



E-mobiliteit in bedrijven: **Waar Europa staat –** **en wat remt de groei af?**

Marktonderzoek onder meer dan 1.700 fleetmanagers
in acht Europese landen

Inleiding

De internationale DKV Mobility-studie naar e-mobiliteit onderzoekt de huidige stand van zaken, de belangrijkste uitdagingen en de toekomstplannen op het gebied van fleetmanagement bij Europese bedrijven. De studie laat zien hoe ver de elektrificatie inmiddels is gevorderd – en waar de belangrijkste obstakels nog liggen.

Eén ding is duidelijk:

De druk om Europese wagenparken te transformeren is groot. Drie ontwikkelingen bepalen in het bijzonder de situatie voor bedrijven:



Stijgende kosten



Toenemende duurzaamheids-eisen



Toenemende complexiteit van elektrificatie

Ondanks deze uitdagingen zet een groot deel van de bedrijven actief in op de transitie naar elektrische voertuigen. **Meer dan de helft van de ondervraagde bedrijven** is van plan om het **aandeel volledig elektrische voertuigen in hun vloot in de komende twee jaar uit te breiden**. Vooral grote ondernemingen en de transportsector lopen in Europees perspectief voorop.

Tegelijkertijd laat de studie zien waarom veel bedrijven nog terughoudend zijn om e-mobiliteit verder uit te breiden. **Hoge aanschaf- en elektriciteitskosten, vermeende beperkingen in actieradius** en een **onvoldoende ontwikkeld openbaar laadnetwerk** blijven de belangrijkste belemmeringen. Toch beschikt **ongeveer 90% van de bedrijven die al elektrische**

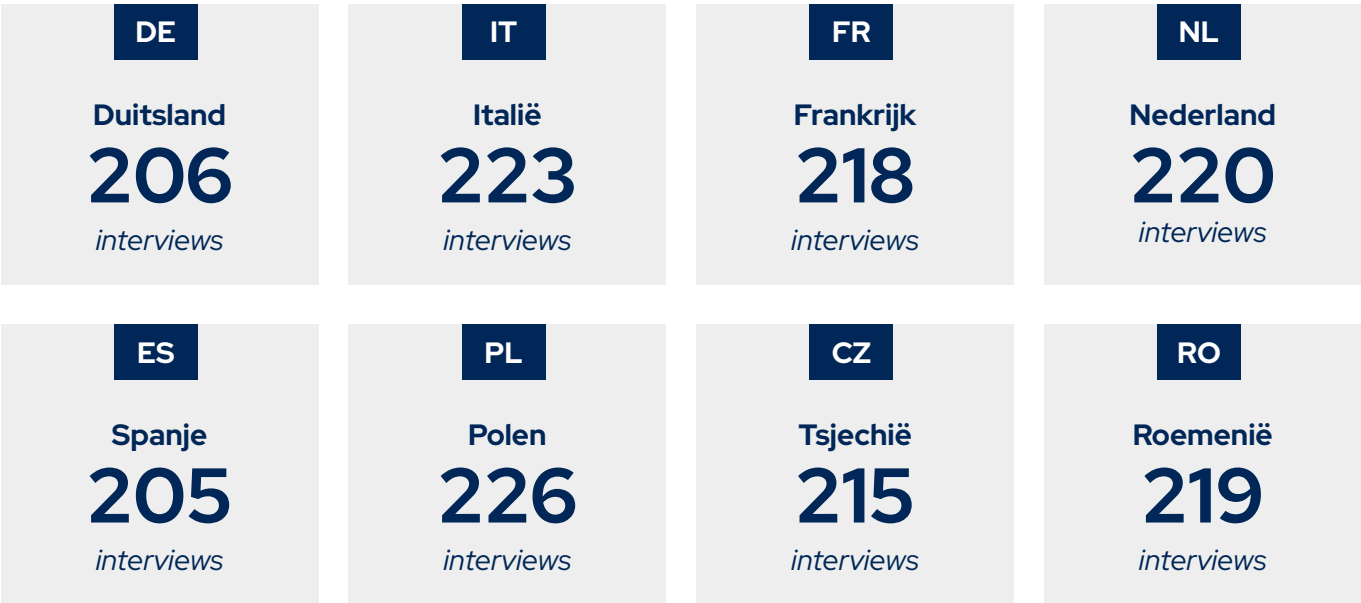
voertuigen inzetten vandaag de dag over een eigen laadinfrastructuur, met aanzienlijke verschillen tussen de landen. Duitsland loopt bijvoorbeeld duidelijk voorop bij de uitrol van wallboxen, maar blijft enigszins achter wat betreft de dichtheid van snellaadstations.

