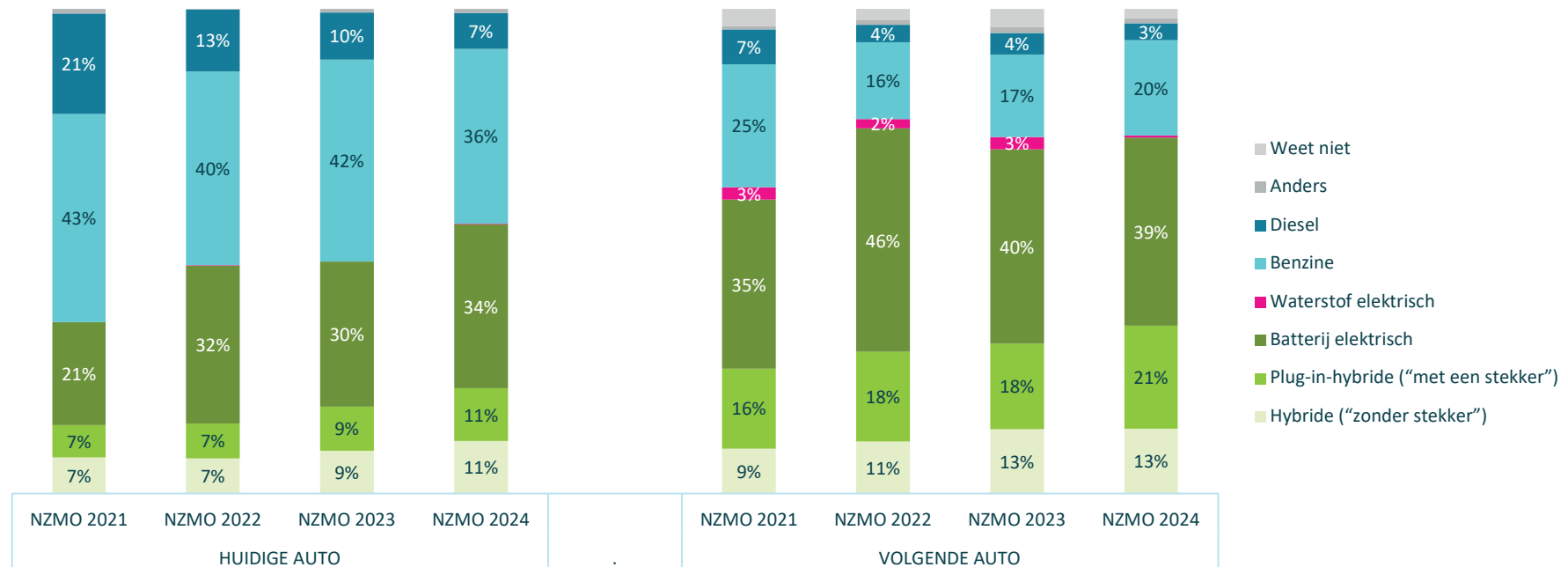
Wanneer de keuzefactoren worden opgesplitst in toekomstige keuzes voor EV's en niet-EV's (rechtergrafiek), blijkt dat 'milieu' voor EV-rijders de meest cruciale factor is, bijna vier keer zo belangrijk als voor niet-EV-rijders. Aanschafwaarde is voor hen eveneens veel belangrijker.

Keuzefactoren volgende zakenauto



6.2 Pas op de plaats voor elektrisch

Keuze brandstof ZAKENAUTO

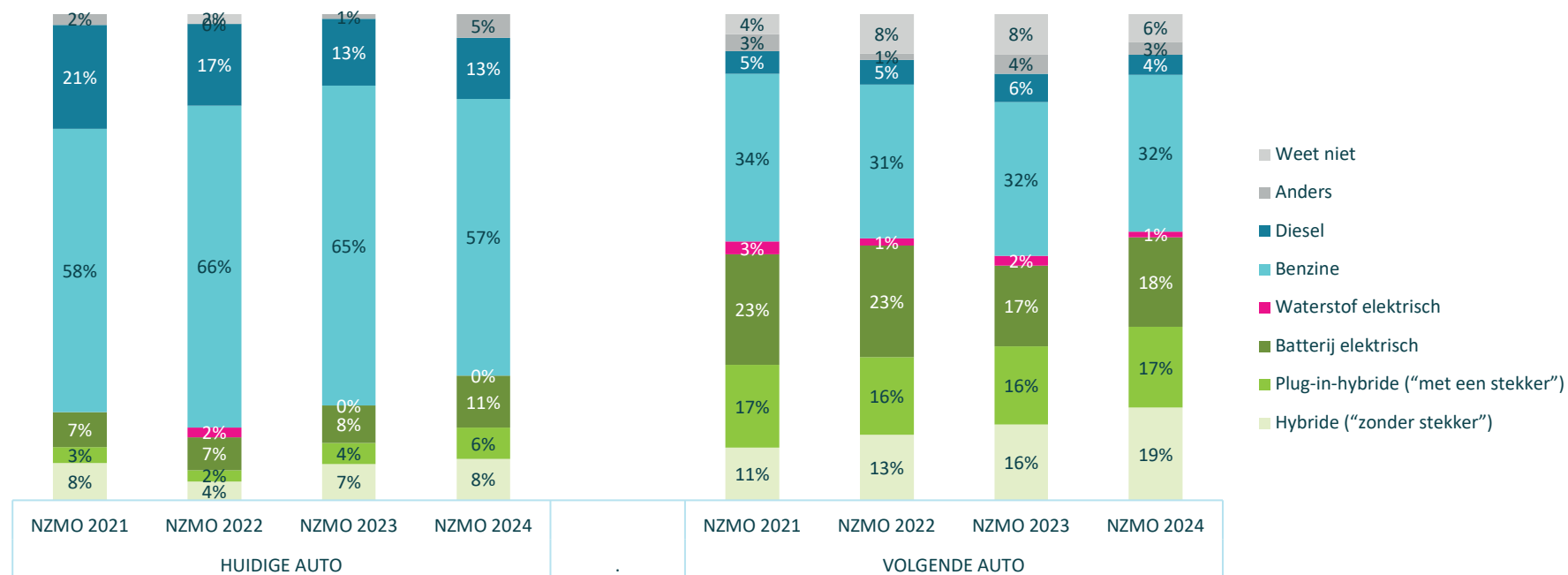


Van de ondervraagde zakenautorijders rijdt momenteel 34% in een batterij-elektrische auto. In totaal bezit 56% van de respondenten een auto met volledige of gedeeltelijke elektrificatie, waaronder batterij-elektrische, hybride of plug-in hybride voertuigen. Een aanzienlijk deel van de respondenten is van plan om bij hun volgende zakelijke autokeuze over te stappen naar een elektrische variant. Van deze groep kiest 39% voor een batterij-elektrisch voertuig, 21% voor een plug-in hybride en 13% voor een hybride auto. In totaal geeft dit een percentage van 73% voor geëlektrificeerde

aandrijfsystemen, tegenover 23% voor fossiele brandstoffen (waarvan 20% benzine en 3% diesel). De overige 2% is nog onzeker over hun keuze.

Opvallend is dat het aandeel zakelijke rijders dat voor een elektrische auto zal kiezen voor het tweede jaar op rij (licht) is afgenomen, van 46% in 2022 naar 40% in 2023 en 39% in 2024.

Keuze brandstof PRIVÉAUTO

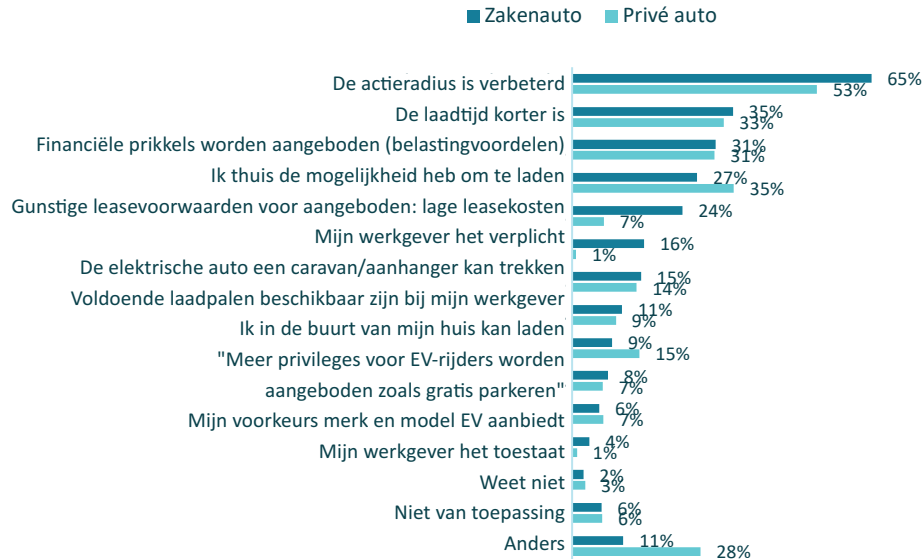


Zakelijke reizigers die de privéauto als hoofdvervoermiddel gebruiken, laten een duidelijk andere voorkeur zien wat betreft de brandstof- of energiebron voor hun volgende auto. Momenteel rijdt 11% in een volledig elektrische auto, 6% in een plug-in hybride en 7% in een hybride. De meerderheid, 70%, rijdt op benzine of diesel. Bij hun volgende autokeuze zal iets meer dan de helft overstappen naar een geëlektrificeerde

aandrijflijn, met voorkeuren voor achtereenvolgens: volledig elektrisch (18%), hybride (19%), plug-in hybride (17%) en waterstof elektrisch (1%). Desondanks zal 36% nog steeds kiezen voor benzine of diesel. Hoewel dit een aanzienlijke stap richting elektrificatie is, blijft de keuze voor volledig elektrisch achter ten opzichte van de voorkeuren onder zakelijke rijders.

6.3 Actieradius, laden en te weinig fiscaal voordeel blijven belangrijke barrières

Wanneer zou u wel voor een elektrische auto kiezen?

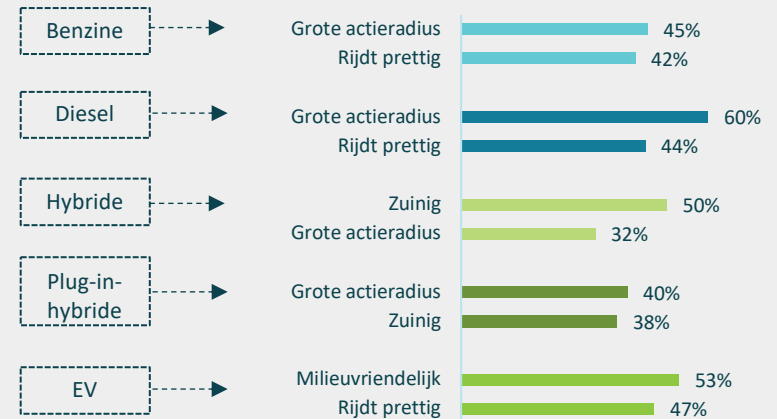


Aan de groep rijders die bij hun volgende zakenauto niet voor een elektrisch voertuig kiest, is gevraagd onder welke omstandigheden ze wél zouden overwegen om voor elektrisch te kiezen. De volgende redenen blijken doorslaggevend te zijn, in volgorde van belangrijkheid:

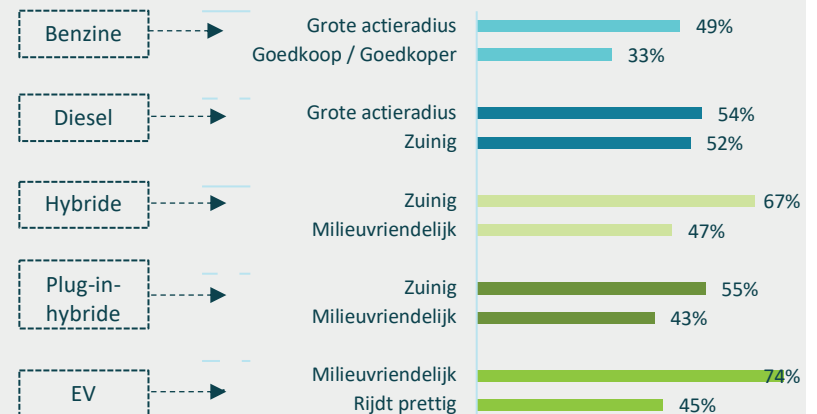
1. Als de actieradius verbeterd
2. Als de laadtijd korter wordt
3. Als er financiële prikkels worden aangeboden
4. Als ze thuis kunnen laden
5. Als er gunstige leasevoorwaarden zijn
6. Als de werkgever het verplicht stelt

