

EDITIE
2025

NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK

DATA - ANALYSES - TRENDS



Conclusies

Conclusies

1. Kostenbeheersing weer bovenaan de agenda

Na enkele jaren waarin duurzaamheid en medewerkerstevredenheid centraal stonden, zijn kosten in 2025 opnieuw de belangrijkste factor bij de inrichting van zakelijke mobiliteit. Zes op de tien bedrijven noemen kosten als topprioriteit, een duidelijke stijging ten opzichte van 2024 (53%). Er is algemene consensus dat het gemiddelde maandnormbudget zal gaan stijgen. Aan de andere kant: de groep die juist verwacht dat het maandnormbudget voor de zakenauto wordt verlaagd is iets groter geworden (19% in 2025, tegenover 15% in 2024). Hieruit is af te leiden dat budgetdruk en efficiënt wagenparkbeheer meer leidend worden bij investeringsbeslissingen. Dit vertaalt zich onder meer in een groeiende belangstelling voor occasionlease: 42% van de bedrijven verwacht dit vaker aan te bieden, vooral kleine bedrijven staan ervoor open. Lagere prijs en snelle beschikbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol.

2. Voor grote bedrijven is duurzaamheid steeds vaker een vanzelfsprekende randvoorwaarde

Hoewel duurzaamheid en CO2-reductie iets minder vaak expliciet genoemd worden dan vorig jaar (36% versus 43%), blijft het een cruciale factor voor de inrichting van de zakelijke mobiliteit. Bij grote bedrijven is verduurzaming inmiddels de standaard: bij 66% staat het in de top-3 inrichtingsfactoren. Bij kleinere ondernemingen speelt dit veel minder. Door grote bedrijven wordt duurzaamheid minder vaak gezien als onderscheidende keuze, maar als randvoorwaarde waar ze simpelweg niet meer omheen kunnen. Fiscaal beleid van de overheid blijft een belangrijke drijfveer: ruim een derde van de bedrijven geeft aan dat (mogelijk toekomstige) fiscale maatregelen, zoals EV-stimulering of hogere lasten op fossiel, direct invloed zullen hebben op hun mobiliteitsinrichting. Bedrijven die dat vinden, hebben overigens minder vaak een EV-verplichting en een nog grotere focus op kosten dan gemiddeld.

3. Medewerkerstevredenheid en flexibiliteit nodig voor verdere acceptatie elektrificatie

Ruim een derde van de bedrijven noemt medewerkerstevredenheid als bepalende factor in hun mobiliteitskeuzes. Vooral organisaties met een EV-verplichting leggen nadruk op flexibiliteit en keuzemogelijkheden, bijvoorbeeld via verschillende vervoersvormen of aantrekkelijke leaseconstructies. Dit komt ook terug in de vraag naar meer contractflexibiliteit, al is het aandeel bedrijven dat hierop inzet in 2025 iets gedaald naar 39% (2024: 44%). Vooral kleine bedrijven hebben behoefte aan meer flexibiliteit van contracten. Medewerkerstevredenheid en flexibiliteit worden steeds vaker gezien als noodzakelijke voorwaarden om de overstap naar elektrificatie acceptabel te maken. Goede (thuis)laadvoorzieningen (door bedrijven aangemerkt als het grootste obstakel voor verdere EV-groei) zijn daarbij cruciaal.

4. Bedrijvigheidsgroei vertaalt zich naar meer mobiliteitsvraag

De bedrijvigheidsindex laat een stabiel positief beeld zien: +34 in 2025 en een verwachte +54 voor 2026. Sectoren als ICT en zakelijke dienstverlening zijn het meest optimistisch (hoewel minder dan vorig jaar), terwijl kleine bedrijven gematigder zijn. Meer economische activiteit leidt vrijwel automatisch tot een grotere vraag naar zakelijke mobiliteit, zowel in kilometers als in vervoerscapaciteit. Met betrekking tot de ontwikkeling van het aantal zakenauto's wordt een lichte daling van 2% verwacht. Hoewel meer bedrijven groei verwachten dan krimp, weegt vooral de daling bij de grote bedrijven zwaarder door in het totaalbeeld. Meer dan de helft van de bedrijven verwacht dat medewerkers de komende jaren vaker openstaan voor alternatieve vervoersvormen naast de zakenauto.

5. EV-verplichtingen zorgen voor structurele koerswijziging

Het aandeel bedrijven dat een CO2-limiet hanteert, stabiliseert op 47%. Grote ondernemingen (>1.000 medewerkers) lopen voorop: daar werkt inmiddels 85% met een emissiegrens, vaak direct op 0 gram CO2 (dan is sprake van een EV-

Conclusies

verplichting). Het aandeel bedrijven met een EV-verplichting is met 29% vrijwel gelijk aan vorig jaar (30%). Van de bedrijven zonder EV-verplichting verwacht een op de vijf een EV-verplichting in te stellen na 2025. De rest verwacht geen verplichting in te stellen of weet het nog niet. Overigens is het aandeel met EV-verplichting bij de grote bedrijven (>1.000 werknemers) wel toegenomen ten opzichte van vorig jaar: van 60% naar 69%. Kleine bedrijven geven minder vaak de optie voor elektrisch rijden dan een jaar geleden. Aan de rijderskant wordt nu 31% van de zakelijke automobilisten door hun werkgever verplicht om elektrisch te rijden (2024: 22%). Bij huidige EV-rijders gaat dit zelfs om de helft (51%). Deze combinatie maakt duidelijk dat beleid steeds vaker van 'stimuleren' naar 'verplichten' schuift.