Er zijn ook duidelijke trends zichtbaar in de samenstelling van wagenparken. **Diesel blijft de dominante aandrijfvorm in Europese wagenparken**, maar wordt steeds vaker aangevuld met elektrische voertuigen. Landen zoals Nederland stimuleren het aandeel elektrische voertuigen aanzienlijk sterker, terwijl Oost-Europese markten nog een lagere mate van elektrificatie laten zien.

Ratings, 25.03.2026

Opzet van de studie

Voor deze studie zijn in totaal 1.732 interviews afgenomen bij fleetmanagers in acht Europese landen.



Onderzoekperiode:
06.11.2025-16.11.2025

Uitvoerend onderzoeksinstituut:
Innofact AG

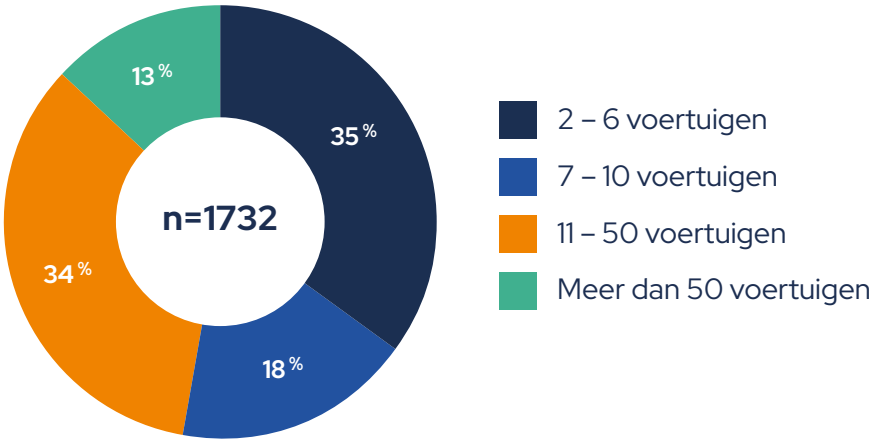
Methodologie:
Gestandaardiseerde online interviews

De steekproef omvat uitsluitend bedrijven die wagenparken beheren met minimaal twee personenauto's en/of bestelwagens (< 3,5 ton). De enquête was gericht op de belangrijkste besluitvormers binnen het dagelijkse wagenparkbeheer, waaronder directeuren, fleetmanagers en inkopers.

