

EDITIE  
2023

# NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK

DATA - ANALYSES - TRENDS



SAMENVATTING

SAMENVATTING  
 NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK 2023  
 DATA - ANALYSES - TRENDS

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

**BESTEL NU**

## Voorwoord

Beste lezer van het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek 2023,

Voor u ligt de vijftiende editie van het NZMO, het onderzoeksrapport dat de zakelijke mobiliteit in Nederland in kaart brengt. Met de coronapandemie achter ons, begint ons reisgedrag weer steeds meer te lijken op dat van voor de pandemie. Het NZMO biedt een schat aan informatie over de manier waarop bedrijven en reizigers in Nederland hun zakelijke mobiliteit inrichten. En met grote voorspellende waarde, blijkt ook dit jaar. De filedruk ligt 15 procent hoger dan in 2019. Dat klopt precies met de verwachting zoals vorig jaar werd uitgesproken door de respondenten. Zij verwachtten toen dat er in 2023 vier procent meer zakelijke kilometers zouden worden gereden, en dat blijkt precies gerealiseerd. Aangezien filedruk exponentieel toeneemt bij een stijgend verkeersaanbod ziet het er voor 2024 slecht uit: de ondervraagden verwachten wederom een lichte stijging van het aantal zakelijk gereden autokilometers.

Voor wie geen zin heeft in de file én niet kan thuiswerken, is het OV nog steeds hét alternatief. Bedrijven staan ook in toenemende mate positief tegenover het verplichten van reizen per OV aan hun werknemers. Maar dat OV piept en kraakt al in zijn voegen. De grote vervoerders hebben in toenemende mate te maken met personeelstekorten en druk op de dienstregelingen. Wie dagelijks met het OV het traject Amsterdam-Rotterdam aflegt moet flexibel en geduldig zijn, weet ik uit ervaring. In het NZMO komt naar voren dat veel werknemers bezig zijn met het ontlopen van de spits, maar slechts een beperkte groep gaat dat goed af.

Uit het NZMO blijkt verder dat de (lease)auto een prominente rol behoudt in de mobiliteit van bedrijven. Sterker nog: de personeelskrachte 'dwingt' bedrijven om vaker een leaseauto (of fiets) op te nemen in de arbeidsvoorwaarden. De op handen zijnde CO<sub>2</sub>-registratieplicht (waar 40% van de bedrijven met 100+ medewerkers nog niet mee bezig is) zal de totale

CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijke mobiliteit doen dalen, is de verwachting. Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie zijn de leidende principes voor zakelijk mobiliteitsbeleid geworden, vooral bij grote bedrijven. Werkgevers gaan in 2024 meer nadruk leggen op het faciliteren van leasefietsen, medewerkers krijgen meer keuzevrijheid bij de inrichting van hun mobiliteit, deelauto's gaan meer gestimuleerd worden en ook wordt de verplichting een EV te rijden steeds breder. Maar tegelijkertijd is de echte groei van EV's in zakelijke vloten gestagneerd.

Het NZMO is tot stand gekomen dankzij een samenwerking tussen vakblad Automotive Management, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA), RDC en de NS. Het onderzoek is uitgevoerd door bureau VMS | Insight. Behalve de samenwerkingspartners heeft ook de ANWB de achterban opgeroepen om de vragenlijst in te vullen. Om het aantal responderende bedrijven te optimaliseren is samengewerkt met MSR Consulting Group. Dit leverde uiteindelijk een totaal aantal respondenten op van 3.431 zakelijke reizigers en 494 bedrijven.

In dit rapport presenteren we alle resultaten uit het onderzoek, met daarbij gedetailleerde 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 onderzoekers Feride Alkan, Wiltze Terpstra of Eric Vousten van VMS | Insight.

Mede namens de partners VNA, RDC en de NS wens ik u veel leesplezier.

Bart Kuijpers, hoofdredacteur (a.i.) vakblad Automotive Management

# Verantwoording en leeswijzer

## Het NZMO toets 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, RDC en NS 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. Alle partners zien zakelijke mobiliteit veranderen en evolueren tot nieuwe oplossingen als gevolg van andere behoeften en nieuwe technologieën.