Belangrijkste redenen om te kiezen voor:

Zakenauto

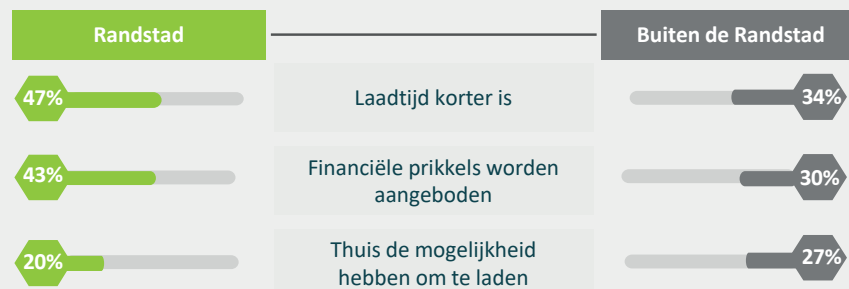


Privéauto

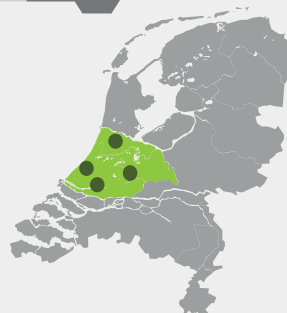




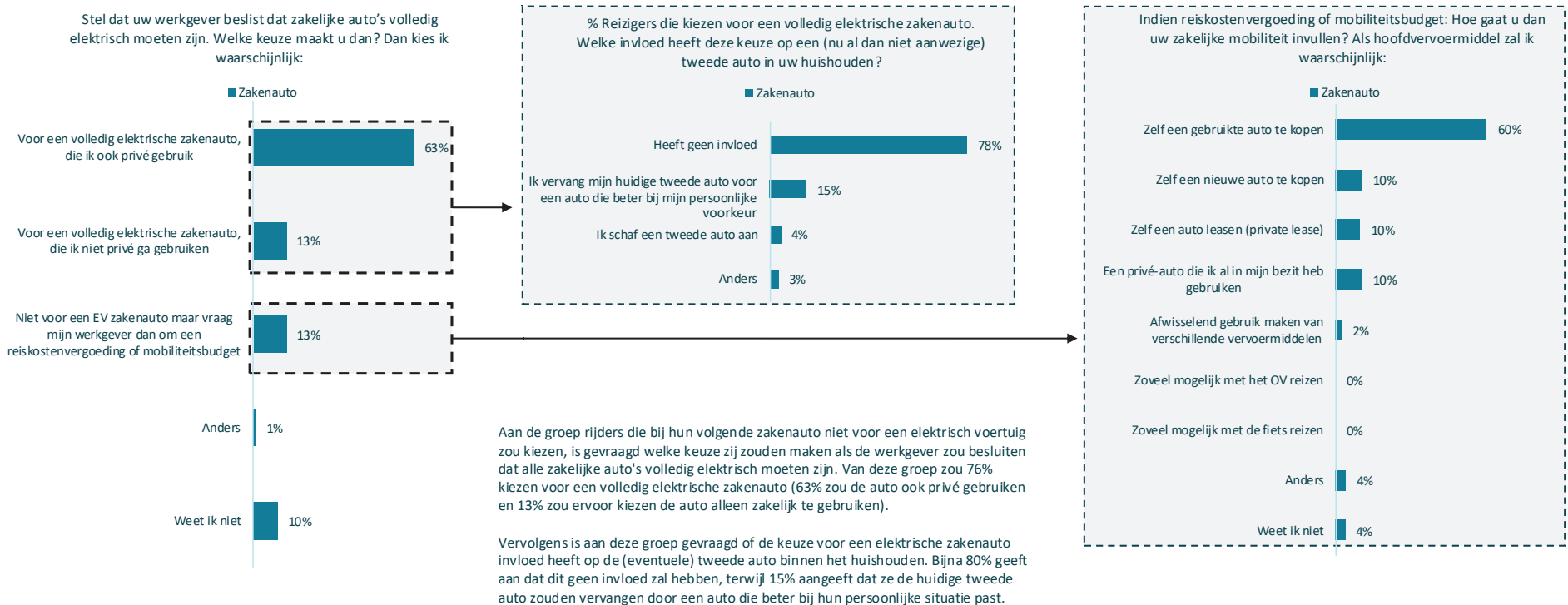
Perspectief van zakelijke reizigers woonachtig in de Randstad vs. buiten de Randstad



- 47% van de zakelijke rijders die in de randstad wonen gaan een volledig elektrische zakenauto kiezen als de laadtijd korter is. (Ten opzichte van 34% van de zakelijke rijders die buiten de randstad wonen).
- Deze groep heeft minder vaak de mogelijkheid om thuis te laden en is gevoeliger voor financiële prikkels.



6.4 Welke keuze indien de werkgever EV verplicht?



Aan de groep rijders die bij hun volgende zakenauto niet voor een elektrisch voertuig zou kiezen, is gevraagd welke keuze zij zouden maken als de werkgever zou besluiten dat alle zakelijke auto's volledig elektrisch moeten zijn. Van deze groep zou 76% kiezen voor een volledig elektrische zakenauto (63% zou de auto ook privé gebruiken en 13% zou ervoor kiezen de auto alleen zakelijk te gebruiken).

Vervolgens is aan deze groep gevraagd of de keuze voor een elektrische zakenauto invloed heeft op de (eventuele) tweede auto binnen het huishouden. Bijna 80%

geeft aan dat dit geen invloed zal hebben, terwijl 15% aangeeft dat ze de huidige tweede auto zouden vervangen door een auto die beter bij hun persoonlijke situatie past.

Indien de respondent de voorkeur heeft voor een reiskostenvergoeding of mobiliteitsbudget, zal in de meeste gevallen (60%) als hoofdvervoermiddel voor een gebruikte auto gekozen worden.



6.5 Diverse routes van en naar EV

1. Nu geen EV maar volgende auto wel EV (14%):

De meerderheid rijdt momenteel op benzine (59%). Deze groep is van plan om over te stappen op een volledig elektrische auto (100%). De belangrijkste reden om voor een volledig elektrische auto te kiezen is omdat de werkgever het verplicht. Meest genoemde reden om voor een specifiek merk/model te kiezen is milieuoverweging (40%). Een aanzienlijk aantal (38%) overweegt nieuwe automerken. 37% geeft aan dat hun werkgever een mobiliteitsbudget aanbiedt, en 44% heeft geen probleem om de auto met collega's te delen.

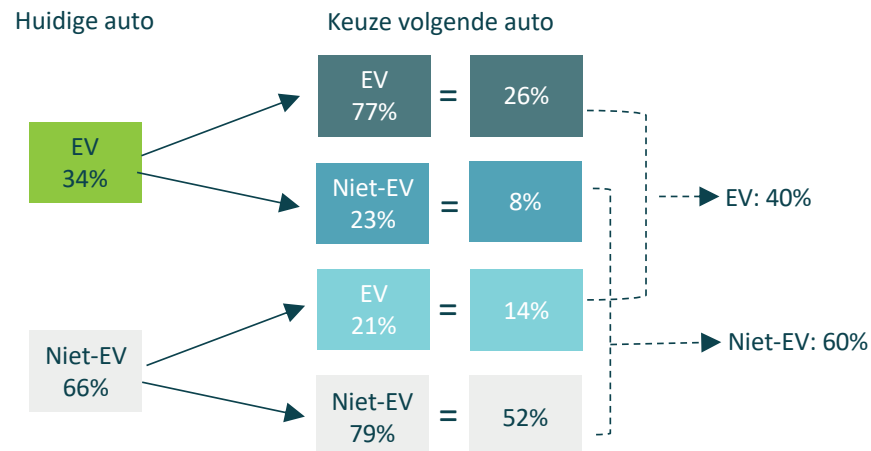
2. Nu wel EV en volgende auto geen EV (8%):

Deze groep rijdt momenteel volledig elektrisch (100%). Deze groep overweegt om voor een plug-in-hybride of benzine auto te kiezen. Belangrijkste reden hiervoor is het grote rijbereik (65%) van de auto. 66% geeft aan weer voor een EV te kiezen als de actieradius is verbeterd. Meest genoemde reden om voor een specifiek merk/model te kiezen is comfort (40%). Een aanzienlijk aantal (42%) overweegt nieuwe automerken. 33% geeft aan dat hun werkgever een mobiliteitsbudget aanbiedt, en 51% heeft geen probleem om de auto met collega's te delen.

3. Nu wel EV en volgende auto ook EV (26%):

Deze groep rijdt momenteel volledig elektrisch (100%). Deze groep is van plan weer voor EV te kiezen. De belangrijkste reden om voor een volledig elektrische auto te kiezen is omdat het milieuvriendelijk is. Meest genoemde reden om voor een specifiek merk/model te kiezen is actieradius (41%). Een aanzienlijk aantal (37%) overweegt nieuwe automerken. 28% geeft aan dat hun werkgever een mobiliteitsbudget aanbiedt, en 51% heeft geen probleem om de auto met collega's te delen.

De grootte van de verschillende groepen is als volgt samengesteld:





	Nu geen EV maar volgende auto wel EV	Nu wel EV maar volgende auto geen EV	Nu wel EV en volgende auto ook EV
Verplicht auto kiezen met 0 gram CO2-uitstoot	52%	23%	38%
Aandrijfsort huidige auto	Benzine 59%	EV 100%	EV 100%
Aandrijfsort volgende auto	EV 100%	Plug-in-hybride 63% Benzine 24%	EV 100%
Redenen volgende aandrijfsort	O Beleid werkgever 53% O Grote actieradius 3% O Milieuvriendelijk 38%	O Beleid werkgever 7% O Grote actieradius 65% O Milieuvriendelijk 8%	
De redenen om voor merk/model te kiezen	O Milieu 40% O Beleid van bedrijf 25% O Actieradius 24% O Comfort 28%	O Milieu 5% O Beleid van bedrijf 7% O Actieradius 20% O Comfort 47%	O Milieu 36% O Beleid van bedrijf 9% O Actieradius 41% O Comfort 33%
Wanneer wel EV		O Actieradius verbetert 66% O Financiële prikkels worden aangeboden 44% O Laadtijd korter is 36%	
Overweging nieuwe automerken (50% -100%)	38%	42%	37%
Werkgever die mobiliteitsbudget aanbiedt	37%	33%	28%
Kans (60-100%) gebruik maken mobiliteitsbudget komende 3 jaar	4%	10%	6%
Gebruik fiets van de zaak	11%	7%	7%
<i>Bezorgd dat ik binnen 2 jaar veel minder keuzevrijheid heb mbt invulling zakelijk mobiliteit</i>	35%	26%	22%
<i>Geen enkel probleem zakenauto af en toe te delen met collega's</i>	44%	51%	51%
<i>Mobiliteitsbudget is te veel gedoe, dan moet ik alles zelf uitzoeken en regelen</i>	53%	56%	47%
<i>Ik zal zeker minder gebruik maken van een benzine of diesel auto als reiskosten alleen worden vergoed voor duurzame vervoermiddelen (fiets, OV, EV)</i>	44%	42%	32%