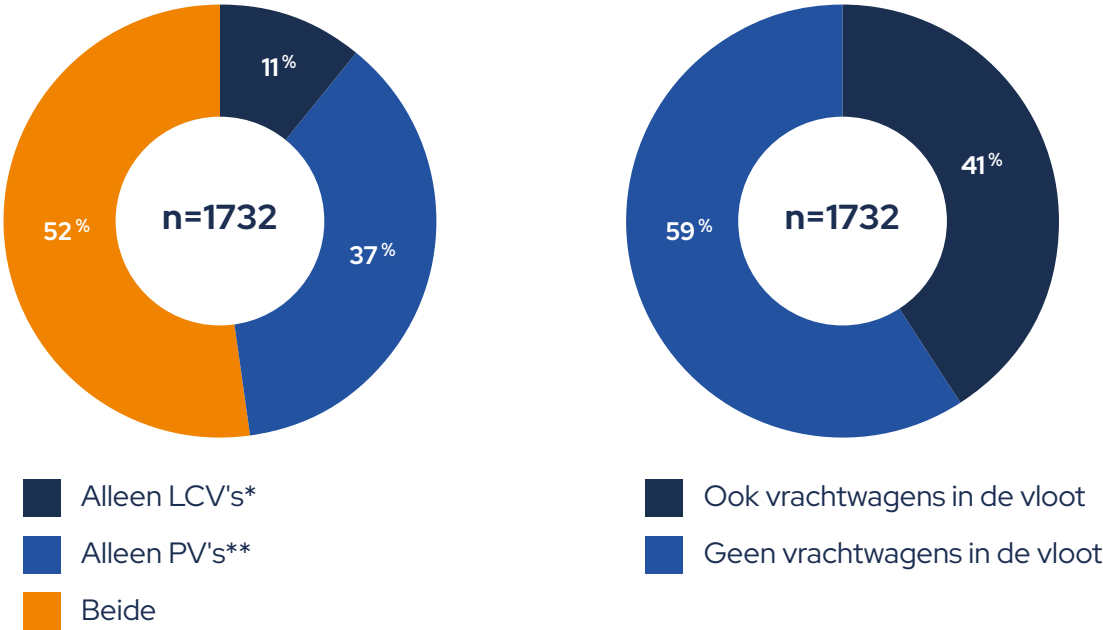
Steekproefstructuur

	Totaal	DE	IT	FR	NL	ES	PL	CZ	RO
Basis	1732	206	223	218	220	205	226	215	219
1 werknemer	1,2 %	1,0 %	1,8 %	1,8 %	1,4 %	0,5 %	1,3 %	1,4 %	0,5 %
2 - 5 werknemers	6,1 %	4,9 %	5,4 %	6,0 %	6,8 %	9,3 %	6,2 %	6,5 %	3,7 %
6 - 10 werknemers	9,6 %	9,7 %	13,5 %	7,8 %	7,3 %	10,2 %	8,4 %	7,9 %	12,3 %
11 - 49 werknemers	20,4 %	16,0 %	22,4 %	16,1 %	17,3 %	22,4 %	20,8 %	22,8 %	25,1 %
50 - 99 werknemers	18,2 %	15,0 %	14,8 %	15,1 %	22,7 %	19,0 %	17,7 %	18,6 %	22,4 %
100 - 249 werknemers	17,8 %	18,9 %	18,4 %	18,8 %	16,4 %	21,0 %	22,6 %	14,4 %	11,9 %
250 - 499 werknemers	12,5 %	14,1 %	13,5 %	15,6 %	13,2 %	7,8 %	14,6 %	11,2 %	9,6 %
500 - 999 werknemers	7,2 %	10,7 %	5,4 %	8,7 %	7,3 %	4,4 %	4,0 %	8,8 %	8,2 %
1000+ werknemers	6,8 %	9,2 %	4,9 %	9,6 %	6,8 %	5,4 %	4,0 %	8,4 %	5,9 %

Wagenparkgrootte Totale steekproef



Samenstelling van het wagenpark Totale steekproef



* LCV = lichte bedrijfsvoertuigen (< 3,5 ton)
** PV = personenvoertuigen

Belangrijkste bevindingen in één oogopslag



Mix van aandrijftechnologieën

De Europese wagenparkmarkt bevindt zich nog steeds in een overgangsfase: diesel is momenteel nog duidelijk de dominante aandrijfvorm, gevolgd door benzine.

Geëlektrificeerde aandrijftechnologieën hebben inmiddels een merkbaar aandeel bereikt, maar blijven nog aanzienlijk achter op de traditionele verbrandingsmotoren. Opvallend is met name het brede gebruik van HVO100, dat al actief wordt ingezet door veel bedrijven die dieselveertuigen exploiteren.

Duitsland laat een bovengemiddeld aandeel elektrische voertuigen zien in vergelijking met andere Europese landen, terwijl Nederland opvalt door zowel het laagste aandeel dieselveertuigen als het hoogste aandeel volledig elektrische auto's.



Elektrificatieplannen

Meer dan de helft van de ondervraagde bedrijven is van plan om de komende twee jaar extra volledig elektrische voertuigen aan te schaffen.

Tegelijkertijd willen veel bedrijven het aantal conventionele voertuigen met verbrandingsmotor in hun wagenpark verminderen. Vooral grote ondernemingen en bedrijven in de transportsector verhogen hun investeringen in elektrische aandrijftechnologieën, terwijl kleinere bedrijven voorzichtiger te werk gaan.

Landen zoals Roemenië laten een bijzonder sterke uitbreidingsdynamiek zien, en ook Duitsland bevindt zich duidelijk op een pad richting verdere elektrificatie.