6. Thuisladen is obstakel en nauwelijks alertheid op laadkosten

Thuislaadmogelijkheden (of het ontbreken daarvan) wordt door de meerderheid van de bedrijven aangemerkt als obstakel voor verdere EV-groei. Grotere bedrijven nemen vaker het voortouw in het faciliteren van elektrisch rijden. Organisaties met meer dan 250 medewerkers vergoeden vaker de kosten van een laadpaal en de thuislaadkosten dan kleinere bedrijven. Ook monitoren zij de laadkosten intensiever en grijpen sneller in wanneer deze te hoog oplopen. Zakelijke rijders met een leaseauto kiezen meestal voor het laadpunt dat het meest praktisch is, bij voorkeur met de hoogste laadsnelheid. Lage kosten spelen voor hen een minder grote rol. Voor zakelijke rijders die hun privéauto gebruiken ligt dit anders: zij zijn prijsbewuster en kiezen vaker voor het laadpunt met de laagste laadkosten.

Er is nog een wereld te winnen als het gaat om bewustwording over de hoogte van laadkosten. Slechts 20% van de bedrijven houdt de laadkosten goed in de gaten.

7. Elektrische auto stabiliseert, plug-in hybride wint terrein

Na jaren van snelle groei vlakkt de instroom van volledig elektrische auto's af. Het aandeel EV's in wagenparken ligt in 2025 op 30%, lager dan de vorig jaar voorspelde 39%. Plug-in hybrides doen het juist beter dan verwacht: ze vormen nu 15% van de

vloot. Voor veel bedrijven zijn PHEV's een pragmatische tussenoplossing om zowel duurzaamheid te bevorderen als rijbereik en gebruiksgemak te waarborgen. De rem op verdere EV-groei komt volgens bedrijven mede door obstakels als beperkte thuislaadmogelijkheden (68%), hoge catalogusprijzen (57%) en bezorgdheid bij de medewerkers over actieradius (57%). 81% van de huidige niet-EV-rijders zal opnieuw niet voor EV kiezen. Toch neemt de weerstand tegen EV's af: rijders die nu nog fossiel kiezen, noemen minder vaak actieradius, laadtijd of kosten als harde barrières dan een jaar geleden. Voor 2026 voorzien bedrijven dat 35% van hun vloot elektrisch zal zijn. Daarmee zijn de verwachtingen gematigder dan een jaar geleden. Ook voor 2030 zijn bedrijven minder optimistisch. Zij gaan uit van een EV-aandeel van 50%, waar vorig jaar nog werd uitgegaan van 61%.

8. Mobiliteitsbudget blijft een niche, met potentie

Ondanks veel aandacht in beleid en media blijft het gebruik van mobiliteitsbudgetten beperkt. Op dit moment biedt 19% van de bedrijven een budget aan en slechts 3% verwacht dit de komende jaren in te voeren. Daarmee blijft het idee populair in theorie, maar in de praktijk steken administratieve complexiteit en onbekendheid vaak de kop op. Tegelijk zien we dat de intentie bij zakelijke rijders wél stijgt: 9% verwacht de komende drie jaar gebruik te gaan maken van een mobiliteitsbudget (2024: 6%), in de Randstad zelfs 13%. Een belangrijke oorzaak voor deze groei is de toenemende EV-verplichting waarmee sommige zakelijke reizigers worden geconfronteerd. Een mobiliteitsbudget geeft dan de mogelijkheid om andere, eigen keuzes te maken.

9. Fiets van de zaak wint langzaam aan populariteit

De fiets van de zaak groeit gestaag in populariteit. Ongeveer 5% van de zakelijke rijders maakt er al gebruik van, en ruim een vijfde geeft aan dit in de toekomst te willen. Daar ligt dus een flink potentieel. De belangstelling is groter in de Randstad dan daarbuiten. Bedrijven spelen hierop in met leasefietsen of vergoedingsregelingen,

al betalen werknemers vaak nog (deels) zelf mee. Grote bedrijven stimuleren daarnaast vaker het gebruik van fiets en openbaar vervoer (tot 64% versus 28% gemiddeld). Dit bevestigt dat fiets en ov steeds meer structureel deel uitmaken van een integraal mobiliteitsbeleid.

10. Luxe, comfort, hoge zit en beleving belangrijker dan ooit

Waar fiscale bijtelling jarenlang de dominante factor was bij de keuze voor een nieuwe zakenauto, verschuift de nadruk nu naar luxe, comfort, hoge zit, uitstraling en actieradius (bij EV's). Voor veel zakelijke rijders draait de autokeuze om beleving, merkidentiteit en praktische bruikbaarheid. Bij nieuwe merken als BYD, Zeekr en Xpeng zijn luxe, actieradius en design zelfs de doorslaggevende factoren.

11. Compacte EV's maken opmars in wagenparken

De top-10 van populairste zakelijke modellen verandert zichtbaar. Compacte elektrische auto's, zoals de Kia EV3, Škoda Elroq en Renault Scenic, winnen snel terrein. Škoda is sterk vertegenwoordigd en staat met vier modellen in de top 10. Daarnaast valt op dat de plug-in hybride stevig aanwezig blijft: de helft van de top 10 bestaat uit EV's, de andere helft is leverbaar als PHEV.

Ook merkvoorkeuren verschuiven: Cupra neemt dit jaar de koppositie in attractiviteit over, terwijl Volvo (na een sterke stijging vorig jaar) duidelijk daalt. Nieuwe merken worden langzaam serieuzer overwogen: 36% van de zakelijke rijders staat open voor een 'nieuw merk' (tegenover 29% afwijzing). Bedrijven verwachten iets vaker dat binnen drie jaar één of meer 'nieuwe merken' in hun wagenpark zullen zijn opgenomen.