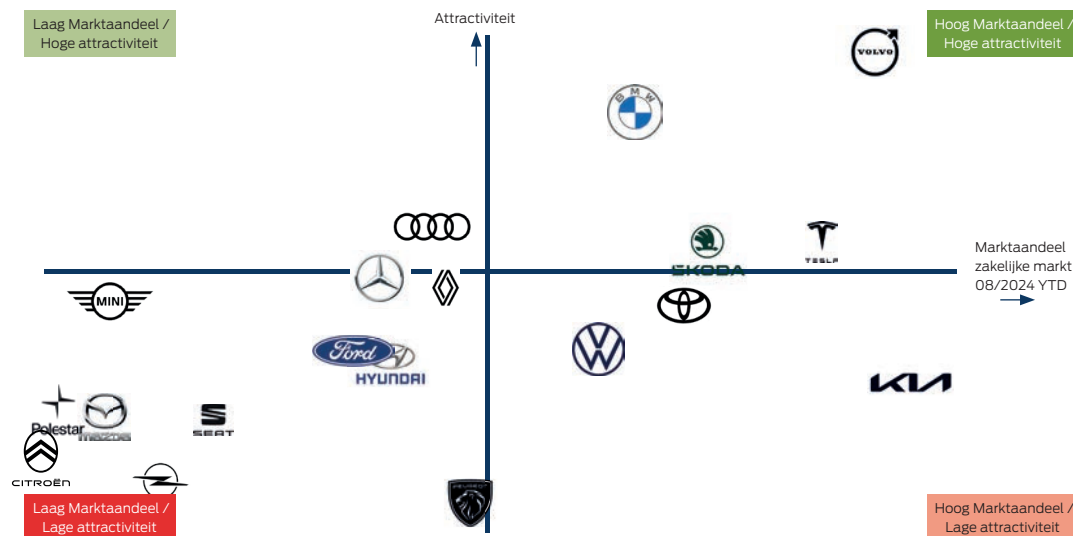
6.6 Loyaliteit en attractiviteit

De gemiddelde merkloyaliteit onder zakelijke rijders ligt op 43%. Dit betekent dat in 43% van de gevallen zakelijke rijders opnieuw zullen kiezen voor het merk waarin ze momenteel rijden. Traditioneel gezien scoren premiummerken een hogere loyaliteit, terwijl volumemerken vaak een lagere loyaliteit kennen. De loyaliteit onder BMW-rijders blijft hoog en is zelfs gestegen ten opzichte van vorig jaar. In 2024 zijn de grootste stijgers in loyaliteit Audi, Renault, Škoda, Toyota, Volkswagen, Polestar en Ford. De loyaliteit van Tesla-rijders heeft zich gestabiliseerd na de stijging die in 2023 plaatsvond.

Loyaliteit: stijgers en dalers

	Loyaliteit: Mijn volgende zakenauto heeft hetzelfde merk als mijn huidige auto					
	NZMO 2022		NZMO 2023		NZMO 2024	
	Rangorde	% loyale rijders	Rangorde	% loyale rijders	Rangorde	% loyale rijders
BMW	1	73%	1	70%	1	79%
Audi	9	43%	7	44%	2	60%
Renault	11	39%	9	38%	3	58%
Mercedes-Benz	6	46%	2	59%	4	56%
Tesla	12	36%	4	58%	5	54%
Škoda	4	54%	6	44%	6	53%
Volvo	3	56%	5	56%	7	51%
Toyota	13	36%	11	38%	8	51%
Volkswagen	17	29%	12	35%	9	46%
Polestar			17	25%	10	45%
MINI	2	61%	3	58%	11	42%
Hyundai	5	52%	8	40%	12	42%
Kia	10	42%	14	33%	13	35%
Citroën	8	44%	10	38%	14	33%
Ford	14	36%	19	19%	15	31%
Mazda	7	44%	13	33%	16	29%
Peugeot	16	33%	15	31%	17	29%
Opel	19	21%	18	24%	18	12%
Seat	15	33%	16	28%	19	11%

Attractiviteit: Volvo aan kop



BMW heeft jarenlang als stabiele factor de grootste aantrekkingskracht uitgeoefend op zakelijke rijders. Dit jaar wordt BMW echter ingehaald door Volvo, dat nu de hoogste attractiviteitsindex van alle merken heeft bereikt, met een score van 167. Deze hoge aantrekkelijkheid vertaalt zich direct in een sterk gestegen marktaandeel in de zakelijke markt tot en met augustus 2024, het sterke modellenaanbod van Volvo ligt hieraan ten grondslag (zie ook: Top 10 keuze

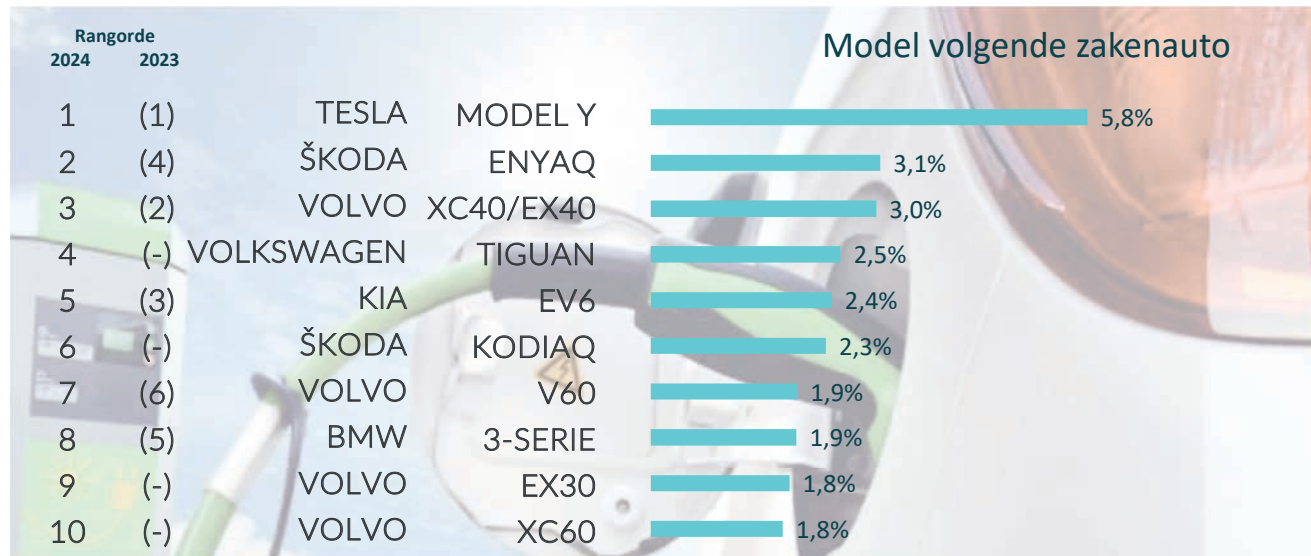
volgende zakenauto's op de volgende pagina). Ook Audi, Skoda en Tesla scoren hoog op attractiviteit. Daarentegen zijn Polestar, Mazda, Peugeot en Ford in aantrekkelijkheid gedaald ten opzichte van vorig jaar.

Hoewel KIA, Volkswagen en Toyota hoge marktaandelen realiseren in de zakelijke markt (gebaseerd op RDC-cijfers), ligt de attractiviteit van deze merken lager dan je op basis van hun marktpositie

Loyaliteit (% zakelijke rijders dat aangeeft opnieuw voor het merk te kiezen waarin ze nu rijden) en attractiviteit (% zakelijke rijders dat voor een merk auto gaat kiezen gedeeld door het % zakelijke rijders dat nu in dat merk rijdt) worden in het NZMO al jaren gemeten en zijn een betrouwbaar ijkpunt voor de gepercipieerde aantrekkelijkheid van merken en modellen in de zakelijke markt. De scores blijken in belangrijke mate voorspellend te zijn voor de ontwikkeling van de marktaandelen in de zakelijke markt.

zou verwachten. Dit komt deels door de opzet van de attractiviteitsindex, waarin toekomstige voorkeuren worden afgezet tegen het aantal huidige berijders van een merk (voor deze merken zijn dat er relatief veel). Hoe groter het absolute marktvolume van een merk, des te moeilijker het is om een hoge attractiviteitsindex te behouden. In dit licht zijn de scores van vooral Volvo, Tesla, Škoda en BMW bijzonder indrukwekkend.

6.7 Top 10 keuze volgende zakenauto (modellen)



De voorkeur van zakelijke rijders voor hun volgende merk en model kan worden gezien als een belangrijke indicator: hoewel niet iedereen op korte termijn een nieuwe auto nodig heeft, biedt dit een betrouwbare meting van de populariteit van de huidige beschikbare modellen. De top 10 van voorkeuren voor een volgende auto ziet er dit jaar

anders uit dan vorig jaar. Wat opvalt is dat deze lijst nu grotendeels bestaat uit SUV's en crossovers. Waar de top 10 vorig jaar nog zes crossovers/SUV's omvatte, zijn dat er dit jaar acht. Ruimte en een hoge zitpositie blijven belangrijke factoren. Onder de volledig elektrische modellen in deze lijst bevinden zich de Tesla Model Y, Škoda Enyaq, Volvo EX40 en

EX30, en Kia EV6. Volvo domineert de lijst met maar liefst vier modellen.

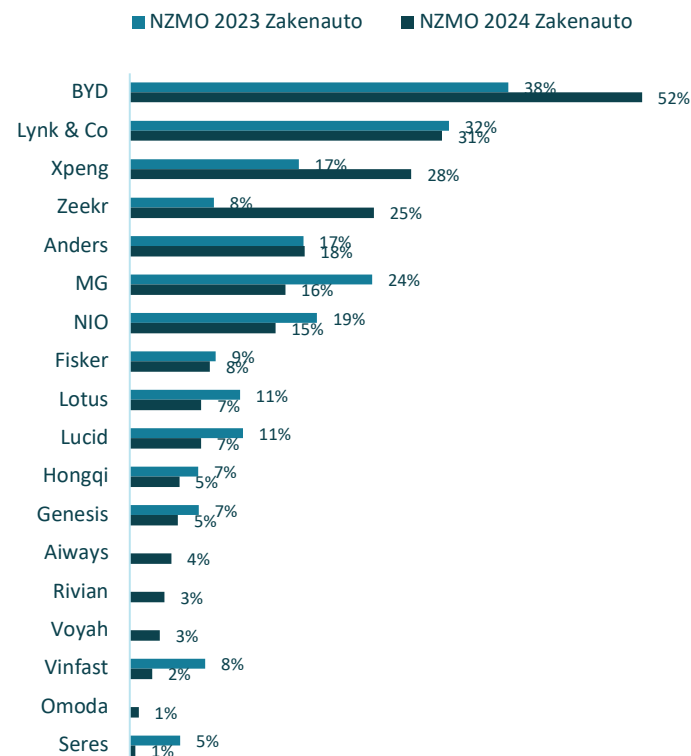
De Škoda Kodiaq, Volkswagen Tiguan, en Volvo XC60 en EX30 stonden vorig jaar niet in de top 10, terwijl de Kia Niro, Škoda Octavia, BMW 5-serie en Tesla Model 3 dit jaar buiten de lijst vallen.

6.8 Overweging 'nieuwe merken' door autorijders

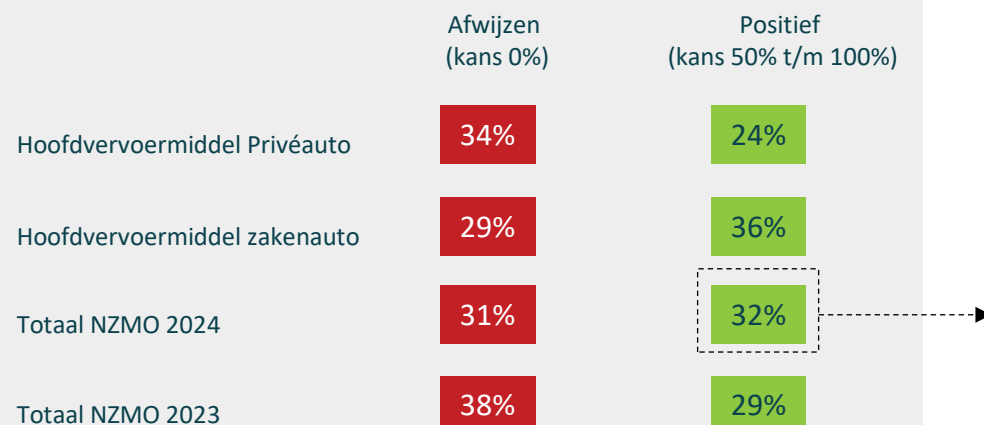
Introductie voor respondent (voor zowel autorijders als bedrijven):

"Er verschijnen steeds meer nieuwe automerken op de internationale automarkt. Herkomstland van deze merken zijn onder andere China, de Verenigde Staten en Vietnam. Deze merken brengen voornamelijk volledig elektrisch aangedreven auto's op de markt. Een aantal van die merken zijn al actief in Nederland".