Belemmeringen voor elektrificatie

De elektrificatie van wagenparken wordt met name geremd door vijf belangrijke factoren:

- hoge aanschafkosten,
- stijgende elektriciteits- en laadkosten,
- perceptie van een onvoldoende actieradius,
- een onvoldoende ontwikkelde openbare laadinfrastructuur,
- en hogere onderhouds- en servicekosten.

In Nederland worden deze belemmeringen als aanzienlijk minder zwaar ervaren dan het Europese gemiddelde, terwijl ze vooral in Polen en Roemenië sterk aanwezig zijn.



Laadinfrastructuur bij bedrijven

De laadinfrastructuur op bedrijfslocaties is al goed ontwikkeld.

Ongeveer 90 % van de bedrijven die elektrische voertuigen exploiteren beschikt over eigen laadpunten op bedrijfslocaties, doorgaans een combinatie van wallboxen en snellaadstations.

Duitsland neemt een leidende positie in bij de uitrol van wallboxen. In de komende twee jaar is de meerderheid van de bedrijven van plan om verder te investeren in de eigen laadinfrastructuur.

Mix van aandrijftechnologieën binnen wagenparken



37 %

Diesel blijft de dominante brandstof



21 %

Nederland loopt voorop in elektrisch rijden.

Diesel blijft de wagenparken domineren, terwijl benzine de tweede belangrijke pijler vormt.

Over het geheel genomen is diesel het meest voorkomende type aandrijving (ongeveer ruim een derde van het totaal), gevolgd door benzine als het op één na grootste segment.

Geëlektrificeerde aandrijvingen winnen terrein, maar blijven duidelijk achter bij diesel en benzine.

Elektrische voertuigen, plug-inhybrides en mild hybrids vormen een aanzienlijk, maar kleiner deel van het wagenpark.

HVO100 wordt in de praktijk al breed toegepast:

Van de bedrijven met dieselloertuigen maakt een groot deel inmiddels gebruik van HVO100.

Duitsland ligt qua aandeel diesel dicht bij het gemiddelde, maar heeft een relatief hoger aandeel elektrische voertuigen.

Het aandeel dieselloertuigen in Duitsland komt overeen met het algemene beeld, terwijl het aandeel volledig elektrische voertuigen hoger ligt dan het internationale gemiddelde.

Nederland is de duidelijke uitschieter: minder dieselloertuigen, aanzienlijk meer volledig elektrische voertuigen.

Vergeleken met andere landen heeft Nederland het laagste aandeel dieselloertuigen en het hoogste aandeel volledig elektrische voertuigen. Ook het gebruik van HVO100 is bijzonder wijdverbreid.

Minder elektrificatie in Oost-Europa.

Terwijl landen zoals Nederland en Duitsland al in grotere mate gebruikmaken van elektrische aandrijftechnologieën, blijven Oost-Europese wagenparken bij de invoering daarvan nog aanzienlijk achter.

Vraag 01

Wat is het aandeel van elk van de volgende typen aandrijving binnen de personenauto's en bestelwagens van uw wagenpark?