Werken en reizen worden anders ingevuld. Maar hoe en in welke mate? Is er een verschil tussen sectoren en tussen kleine en grote bedrijven? Tussen zakenautorijders en treinreizigers? Daar gaat het onderzoek expliciet naar op zoek:

- Wat is de behoefte aan mobiliteit nu en hoe gaat die zich het komende jaar ontwikkelen?
- Wat zijn de ratio's thuiswerken, kilometers, reisfrequentie, etc.? Hoe vindt invulling plaats?
- Wat zijn concrete maatregelen en/of beleidsveranderingen die al zijn doorgevoerd en/of op de rol staan bij werkgevers?
- Uiteraard worden de andere 'reguliere' onderwerpen zoals mobiliteitsbudget, verduurzaming, volgende autokeuze, etc. ook meegenomen.

Het onderzoek is uitgevoerd in de maanden juli en augustus 2023.

## 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, importeurs en Openbaar Vervoer bedrijven hebben meegeholpen bij de benadering van respondenten. Om het aantal responderende bedrijven te optimaliseren is samengewerkt met MSR Consulting Group.

### Respons reizigersonderzoek

	NZMO 2023
Aantal respondenten totaal:	3.952
Aantal respondenten na schoning:	3.431

Bijna 4.000 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 (indien de auto het hoofdvervoermiddel is) zodat de verdeling van automerken in de steekproef in lijn is met het parkaandeel merken (zakelijke markt) volgens RDC Automotive Dashboard.

### Respons bedrijvenonderzoek



	NZMO 2023
Aantal respondenten totaal:	616
Aantal respondenten na schoning:	494

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).



### 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.

In sommige grafieken worden de scores vergeleken met voorgaande metingen en/of uitgesplitst naar bedrijfsgrootte (aantal werknemers).

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

September 2023  
Team VMS | Insight





# Conclusies

## Anders organiseren van werktijden blijkt in 70% effectief om buiten de spits te kunnen reizen

- Ongeveer 85% van de zakelijke reizigers reist tijdens de spitsuren. Van deze groep kan ongeveer 40% niet vermijden om tijdens de spits te reizen, terwijl nog eens 40% actief probeert de spits te ontwijken. De overige 20% heeft wel de optie om de spits te mijden maar doet dat niet.
- Van de groep die tijdens de spits reist, geeft 68% aan last van de drukte en/of de extra reistijd te hebben. Zakenautorijders geven dat met 75% het vaakst aan, fietsers met 26% het minst vaak. Het gaat al met al om een enorm contingent aan zakelijke reizigers dat tijdens de spits reist en aangeeft dat als last(ig) te ervaren.
- Opvallend is dat het anders organiseren van werktijden (het invoeren van flexibele aanvangstijden en het herplannen van overleg) in bijna 70% van de gevallen wordt gezien als een effectieve mogelijkheid om wél buiten de spits te kunnen reizen.

## Zo milieuvriendelijk mogelijk reizen is voor veel zakelijke reizigers in belang toegenomen, behalve voor autorijders

- Verminderen van de reistijd blijft voor alle zakelijke reizigers het meest essentiële criterium. Fietsers daarentegen hechten voornamelijk waarde aan milieuvriendelijk reizen, hun eigen gezondheid en de mogelijkheid tot lichaamsbeweging.
- Automobilisten leggen de nadruk op flexibiliteit, comfort en deur-tot-deur reizen, waarbij de gezinssituatie ook een belangrijke factor is. Voor treinreizigers is milieuvriendelijk reizen een belangrijke overweging, samen met de mogelijkheid om te werken tijdens de reis.
- Bus-, tram- en metroreizigers hebben over het algemeen minder uitgesproken voorkeuren. Voor hen staat efficiënt reizen van punt A naar punt B tegen zo laag mogelijke vaste kosten centraal.
- Opvallend is dat zo milieuvriendelijk mogelijk reizen voor alle zakelijke reizigers in belang toeneemt, behalve voor autorijders, die koppelen minder vaak dan vorig jaar terug dat milieuvriendelijk reizen een belangrijke keuzefactor is.