Welke merken zou u overwegen?



Zou uw volgende auto een van de nieuwe merken kunnen zijn?

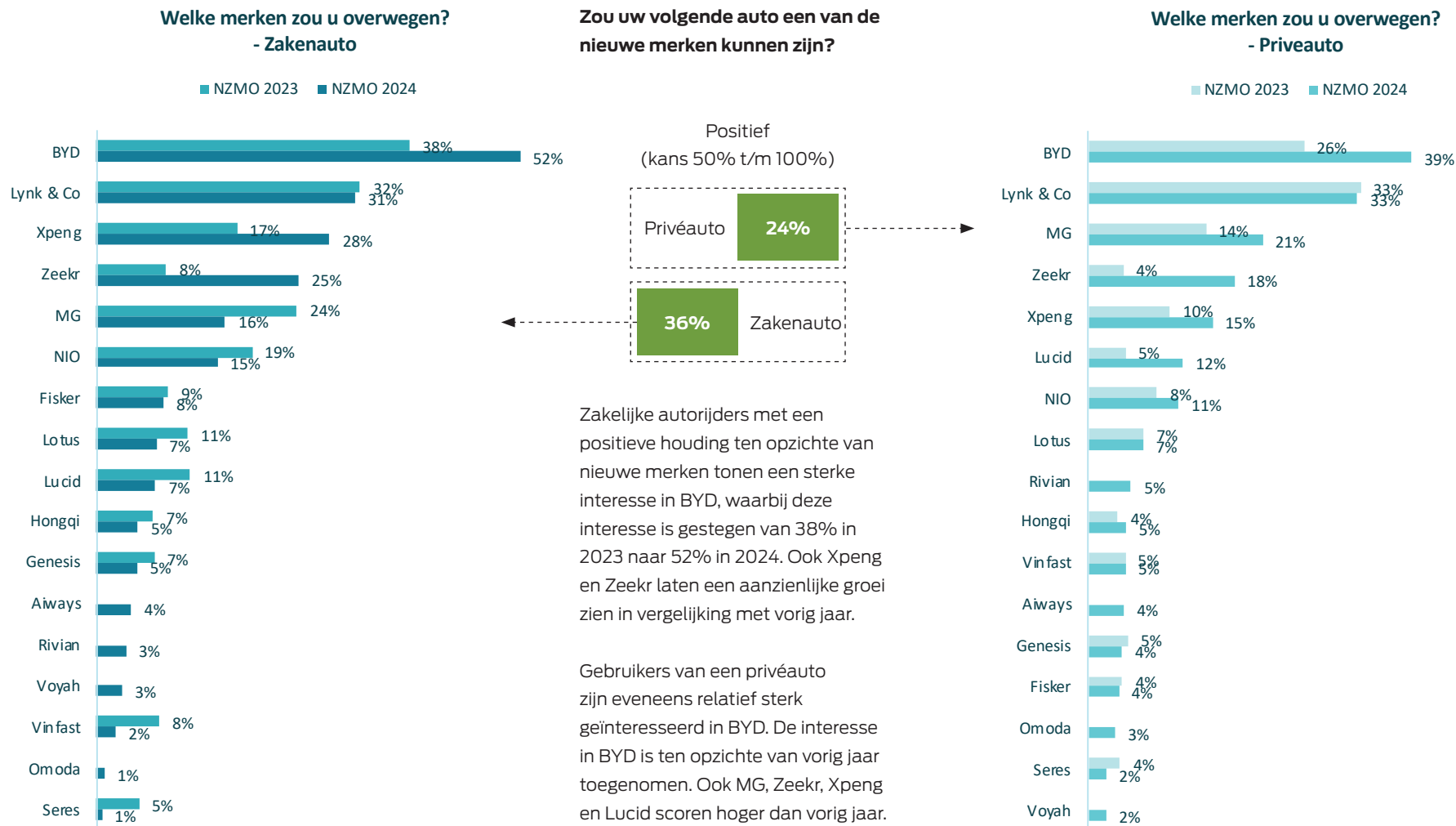


32% van de zakelijke reizigers die de auto als hoofdvervoermiddel gebruiken, staan in principe open voor een van de 'nieuwe merken' als hun volgende keuze. Zakelijke rijders (36%, vergeleken met 32% vorig jaar) zijn positiever gestemd dan gebruikers van

een privéauto (24%, vergeleken met 23% vorig jaar). Daarnaast wijst 31% de mogelijke keuze voor een nieuw merk resoluut af, wat een daling is ten opzichte van 38% vorig jaar. De acceptatie van nieuwe merken neemt dus toe, vooral onder zakelijke rijders.

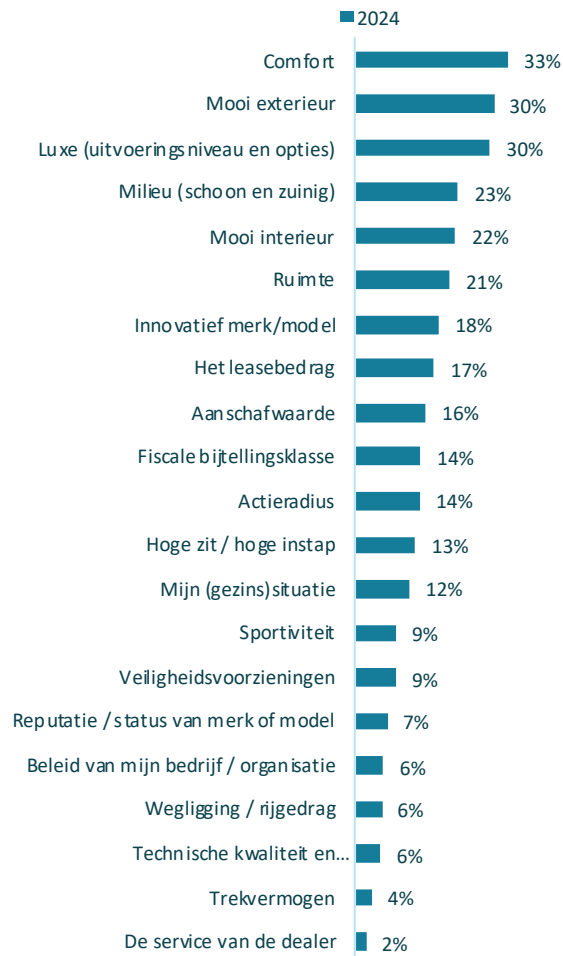
Aan de groep die positief staat tegenover nieuwe merken, is gevraagd welke merken zij overwegen. De top 5 bestaat uit BYD (48%), Lynk & Co (32%), Xpeng (25%), Zeekr (22%) en MG (17%).

Overweging 'nieuwe merken' door zakenauto- en privéautorijders

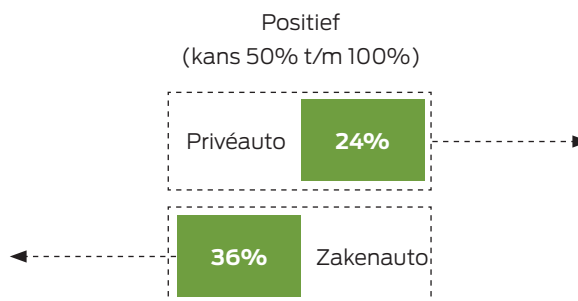


Overweging 'nieuwe merken' – keuzefactoren

Keuzefactoren nieuwe automerken - Zakenauto



Wat zijn de allerbelangrijkste redenen om voor deze auto te kiezen? (maximaal 5)

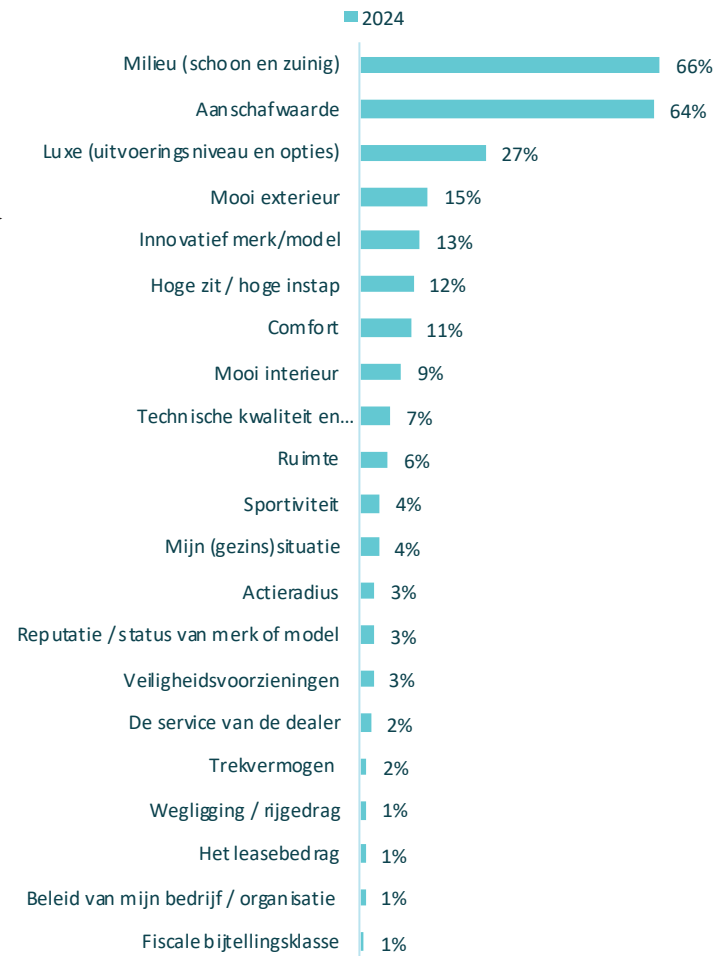


Comfort, mooi exterieur, luxe, milieu en mooi interieur zijn voor zakenauto rijders de belangrijkste factoren bij de keuze van één van de 'nieuwe automerken'.

De belangrijkste keuzefactoren voor berijders van een privéauto verschillen van de zakenauto rijders. De top 5 bestaat uit; milieu, aanschafwaarde, luxe, mooi exterieur, en innovatief merk/model.

Zakenauto rijders beschouwen comfort als één van de belangrijkste keuzefactoren terwijl dat voor privéauto rijders het milieu is. Beide groepen berijders vinden een mooi exterieur en luxe belangrijke factoren. De privéauto rijder hecht echter meer waarde aan de aanschafwaarde, prijs speelt een grote rol bij de beslissing.

Keuzefactoren nieuwe automerken - Priveauto



6.9 Verwachtingen ‘nieuwe merken’ voor het eigen wagenpark

Introductie voor respondent (voor zowel autorijders als bedrijven):

"Er verschijnen steeds meer nieuwe automerken op de internationale automarkt. Herkomstland van deze merken zijn onder andere China, de Verenigde Staten en Vietnam. Deze merken brengen voornamelijk volledig elektrisch aangedreven auto's op de markt. Een aantal van die merken zijn al actief in Nederland".

Hoe kijkt u in het algemeen naar de komst van deze nieuwe automerken?