## Verdere toename personeel verwacht; aanbieden mobiliteitsoplossingen blijkt nog steeds effectief wervingsinstrument

- Bij 40% van de bedrijven is het personeelsbestand het afgelopen jaar gegroeid. 50% van de bedrijven verwachten een verdere toename in het komende jaar.
- Ten opzichte van vorig jaar is op te merken dat bedrijven iets minder somber zijn over de krapte van de arbeidsmarkt. Gemiddeld geeft 64% aan het lastig te vinden om openstaande vacatures in te vullen. Hoe groter het bedrijf, hoe vaker dat wordt aangegeven.
- 80% van alle bedrijven biedt extra secundaire arbeidsvoorwaarden om de openstaande vacatures (sneller) ingevuld te krijgen. Opvallend is dat vrijwel alle onderwerpen die gerelateerd zijn aan mobiliteit hoger scoren dan vorig jaar. Met andere woorden, mobiliteitsoplossingen worden vaker ingezet om personeel te werven. Meer specifiek:
  - auto van de zaak (van 39% naar 41%)
  - fiets van de zaak (van 15% naar 23%)
- mobiliteitsdiensten (mobiliteitsbudget, mobiliteitskaart en MaaS-concept/deelmobiliteit bij elkaar opgeteld) blijft gelijk rond 28%. Vooral (zeer) grote bedrijven bieden mobiliteitsdiensten aan; het opgetelde percentage is dan 73%.

## Kilometers nemen toe, behalve bij de grote bedrijven

- Na de enorme dip in het totaal gereden kilometers in 2020, is het kilometrage elk jaar (achteraf gezien) meer toegenomen dan (vantevoren) verwacht. In 2023 is de verwachting die in 2022 is uitgesproken door de responderende bedrijven (namelijk dat er 4% meer kilometers zouden worden gereden in 2023 vergeleken met 2022), precies gerealiseerd. Voor 2024 wordt gemiddeld een lichte stijging voorspeld. Dat zou betekenen dat het aantal gereden kilometers dan 7% hoger is dan het referentiejaar 2019. Vooral kleine en middelgrote bedrijven verwachten een toename in kilometers. De grote bedrijven met >1.000 werknemers kijken hier anders tegenaan: zij gaan ervan uit dat hun totale kilometrage per jaar blijvend 10-15% onder het referentiejaar 2019 zal uitkomen.

# Conclusies

## Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie vragen prominent om aandacht

- Net als in voorgaande jaren blijven kosten en medewerkerstevredenheid belangrijke overwegingen bij het vormgeven van zakelijke mobiliteit, maar de nadruk op kosten is sinds 2019 afgenomen van 70% naar 53% in 2023. Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie staan nu op de tweede plaats. 45% van de bedrijven geeft aan dat deze onderwerpen tot de drie belangrijkste behoren bij het inrichten van zakelijke mobiliteit. Medewerkerstevredenheid wordt iets minder vaak in de top 3 genoemd dan voorheen.
- Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie zijn de leidende principes voor zakelijk mobiliteitsbeleid geworden, vooral bij grote bedrijven (81%). Bedrijven met meer dan 100 medewerkers krijgen te maken met de voorgenomen CO<sub>2</sub>-rapportageplicht per 2024. Het is opvallend dat meer dan 40% van die bedrijven niet goed bekend is met de CO<sub>2</sub>-rapportageplicht. Ongeveer 40% van de bedrijven denkt dat deze verplichting de mobiliteit zal beïnvloeden, met een focus op verduurzaming van het wagenpark en veranderingen in omvang. 40% overweegt meer fiets- en OV-gebruik, terwijl ongeveer een derde geen invloed verwacht en een kwart onzeker is.

## Flexibele oplossingen voor het wagenpark vooral gevraagd door middelgrote bedrijven

- Gevraagd naar de ontwikkelingen van het wagenpark het komende jaar, komt duidelijk naar voren dat flexibiliteit van contracten hoog scoort met respectievelijk 45% (vaker flexibele leasecontracten), 43% (vaker kortlopende leasecontracten), 38% (kortere opzegtermijnen van leasecontracten) en 35% (vaker een auto abonnement). Vooral middelgrote bedrijven zoeken flexibele oplossingen voor hun wagenpark. Grote bedrijven richten zich relatief sterk op het verminderen van auto's, onder andere door minder vaak arbeidsvoorwaardelijke auto's aan te bieden en alternatieven te stimuleren.