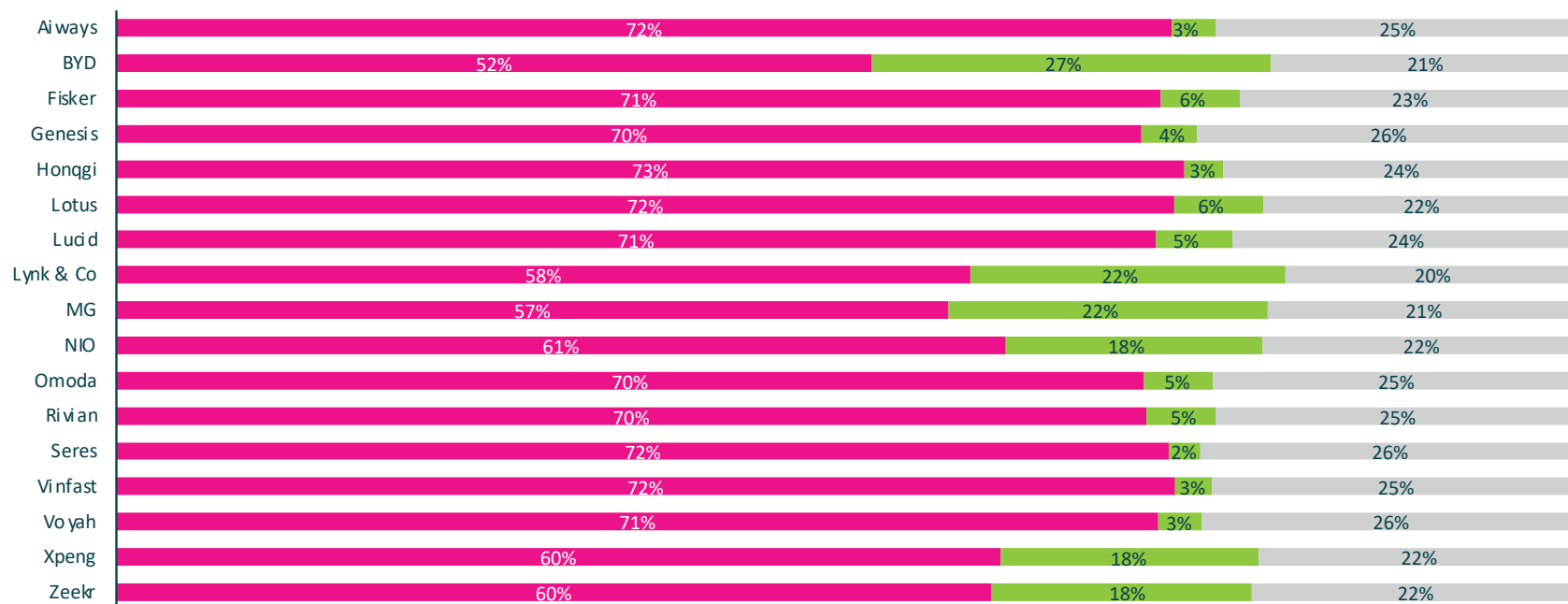
Samenvatting van de reacties op de nieuwe merken in de auto-industrie (open antwoorden, gegenereerd met ai):

De reacties zijn gemengd. Een groot aantal respondenten is afwachtend en benadrukt het belang van betrouwbaarheid. Een deel van de respondenten is conventioneel en geeft de voorkeur aan Europese merken. Daarnaast zijn respondenten kritisch over nieuwe automerken vanwege de zorgen over privacy, veiligheid en eventuele politieke invloeden. Een ander deel van de respondenten is positief en is van mening dat het zal bijdragen aan concurrentie, innovatie bevordering en prijsdalingen. Deel van de respondenten neemt een voorzichtige houding aan en wil eerst zien en dan geloven.

- Kleine bedrijven (2-9 medewerkers): Bedrijven tot 10 medewerkers zijn over het algemeen neutraal/positief over de komst van nieuwe automerken, met name omdat het de concurrentie bevordert en mogelijk daardoor de prijzen gunstiger worden. Met interesse worden de ontwikkelingen gevolgd. Markwerking wordt als een voordeel beschouwd.
- Middelgrote bedrijven (10-249 medewerkers): Merendeel is sceptisch afwachtend. Zij hebben zorgen over kwaliteit, betrouwbaarheid en service. Veel bedrijven in deze categorie geven aan dat ze voorlopig vasthouden aan bekende merken totdat de nieuwe automerken zich op de markt hebben bewezen. Echter, er zijn ook een aantal bedrijven in deze categorie met positieve geluiden, zij zien de nieuwe automerken als een impuls voor concurrentie en innovatie.
- Grote bedrijven (250-999 medewerkers): Hier zijn de meningen divers maar veelal neutraal/positief. Enerzijds is er een zekere mate van interesse in de ontwikkelingen en wordt concurrentie als positief ervaren. Anderzijds zijn er duidelijke zorgen over de onderhoud en service, betrouwbaarheid, en lange-termijn kwaliteit van deze nieuwe merken. Er is sprake van een afwachtende houding.
- Zeer grote bedrijven (1000 of meer medewerkers): Deze bedrijven zijn over het algemeen positiever over de komst van nieuwe automerken, met name omdat het de concurrentie bevordert en mogelijk daardoor de prijzen gunstiger worden. Zij zijn de voorstanders en zijn geïnteresseerd in de verdere ontwikkeling.

Welke van de nieuwe automerken verwacht u de komende 3 jaar in uw wagenpark?

■ Zeer onwaarschijnlijk / onwaarschijnlijk ■ Zeer waarschijnlijk / waarschijnlijk ■ Weet niet



Het algemene beeld van de 'nieuwe merken' is sterk verdeeld. Een deel van de respondenten is zeer positief en meent dat "meer keuze leidt tot snellere elektrificatie". Een ander deel is echter zeer argwanend, met bedenkingen over kwaliteit en privacy. Het grootste deel van de respondenten neemt een afwachtende houding aan en wacht de ontwikkelingen af.

Desondanks verwacht een aanzienlijke groep dat binnen drie jaar een of meerdere nieuwe merken zeer waarschijnlijk in hun wagenpark zullen worden opgenomen.

De top-5:

1. BYD (27%)
2. MG (22%)
3. Zeekr (18%)
4. Xpeng (18%)
5. Lynk & CO (22%)





Bijlage

In dit hoofdstuk worden de trends in de markt voor zakelijke personenauto's behandeld. Hiervoor is gebruik gemaakt van AutoMotive Dashboard van RDC – een platform voor het analyseren van automotive data. Alle data hebben betrekking op nieuw geregistreerde personenauto's tot en met augustus 2024. Voor de analyses van de zakelijke markt zijn de volgende segmenten (naar soort eigenaar) geclusterd: Klein zakelijk, Fleetowner, Leasemaatschappij, Lease RTL en Rental.

De totale markt en de zakelijke markt

- De totaalmarkt nieuwverkopten bestaat in de eerste 8 maanden van 2024 uit 247.464 personenauto's, dat is 3,7% minder dan in 2023. In de eerste 8 maanden van 2024 is het aandeel zakelijk 64,6%, dat is 0,7 procentpunt hoger dan in 2023.
- Het totale zakelijke personenautopark bestaat in augustus 2024 uit 1,30 miljoen auto's, 20.000 auto's meer dan eind 2023. Dat is een toename van 1,7%.

De zakelijke markt – Een aantal kenmerken

- De populariteit van SUV's neemt sterk toe in het zakelijke segment, meer dan de helft van alle nieuw geregistreerde zakelijke auto's in 2024 is een SUV. Auto's in het C-SUV segment zijn het meest populair, dit is het segment waar onder andere de Kia Niro en Volvo XC40 in vallen. Het C-SUV segment is goed voor 26% van de zakelijke markt. In 2014 was het C-segment (Golf, Focus) met 40% het grootste segment, in 2024 is het aandeel nog maar 14%. Het B-SUV segment laat in 2024 de sterkste groei zien en dat komt voornamelijk door de registraties van de nieuwe Volvo EX30.
- In de eerste 8 maanden van 2024 is het marktaandeel elektrisch 31%, dat is vergelijkbaar met de eerste 8 maanden van 2023. Over heel 2023 was het aandeel elektrisch 33%. Het marktaandeel plug-in hybride auto's is in 2024 verder toegenomen, in 2023 was 11% van de nieuwe zakelijke auto's voorzien van plug-in hybride techniek, in 2024 is dit percentage gestegen naar 14%. Het aandeel hybride auto's zonder stekker is sterk toegenomen van 21% in 2023 naar 30% in 2024. Het

aandeel auto's met een benzinemotor zonder hybride techniek is nog maar 23%.

- In het zakelijke wagenpark is het aandeel EV's in de afgelopen 8 maanden gestegen van 24% naar 26%. Het aandeel diesel is nog maar 6% en het aandeel plug-in is toegenomen naar 8%.

De zakelijke markt – Merkposities

- In de eerste 8 maanden van 2024 is Kia het populairste merk in de zakelijke markt. Het marktaandeel van Kia is toegenomen van 10,6% naar 11,7%. Volkswagen was vorig jaar nog het meest dominant, maar ziet het marktaandeel afnemen van 10,6% naar 5,8%. Het marktaandeel van Volvo verdubbelt van 4,8% naar 10,0%. Volvo staat daarmee op plek 2.
- Van de eerste vijf merken van de top 10 is het marktaandeel toegenomen. Dat zijn Kia, Volvo, Tesla, Toyota en BMW. Het marktaandeel van Škoda, Volkswagen, Peugeot, Renault en Audi is afgenomen.
- De Tesla Model Y is met een marktaandeel van 4,8% het meest populaire model, de Kia Niro staat op plek 2 met een marktaandeel van 4,0%. Volvo volgt vervolgens met de XC40/EX40 en de EX30. Plek 5 is voor de vernieuwde Model 3 die opnieuw in de top 10 staat.

De totale markt – Ontwikkeling EV

- In de eerste 8 maanden van 2024 zijn circa 78.000 elektrische auto's geregistreerd, waarvan 57.000 zakelijk. Dit betekent dat bijna driekwart van alle nieuwe EV's zakelijk is.
- Net als vorig jaar is de Tesla Model Y de meest populaire zakelijke elektrische auto. De nieuwe EX30 staat op plek 2, gevolgd door de Model 3, de Niro en de XC40/EX40. De Niro en XC40 zijn ook als hybride voertuigen leverbaar, vandaar dat ze bij de totalen van alle brandstoffen boven de EX30 en Model 3 staan.
- Sinds 2019 heeft Tesla de meeste zakelijke elektrische auto's geregistreerd. Met ruim 65.000 auto's zelfs meer dan 2x zoveel als de nummer twee Volkswagen. Kia staat op nummer drie gevolgd door Volvo en BMW. De meeste zakelijke EV's van 2019 zullen volgend jaar verdwenen zijn uit het zakelijke wagenpark aangezien er dan geen bijtellingsvoordeel meer van toepassing is op deze auto's.

De totale markt – Ontwikkeling PH(EV) inclusief import en export

- Sinds januari 2019 is het wagenpark elektrische personenauto's gegroeid van ruim 45.000 naar bijna 537.000 in augustus 2024. In die periode zijn er 463.000 nieuwe EV's geregistreerd en 63.000 geïmporteerd. Daartegenover staat een export van ruim 32.000 stuks, waarvan 12.000 in 2024. EV's die dit jaar veel geëxporteerd worden zijn de Model 3, Model S, I-Pace en Kona.
- Het aantal PHEV's is toegenomen van 93.000 naar 354.000. In totaal zijn er vanaf 2019 168.000 nieuwe PHEV's geregistreerd en ruim 116.000 geïmporteerd, de export lag op 26.000 auto's. Een aantal jaar geleden werden gebruikte PHEV's, zoals de Outlander, nog veelvuldig geëxporteerd na aflopen van de leasetermijn. Nu is het tegenovergestelde zichtbaar, er worden nu veel PHEV's geïmporteerd.

De zakelijke markt – Prijsontwikkeling

- Sinds 2021 is zichtbaar dat auto's die privé worden aangeschaft een hogere cataloguswaarde hebben dan auto's die zakelijk worden aangeschaft. De gemiddelde catalogusprijs van een personenauto is in 2024 €48.065,-; dat is €20.000,- meer dan in 2014. Zakelijke auto's zijn in de periode gestegen met zo'n €15.000,- tot gemiddeld € 47.480,-.
- Sinds 2018 is het gemiddelde BPM-bedrag van zakelijke auto's lager dan van privéauto's. Dit komt door het grote aantal elektrische auto's (BPM vrij!) dat zakelijk wordt ingezet. De gemiddelde BPM op een zakelijke personenauto is in 2024 €3.095,- en dat was in 2014 €3.047,-. In 2017 was de BPM op een zakelijke personenauto nog €4.752,-, dat kwam voornamelijk door het hoge aandeel diesel.