## Meer EV, fiets en OV

- Bedrijven sturen de invulling van het mobiliteitsbeleid vooral door het stimuleren van de fiets, het OV en de elektrische auto. Deze maatregelen staan respectievelijk op de 1e, 2e en 3e plaats van de uitvoeringsagenda. Stimuleren van een elektrische auto lijkt te zijn afgenomen (van 39% vorig jaar naar 29% nu), maar schijn bedriegt: verplichten tot gebruik van een elektrische auto is er als nieuwe antwoordcategorie bijgekomen (15% nu, verwachting volgend jaar 23%). Opgeteld is de elektrische auto het belangrijkste onderdeel van (de verduurzaming van) het zakelijke mobiliteitsbeleid.
- Ten opzichte van de huidige situatie in 2023 zal het komende jaar meer aandacht uitgaan naar:
  - Het faciliteren van leasefietsen / fietsen van de zaak (van 24% nu naar 29% volgend jaar)
  - Medewerkers veel keuzevrijheid geven (van 15% nu naar 25% volgend jaar)
  - Verplichten tot het gebruik van een elektrische auto (van 15% nu naar 23% volgend jaar)
  - Stimuleren deelgebruik zakenauto's (van 13% nu naar 18% volgend jaar)
  - Ook is er toenemende animo voor het verplichten van Openbaar Vervoer, het faciliteren van een gunstige private lease regeling en het stimuleren van deelgebruik, alleen op veel kleinere schaal.

## Interesse bedrijven in MaaS oplossing lijkt af te nemen

- MaaS is een niche product, mét groeipotentieel, maar blijft vooralsnog een beperkte rol spelen. Afnemende interesse zet bovendien een rem op verdere toename.
- Meer voorlichting en meer bekendheid over de MaaS-propositie, de exacte werking ervan en de impact die het kan hebben als mobiliteitsoptie voor bedrijven zal nodig zijn om de interesse in MaaS serieus te laten toenemen.

## Vergroening wagenpark zet door (maar minder snel dan eerder verwacht)

- Al een aantal jaren stellen we aan bedrijven vragen over de opbouw van hun fleet naar brandstof/aandrijving en wat hun prognose is voor de toekomst. Elk jaar blijkt dat de meting van het jaar ervoor zeer betrouwbare resultaten heeft opgeleverd. De conclusie van de afgelopen jaren is consistent: de verduurzaming van het wagenpark zet door, de ingeschatte elektrificatie is eerder hoger dan lager dan voorspeld. Dit jaar lijkt er sprake te zijn van een trendbreuk: de elektrificatie van de fleets is wat achtergebleven bij de verwachting.
- Naar 2030 toe wordt een verdergaande elektrificering van het eigen wagenpark voorspeld: 54% EV, 10% FCEV (waterstof elektrisch), 11% PHEV en 5% HEV. Diesel is dan bijna uitgefaseerd (4% aandeel) en benzine is afgenomen tot 17%. Per saldo is dan zo'n 80% van het gemiddelde wagenpark voorzien van een vorm van elektrificatie.
- Opmerkelijk is dat het aandeel bedrijven dat een maximum van 0 gram per kilometer stelt aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot, niet is toegenomen ten opzichte van vorig jaar: Ongeveer een derde van alle bedrijven hanteert een CO<sub>2</sub>-maximum, voor een derde daarvan is de norm zero emissie.
- Nog eens een kwart van alle bedrijven verwacht een maximum uitstoot van 0 gram per kilometer in te voeren, het jaar 2030 is daarbij een belangrijk referentiejaar.

## Top-10 keuze volgende auto wordt gedomineerd door modellen van BMW, KIA, Škoda en Tesla

- De top-10 keuze volgende auto(model) ziet er behoorlijk anders uit dan vorig jaar. Toen werd de lijst sterker gedomineerd door volledig elektrische modellen. De zakenautomodellen die traditioneel hoog scoorden in de verkoopstatistieken lijken weer aan populariteit gewonnen te hebben. De BMW 5-serie en de Škoda Octavia bijvoorbeeld stonden vorig jaar niet in de top-10, de Audi Q4 e-tron, BMW i4 en Volkswagen ID.4 vallen er nu buiten.
- Top-5 loyaliteit: BMW, Mercedes-Benz, MINI, Tesla, Volvo
- Top-5 attractiviteit: BMW, Volvo, Polestar, Mazda, Tesla

## Nieuwe merken? Even afwachten lijkt het credo...

- Dit jaar is voor het eerst specifiek uitgevraagd hoe tegen de 'nieuwe merken' wordt aangekeken. Herkomstlanden van deze nieuwe merken zijn vooral China, maar ook Vietnam, Turkije, Zuid-Korea en de Verenigde Staten.
- Zakenautorijders staan in het algemeen vaker positief tegenover deze merken dan berijders van een privé-auto. 32% van de zakenautorijders is positief, 40% wijst deze merken resoluut af als volgende keuze. Aan de groep die positief is, is doorgevraagd welke merken dan overwogen zouden worden. In de top 5 staan Polestar (52%), BYD (34%), Lynk & Co (32%), MG (21%), Nio (16%) en Xpeng (15%). Berijders van een privé auto zijn relatief sterk geïnteresseerd in Lynk & Co.
- Bij bedrijven is het algemene beeld over de 'nieuwe merken' sterk uiteenlopend. Een deel is erg positief ("meer keuze leidt tot snellere elektrificatie"), een ander deel is zeer argwanend ("bedenkingen over kwaliteit en privacy"), het grootste deel van de respondenten kijkt de kat uit de boom.
- Toch verwacht een redelijk omvangrijke groep dat binnen 3 jaar een of meerdere nieuwe merken waarschijnlijk of zeer waarschijnlijk in hun wagenpark zijn opgenomen. De top-5 bij de fleets zonder merkenbeperking:
  1. Polestar (58%)
  2. Lynk & Co (36%)
  3. MG (31%)
  4. BYD (23%)
  5. Nio en Xpeng (beide 18%)

# Bestel het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek 2023

**BESTEL NU**

In de volledige rapportage (een fysiek boekje met 100 pagina's) lees je niet alleen de belangrijkste conclusies van het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek maar worden alle resultaten uit het onderzoek gepresenteerd, uiteraard met alle gedetailleerde achtergrondinformatie. De rapportage is opgebouwd uit (hoofd)onderwerpen en verdiepende informatie. Hiernaast staat een overzicht wat je kan verwachten in de volledige rapportage.

## Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>05</b>	5.4 Flexibele oplossingen vooral gevraagd door middelgrote bedrijven	<b>46</b>
<b>Conclusies</b>	<b>06</b>	5.5 Kosten voor mobiliteit nemen verder toe	<b>48</b>
		5.6 Actief beleid rondom zakelijke mobiliteit: meer EV, fiets en OV	<b>50</b>
<b>Verantwoording en leeswijzer</b>	<b>10</b>	<b>6. Ontwikkeling wagenpark</b>	<b>52</b>
<b>1. Werken en reizen</b>	<b>14</b>	6.1 Zakelijk wagenpark blijft per saldo gelijk	<b>53</b>
1.1 Hybride werken leidt tot andere afwegingen	<b>15</b>	6.2 Toename zakenauto's vooral vanwege groei bedrijf en aantrekken personeel	<b>54</b>
1.2 Toename reisbewegingen met name op maandag en dinsdag	<b>16</b>	6.3 Vergroening wagenpark zet door (maar minder snel dan eerder verwacht)	<b>56</b>
1.3 Wat is nodig om de spits te mijden?	<b>18</b>	6.4 Bedrijven sturen sterk op elektrisch	<b>57</b>
<b>2. Gebruik vervoermiddelen</b>	<b>20</b>	6.5 Grip op gedrag en kosten gewenst? Dan kiezen voor geïntegreerde EV-oplossing	<b>58</b>
2.1 Toename reisfrequentie OV stagneert	<b>21</b>	6.6 Vaker maximale CO <sub>2</sub> -uitstoot; zero emissie norm stabiliseert	<b>60</b>
2.2 De frequentie van zakelijke ritten neemt nog steeds toe	<b>22</b>	6.7 Ander profiel voor bedrijven met zero emissie beleid mbt CO <sub>2</sub> -uitstoot	<b>61</b>
2.3 Naast het hoofdvervoermiddel wordt minder gebruikgemaakt van alternatieven	<b>23</b>	<b>7. Kansrijkheid alternatieve mobiliteitsvormen</b>	<b>62</b>
2.4 Gebruiksintenties alternatieven per hoofdvervoermiddel	<b>24</b>	7.1 Inleiding	<b>63</b>
2.5 Reisintensiteit per hoofdvervoermiddel gaat verder toenemen	<b>25</b>	7.2 Mobiliteitsbudget komt (toch) niet los	<b>64</b>
<b>3. De zakelijke reiziger</b>	<b>26</b>	7.3 Invoering mobiliteitsbudget blijft achter bij de intenties	<b>65</b>
3.1 Zo milieuvriendelijk mogelijk reizen is belangrijke keuzefactor	<b>27</b>	7.4 Profiel bedrijven die invoering mobiliteitsbudget overwegen	<b>67</b>
3.2 Top-5 keuzefactoren per hoofdvervoermiddel	<b>28</b>	7.5 Voor reizigers is MaaS een niche-oplossing	<b>68</b>
3.3 Profiel zakelijke reizigers	<b>29</b>	7.6 MaaS is vaak verplicht vanuit de werkgever	<b>69</b>
3.4 Tevredenheid over de trein neemt na eerdere toename weer af	<b>30</b>	7.7 Interesse bedrijven in MaaS oplossing lijkt af te nemen	<b>70</b>
<b>4. Hoe kijken bedrijven naar wonen en werken?</b>	<b>32</b>	7.8 Poolauto's en deelauto's vooral interessant voor treinreizigers en fietsers	<b>71</b>
4.1 Toenemende bedrijvigheid versus invulling vacatures	<b>33</b>	7.9 Animo bedrijven voor inzet poolauto's en deelauto's neemt af	<b>72</b>
4.2 Verdere personeelstoename verwacht	<b>34</b>	7.10 Potentieel voor (elektrische) fiets van de zaak	<b>74</b>
4.3 Mobiliteit nog steeds effectief wervingsinstrument	<b>36</b>	<b>8. De zakenauto</b>	<b>76</b>
4.3 Consequenties werken op afstand	<b>37</b>	8.1 Loyaliteit en attractiviteit	<b>77</b>
4.5 Een groeiend aantal bedrijven is van mening dat hybride werken een negatieve invloed heeft op de productiviteit	<b>38</b>	8.2 Top-10 keuze volgende auto (modellen)	<b>79</b>
4.6 Kantoorruimte afstoten blijft serieuze optie voor veel grote bedrijven	<b>39</b>	8.3 Overweging 'nieuwe merken' door autorijders	<b>80</b>
<b>5. Aandachtspunten inrichting zakelijke mobiliteit</b>	<b>40</b>	8.4 Overweging 'nieuwe merken' door bedrijven	<b>82</b>
5.1 Grote bedrijven sturen op blijvend lager kilometrage	<b>41</b>	8.5 Keuze voor elektrisch neemt af	<b>84</b>
5.2 Duurzaamheid en CO <sub>2</sub> -reductie vragen prominent om aandacht	<b>42</b>	8.6 Actieradius, laden en te weinig fiscaal voordeel zijn belangrijke barrières	<b>85</b>
5.3 Zeker bij grote bedrijven zijn duurzaamheid en CO <sub>2</sub> -reductie leidend	<b>44</b>	8.7 Keuzefactoren	<b>86</b>
		<b>Bijlage: Marktanalyse zakelijke personenauto's op basis van RDC Automotive Dashboard</b>	<b>88</b>