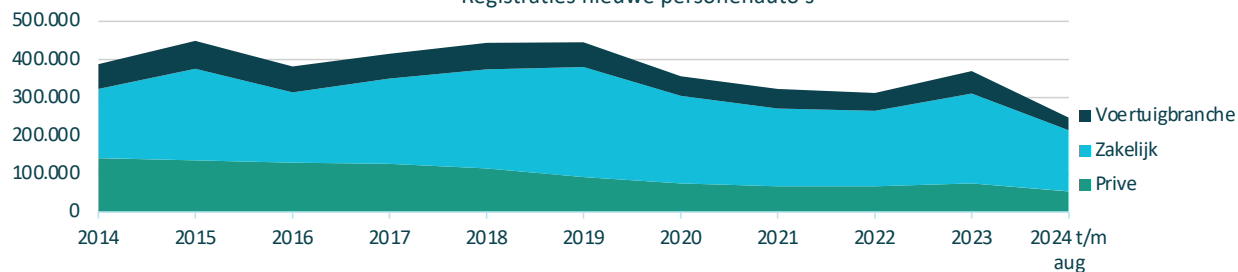
De zakelijke markt is niet eenduidig vast te stellen op basis van registraties naar soort eigenaar. De registraties zijn gebaseerd op wettelijke verplichtingen en niet het commercieel gebruik. Dit behoeft enige toelichting:

- De segmenten klein zakelijk, fleetowner, leasemaatschappij en rental bestaan niet volledig uit auto's met een zakelijke bestemming. In sommige gevallen zijn private leaseauto's geregistreerd op naam van een leasemaatschappij.
- Het RTL-register (Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappij) stelt leasemaatschappijen in staat om voertuigen te registreren in het RDW-kentekenregister op naam van de lessee of haar bestuurders, terwijl de leasemaatschappij een aantal kentekenhouderverplichtingen op zich kan nemen. De lessee kan zakelijk zijn of particulier (bij private lease).
- Het aantal zelfstandigen/zzp'ers is inmiddels aanzienlijk. Velen van hen hebben een zakelijke auto. Deze auto's zijn niet als zodanig te herkennen in de statistiek omdat auto's van eenmans-zaken automatisch worden geregistreerd onder privé.
- Daarnaast is er nog een groep zakelijke rijders met een privéauto waarvan het zakelijk gebruik wordt gedeclareerd.

Kortom: registraties volgens de definitie van een zakelijke auto zijn niet volledig uit de statistiek te herleiden. Met inachtneming van bovenstaande nuanceringen geeft clustering van de vijf segmenten (klein zakelijk, fleetowner, leasemaatschappij, lease RTL en rental) het meest zuivere beeld op basis van de registratiestatistiek.

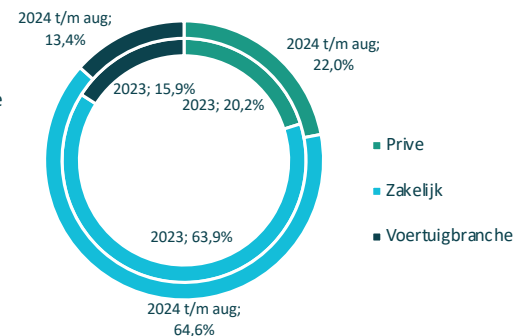
De totale markt en de zakelijke markt

Registraties nieuwe personenauto's

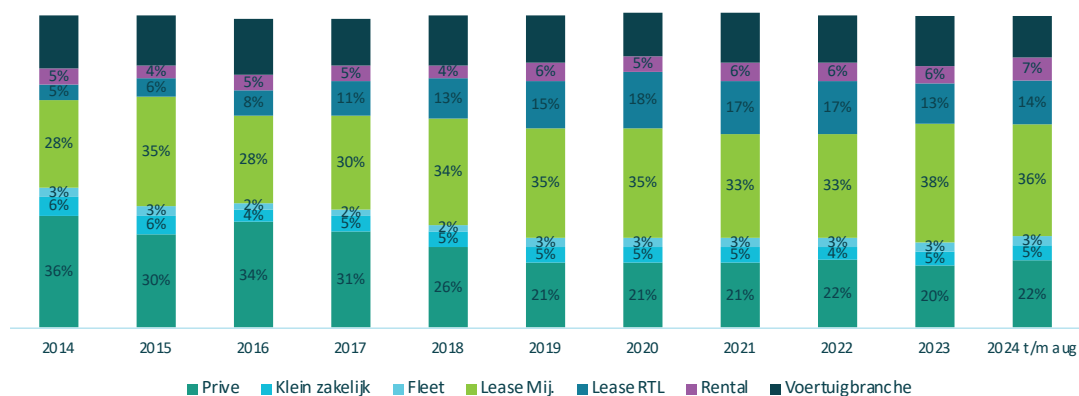


	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 t/m aug
Prive	141.284	135.316	129.842	127.201	114.667	92.196	74.912	67.191	68.371	74.503	54.478
Zakelijk	181.316	240.814	184.223	223.039	258.925	288.023	229.584	204.024	197.213	236.235	159.796
Voertuigbranche	64.968	72.776	68.447	64.066	69.939	64.998	50.935	51.099	46.490	58.869	33.190
Totaal	387.568	448.906	382.512	414.306	443.531	445.217	355.431	322.314	312.074	369.607	247.464

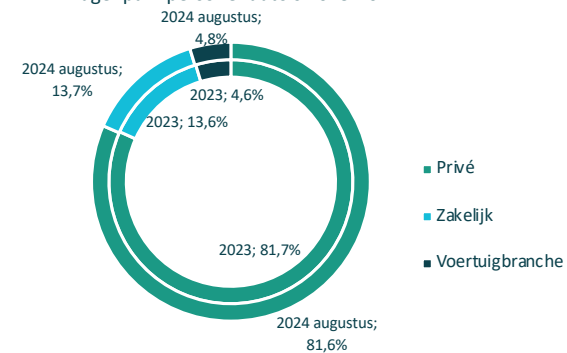
Registraties nieuwe personenauto's 2023-2024



Registraties nieuwe personenauto's naar eigenaar

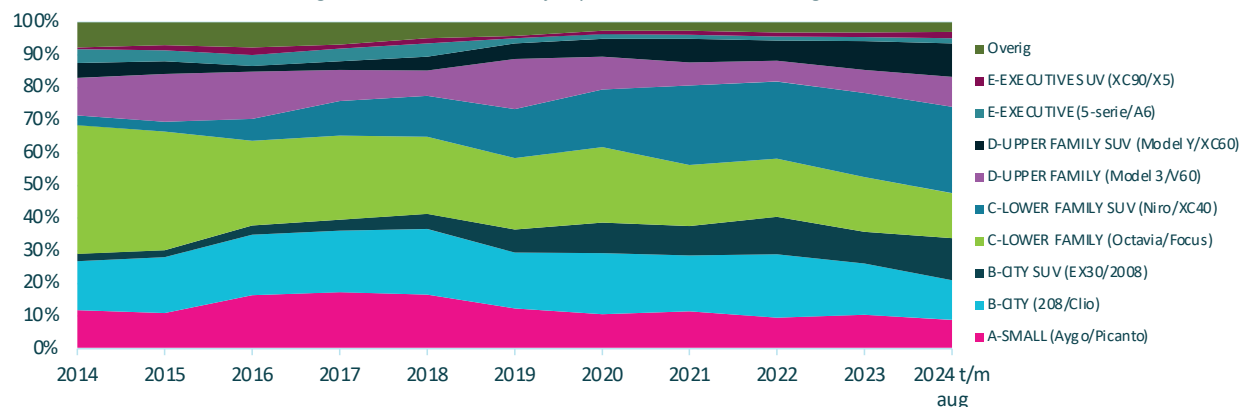


Wagenpark personenauto's 2023-2024

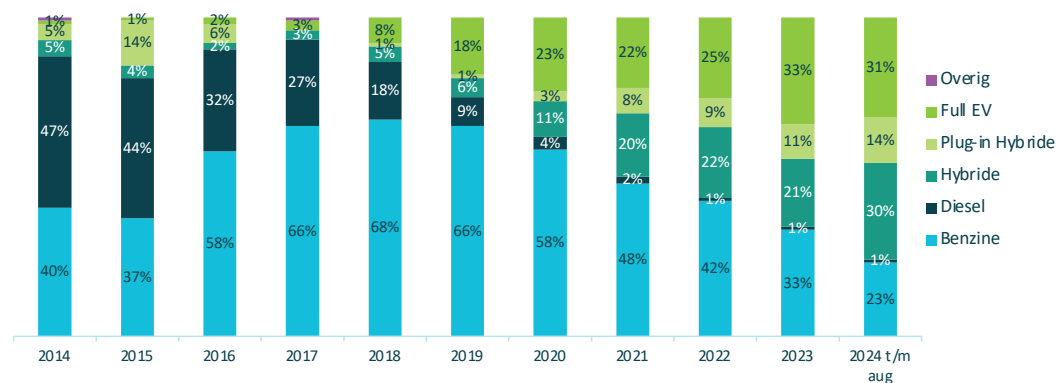


De zakelijke markt – Een aantal kenmerken

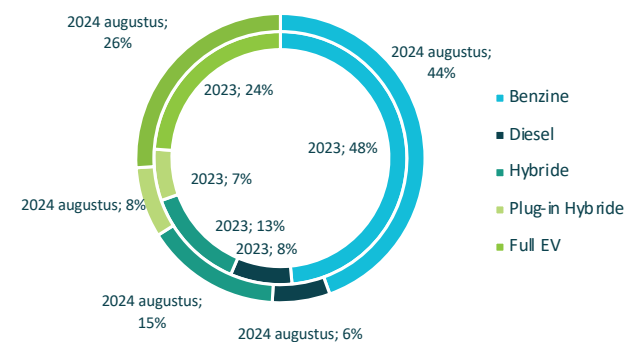
Registraties nieuwe zakelijke personenauto's naar segment