# Voorbeeld 3.1 uit het Nationaal Zakeleijke Mobiliteitsonderzoek

# Voorbeeld 5.2 uit het Nationaal Zakeleijke Mobiliteitsonderzoek

## 3.1 Zo milieuvriendelijk mogelijk reizen is belangrijke keuzefactor



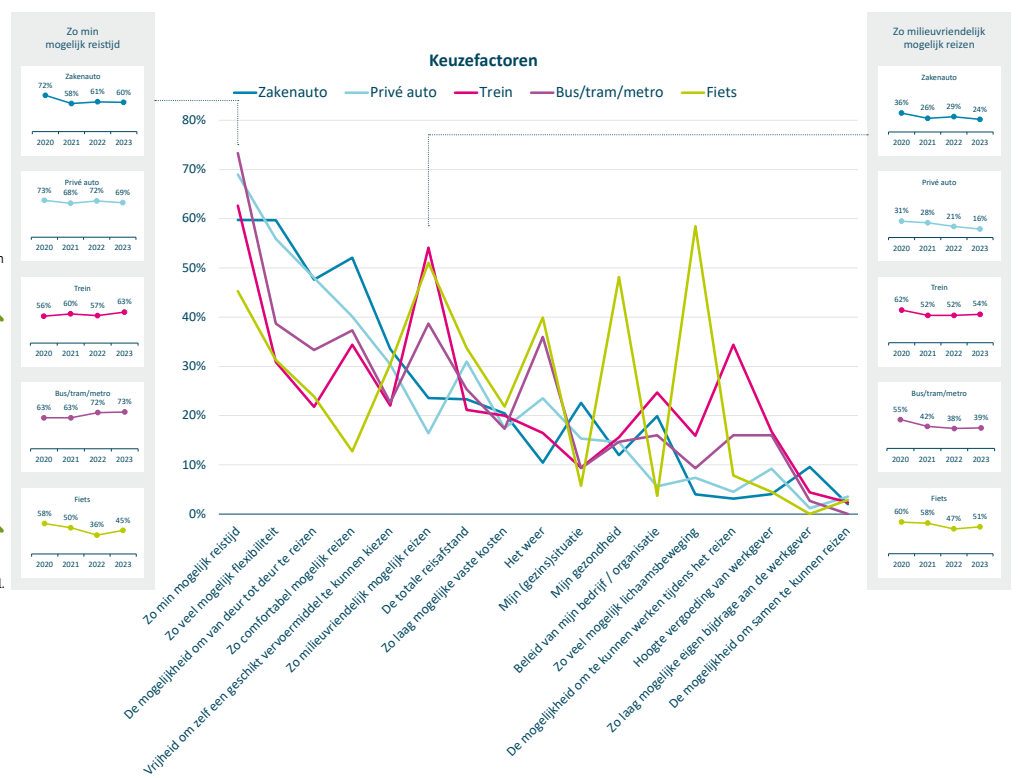
In vergelijking met de voorgaande metingen in 2021 en 2022 zijn de scores op de meeste keuzefactoren, die betrekking hebben op wat zakelijke reizigers belangrijk vinden bij het bepalen van hun mobiliteitskeuzes, niet significant veranderd.

Het verminderen van de reistijd blijft voor alle zakelijke reizigers het meest essentiële criterium. Fietsers daarentegen hechten voornamelijk waarde aan milieuvriendelijk reizen, hun eigen gezondheid en de mogelijkheid tot lichaamsbeweging.

Automobilisten leggen de nadruk op flexibiliteit, comfort en deur-tot-deur reizen, waarbij de gezinssituatie ook een belangrijke factor is. Voor treinreizigers is milieuvriendelijk reizen een belangrijke overweging, samen met de mogelijkheid om te werken tijdens de reis.

Bus-, tram- en metroreizigers hebben over het algemeen minder uitgesproken voorkeuren. Voor hen staat efficiënt reizen van punt A naar punt B tegen zo laag mogelijke vaste kosten centraal.

Opvallend is dat zo milieuvriendelijk mogelijk reizen voor alle zakelijke reizigers in belang toeneemt, behalve voor autorijders, die koppelen minder vaak dan vorig jaar terug dat milieuvriendelijk reizen een belangrijke keuzefactor is.

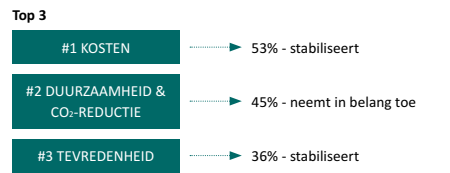


## 5.2 Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie vragen prominent om aandacht



Net als in voorgaande jaren blijven de kosten voor het bedrijf en de tevredenheid van medewerkers belangrijke overwegingen bij het vormgeven van zakelijke mobiliteit. Echter, opvallend is dat de nadruk op kosten de afgelopen jaren is verminderd. In 2019 beschouwde 70% van de bedrijven kosten als een van de top 3 factoren voor het vormgeven van zakelijke mobiliteit, terwijl dit cijfer in 2023 is gedaald tot 53%.

Duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie tezamen (zie kader voor achtergrondinformatie) staan op de tweede plaats. 45% van de bedrijven geven aan dat deze onderwerpen tot de drie belangrijkste behoren bij het inrichten van zakelijke mobiliteit. Medewerkertevredenheid staat op de derde plaats en wordt iets minder vaak dan de voorgaande jaren tot top-3 inrichtingsfactor benoemd.