Registraties nieuwe zakelijke personenauto's naar aandrijfsoort

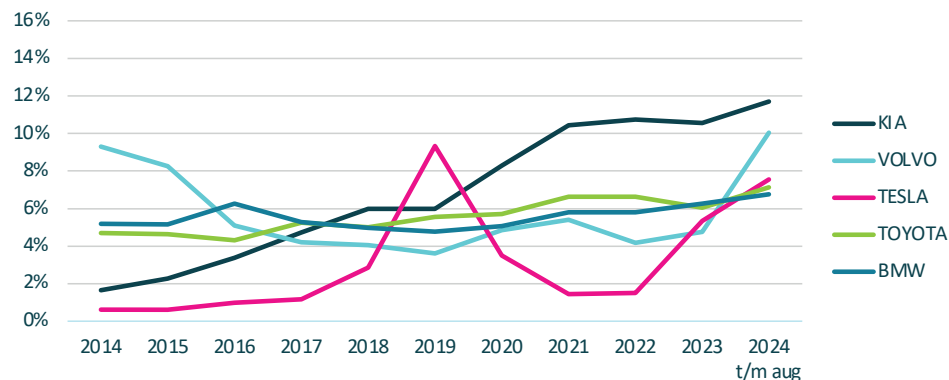


Zakelijke wagenpark personenauto's 2023-2024 naar brandstof

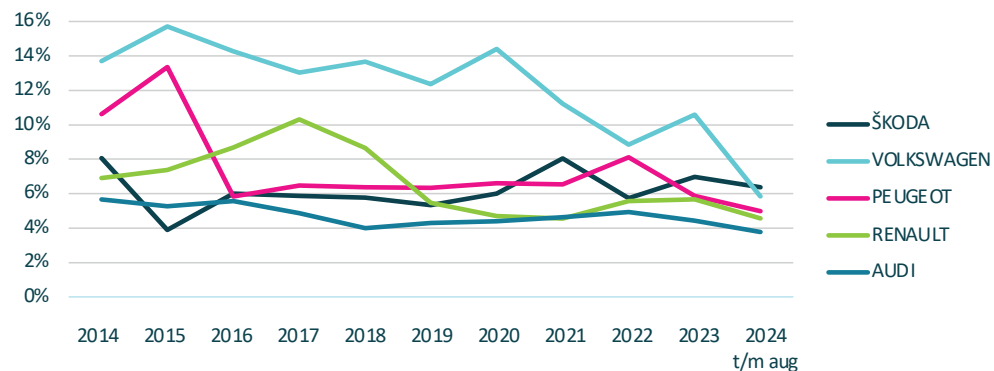


De zakelijke markt - Merkposities

Zakelijke markt – Marktaandeel top 5 merken

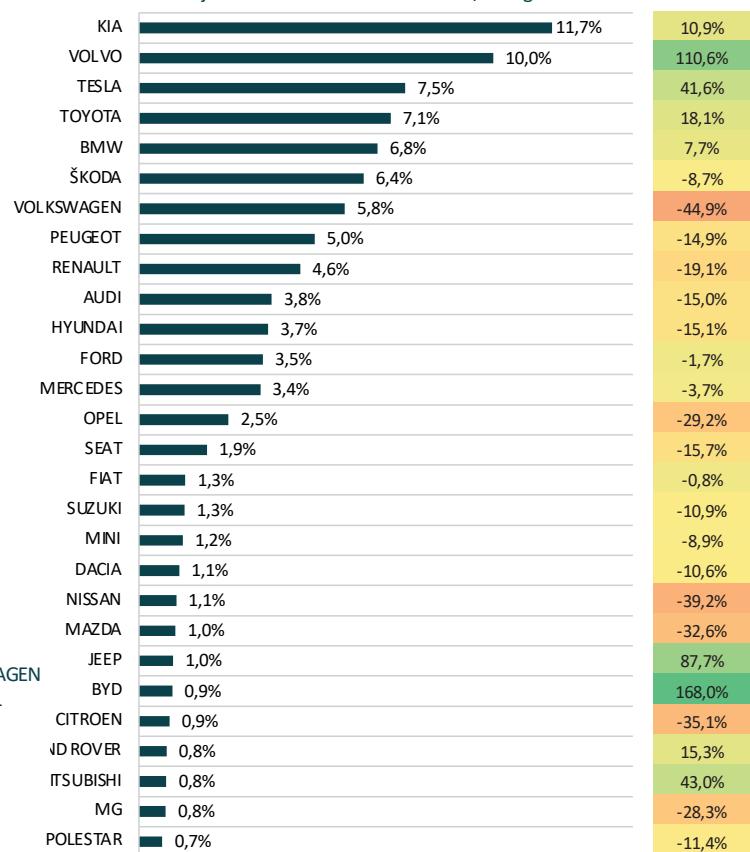


Zakelijke markt – Marktaandeel top 5 merken

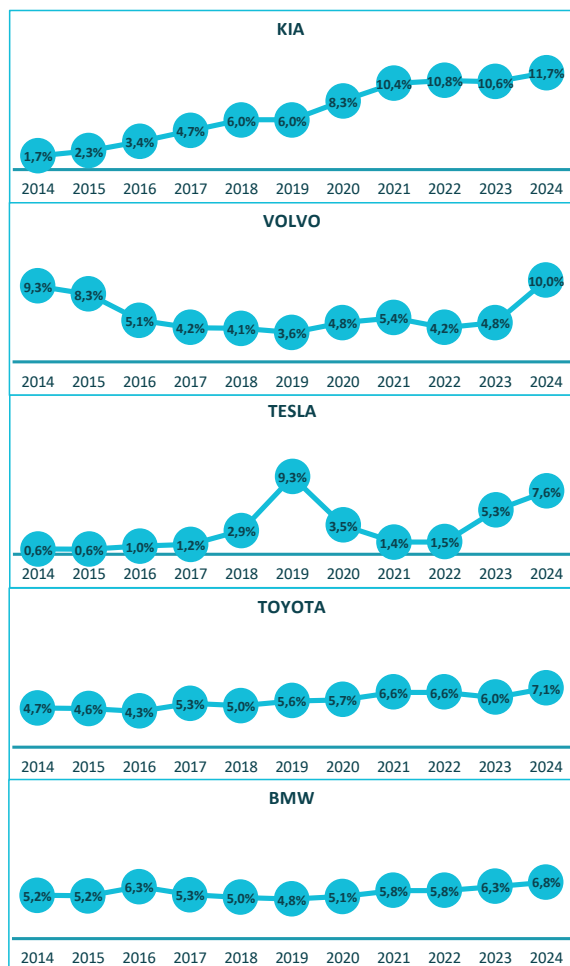


Zakelijke markt – Marktaandeel 2024 t/m aug

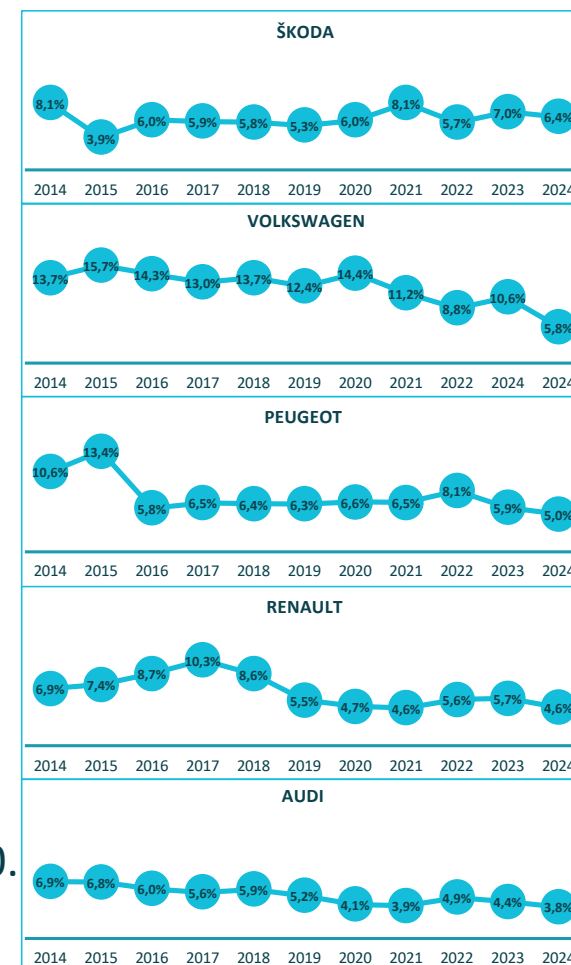
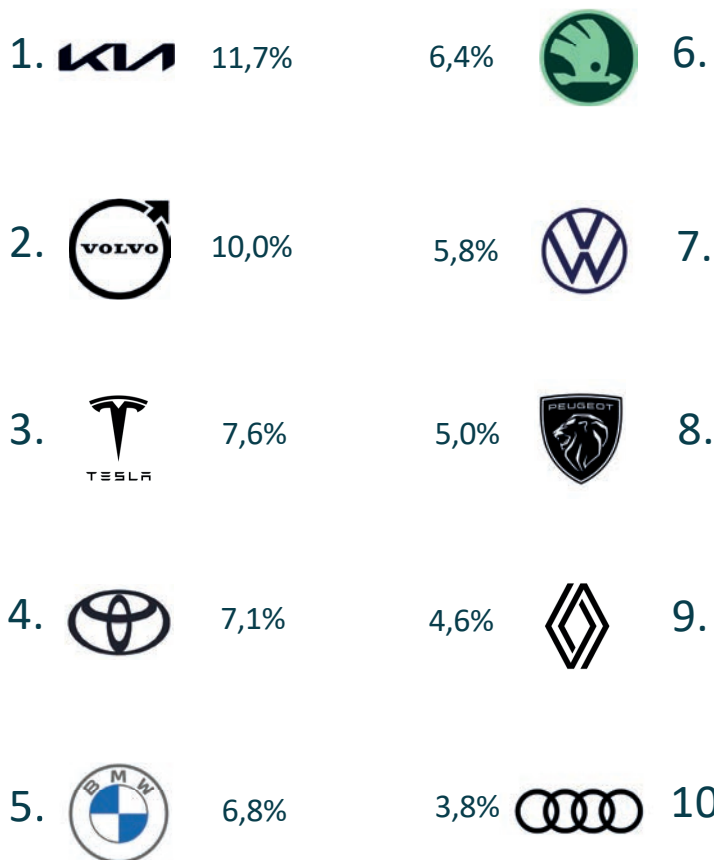
Vershil MA t.o.v. 2023



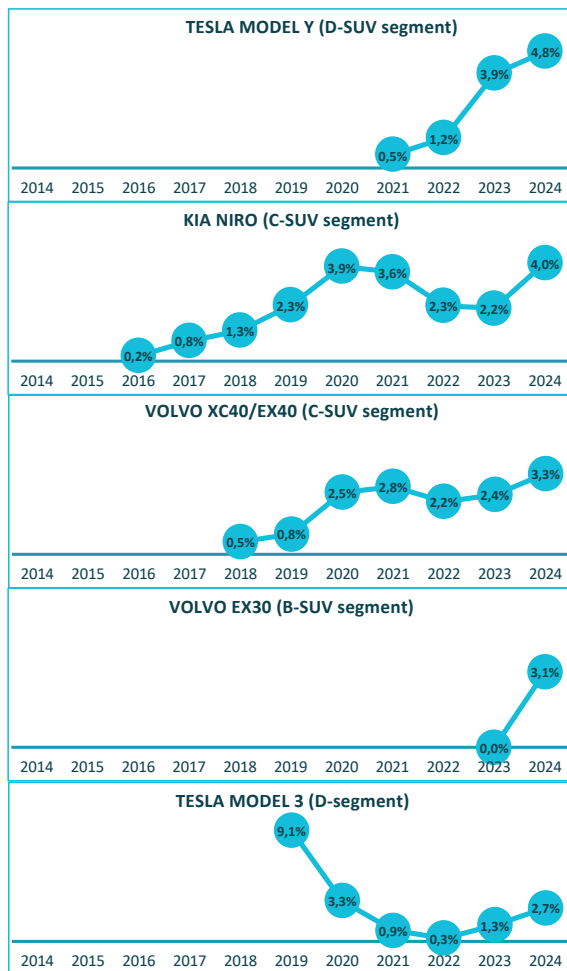
De zakelijke markt – Merkposities door de jaren heen



Zakelijk marktaandeel 2024 t/m augustus



De zakelijke markt – Modelposities door de jaren heen



Zakelijk marktaandeel 2024 t/m augustus

1.  4,8%

2,6%  6.

2.  4,0%

2,3%  7.

3.  3,3%

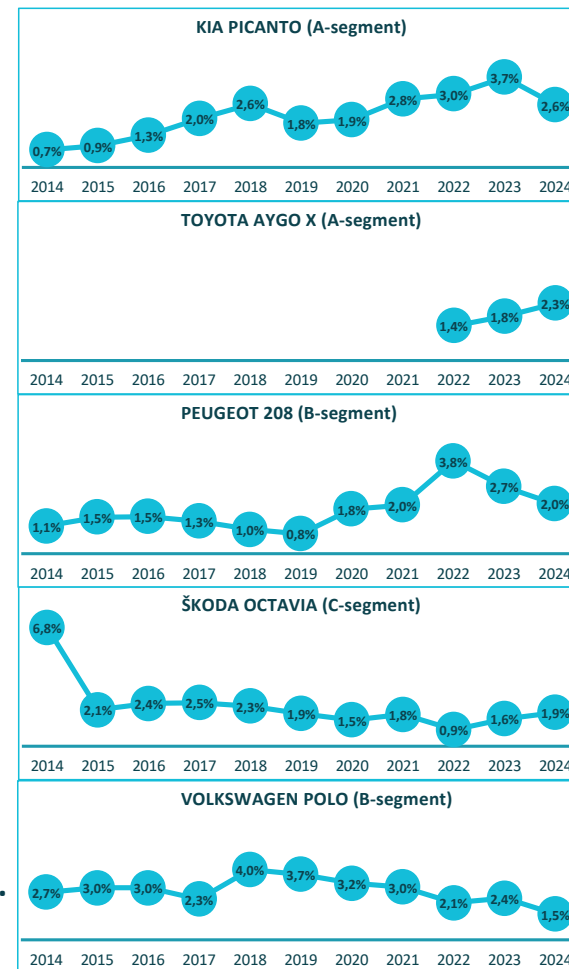
2,0%  8.

4.  3,1%

1,9%  9.