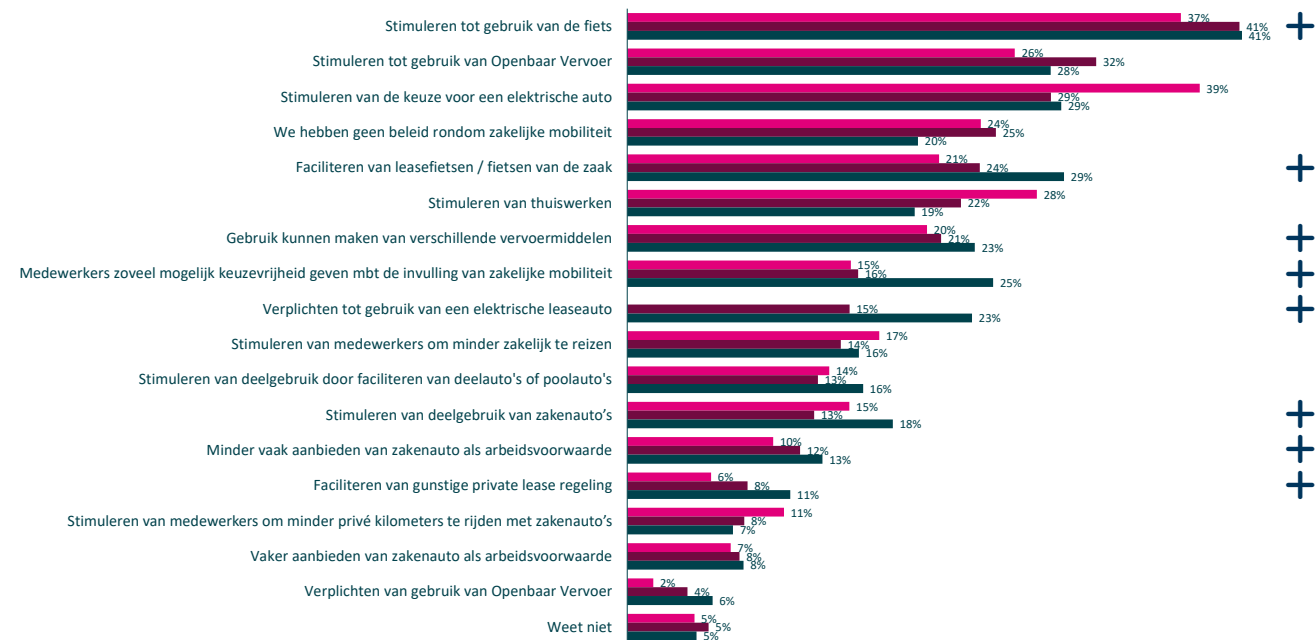
# Voorbeeld 5.6 uit het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek

## 5.6 Actief beleid rondom zakelijke mobiliteit: meer EV, fiets en OV



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?

■ NZMO 2022 ■ NZMO 2023 ■ Verwachting 2024



Ongeveer 1 op de 4 bedrijven geeft aan geen mobiliteitsbeleid te hebben. Het ligt voor de hand dat dit vooral kleine bedrijven betreft. Naar verwachting daalt dit op redelijk korte termijn naar 1 op de 5 bedrijven. 75-80% heeft dus wél een mobiliteitsbeleid. We hebben die 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 respectievelijk op de 1e, 2e en 3e plaats.
- Stimuleren van een elektrische auto lijkt te zijn afgenomen (van 39% vorig jaar naar 29% nu), maar schijn bedriegt: verplichten tot gebruik van een elektrische auto is er als nieuwe antwoordcategorie bijgekomen (15% nu, verwachting volgend jaar 23%). Opgeteld is de elektrische auto het belangrijkste

onderdeel van het zakelijke mobiliteitsbeleid.

- Het verplichten van OV-gebruik komt gemiddeld niet heel veel voor (2% in 2022, 4% in 2023), maar het aandeel neemt wel verder toe.
- Ten opzichte van de huidige situatie in 2023 zal het komende jaar meer aandacht uitgaan naar:
  - Het faciliteren van leasefietsen / fietsen van de zaak (van 24% nu naar 29% volgend jaar)
  - Medewerkers veel keuzevrijheid geven (van 15% nu naar 25% volgend jaar)
  - Verplichten tot het gebruik van een elektrische auto (van 15% nu naar 23% volgend jaar)
  - Stimuleren deelgebruik zakenauto's (van 13% nu naar 18% volgend jaar)
- Ook is er toenemende animo voor het verplichten van Openbaar Vervoer, het faciliteren van een gunstige private lease regeling en het stimuleren van deelgebruik, alleen op veel kleinere schaal.

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 (65% ten opzichte van 32% gemiddeld)
  - Stimuleren fiets (62% ten opzichte van 41% gemiddeld)
  - Stimuleren elektrische auto (41% ten opzichte van 29% gemiddeld)
- Vaker verplichten:
  - Verplichten openbaar vervoer (12% ten opzichte van 4% gemiddeld) -> 16% in 2023
  - Verplichten keuze elektrische auto (36% ten opzichte van 15% gemiddeld) -> 44% in 2023



EDITIE  
2023

# NATIONAAL ZAKELIJKE MOBILITEITSONDERZOEK

**BESTEL NU**

**AUTOMOTIVE**  
MANAGEMENT

**RDC**

**VNA** vereniging van nederlandse  
autoleasemaatschappijen



**VMS** Insight