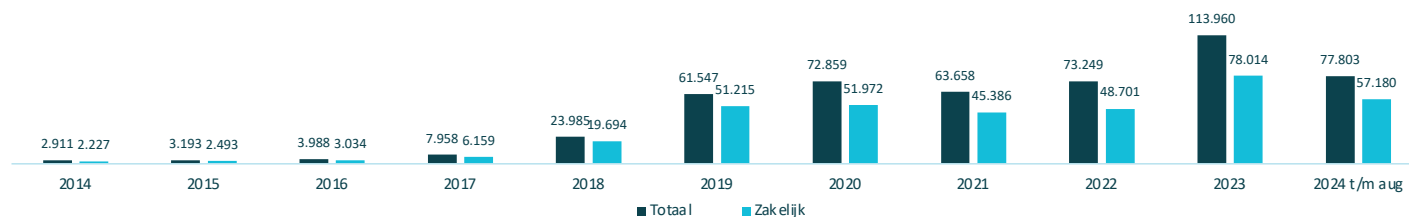
5.  2,7%

1,5%  10.

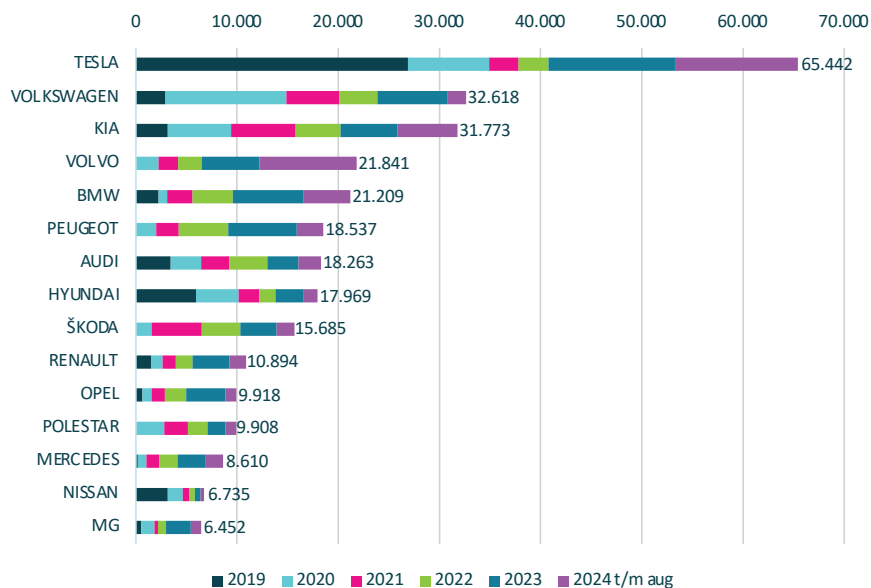


De totale markt – Ontwikkeling elektrische personenauto's

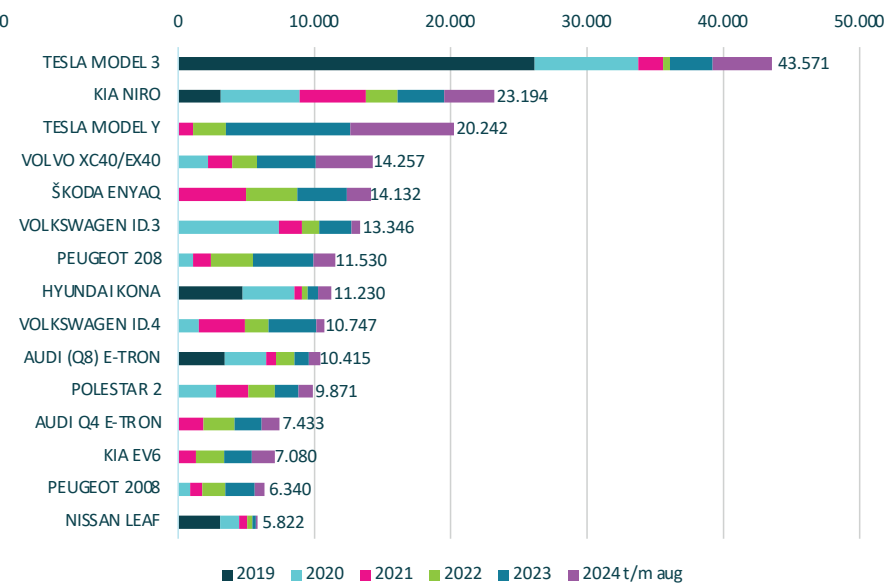
Registraties nieuwe EV-personeelauto's



Registraties nieuwe zakelijke EV's 2019-2024 naar merk (top 15)

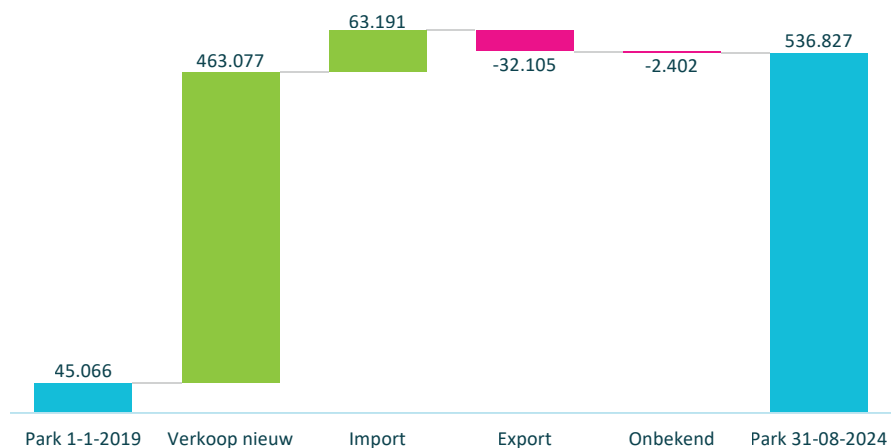


Registraties nieuwe zakelijke EV's 2019-2024 naar model (top 15)



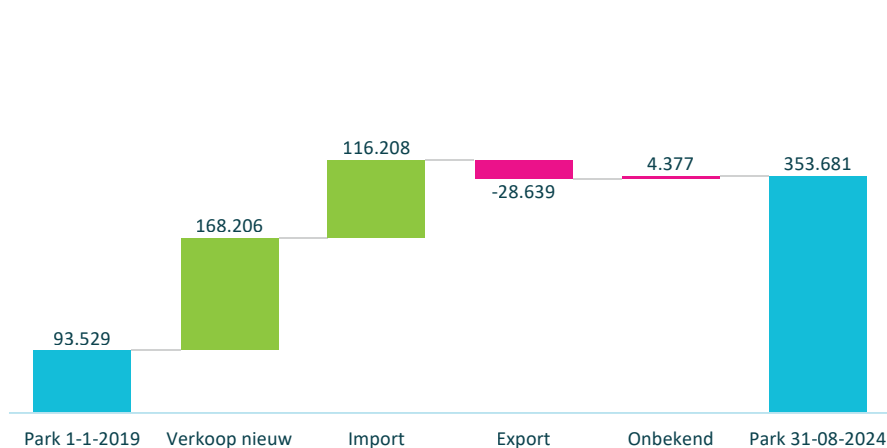
De totale markt – Ontwikkeling wagenpark (PH)EV inclusief import en export

Ontwikkeling wagenpark EV-personenauto's 1-1-2019 t/m 31-08-2024



Jaar	Verkoop nieuw	Import	Export
2019	61.547	3.034	1.354
2020	72.858	4.460	1.628
2021	63.658	9.631	3.769
2022	73.250	18.675	4.565
2023	113.961	17.449	8.607
2024 t/m aug	77.803	9.942	12.182

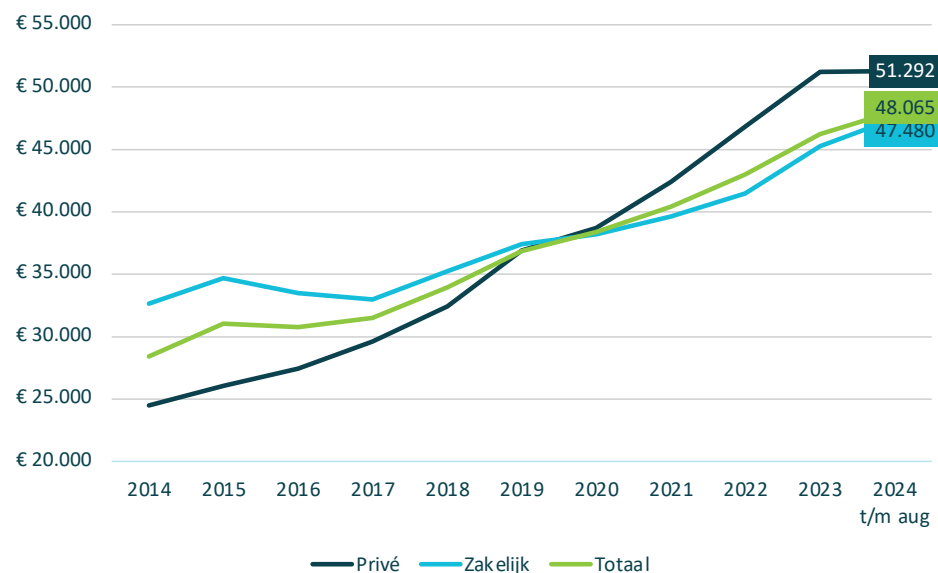
Ontwikkeling wagenpark PHEV-personenauto's 1-1-2019 t/m 31-08-2024



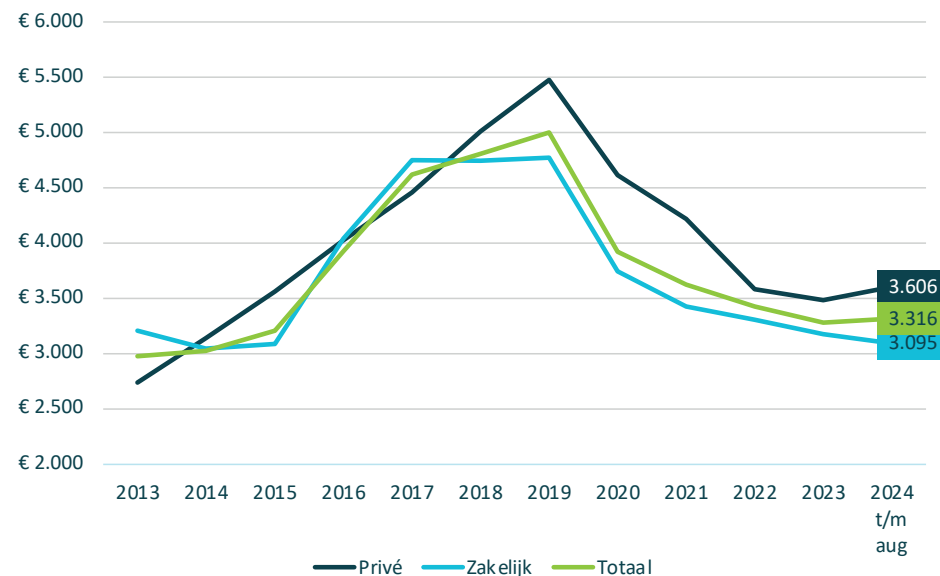
Jaar	Verkoop nieuw	Import	Export
2019	4.904	1.445	7.854
2020	14.890	2.613	6.468
2021	31.114	10.551	5.535
2022	34.731	19.617	3.439
2023	47.094	38.160	2.681
2024 t/m aug	35.473	43.822	2.662

De zakelijke markt – prijsontwikkeling

Gemiddelde catalogusprijs (€) nieuw verkochte personenauto's



Gemiddeld BPM bedrag (€) nieuw verkochte personenauto's



Colofon

Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek 2024

september 2024

NZMO 2024 is een initiatief van:

Automotive Management - Rotterdam

RDC onderdeel van Bovemij – Amsterdam

Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) – Bunnik

Prijs

€ 249,- exclusief btw

Research, analyse en rapportage

VMS | Insight – Vianen

Redactie

Automotive Management – Rotterdam

Uitgever

ProMedia Group – Rotterdam

Opmaak

Bureau OMA – Doetinchem

Druk

Veldhuis Media – Meppel

Copyright © NZMO 2024

Integrale publicatie van deze rapportage, in welke vorm dan ook, is zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever niet toegestaan. Het is wel toegestaan om individuele onderzoeksresultaten en/of visuals te publiceren mits voorzien van een duidelijke bronvermelding.

Beelden: Shutterstock