Basis: alle respondenten

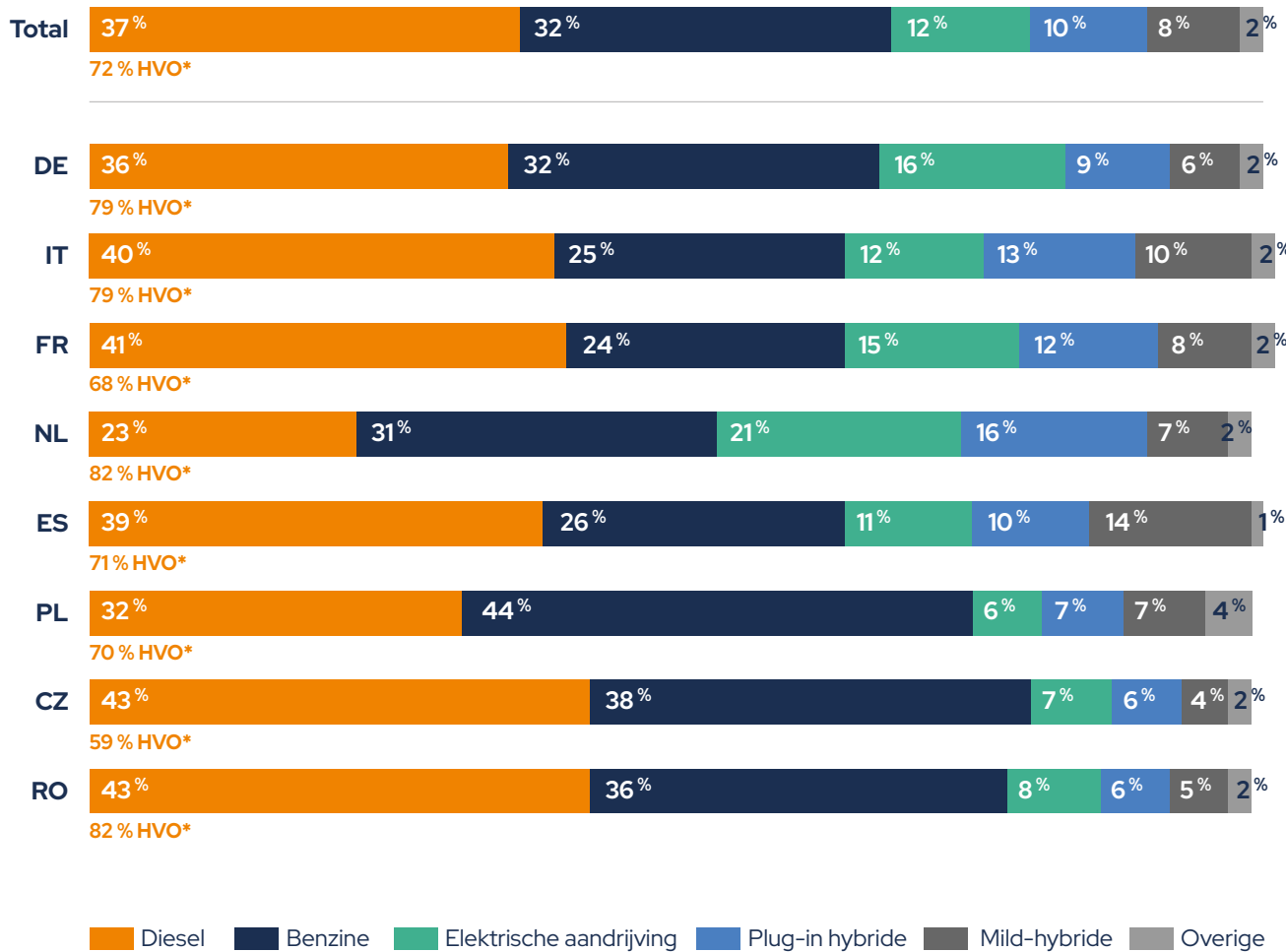
Vervolg vraag

Maakt u of maken uw bestuurders gebruik van het milieuvriendelijkere dieselalternatief HVO100?

Basis: n = 1.198 (bedrijven met dieselloertuigen).

Verdeling van typen aandrijving

HVO100 (basis: dieselgebruikers)



Wagenparkbeheer onder druk



76%

Kostendruk is de belangrijkste uitdaging binnen wagenparkbeheer



73%

Duurzaamheidseisen worden steeds belangrijker



70%

Elektrificatie maakt wagenparkbeheer steeds complexer

Drie onderwerpen staan centraal

Kostendruk (76%), duurzaamheidseisen (73%) en de elektrificatie van wagenparken of de introductie van elektrische voertuigen (70%) worden het vaakst genoemd als uitdagingen binnen het wagenparkbeheer.

Kostendruk is de belangrijkste uitdaging – ook in Duitsland

In Duitsland zijn kostendruk (80%) en duurzaamheidseisen (72%) de grootste uitdagingen.

Elektrificatie maakt wagenparkbeheer complexer

Naast de transitie zelf neemt ook de administratieve belasting toe. In Duitsland staat het beheer van elektrische voertuigen en laadvoorzieningen op de derde plaats (67%).

Vergelijking tussen landen

Nederland en Spanje ervaren de situatie als minder uitdagend. In vergelijking met andere landen worden de uitdagingen op het gebied van wagenparkbeheer daar over het algemeen als minder groot beschouwd.

Vraag 02

In hoeverre vormen de volgende aspecten een uitdaging voor het beheer van het wagenpark van uw organisatie?

Basis: circa n = 200 per land, alle respondenten.

Uitdagingen binnen wagenparkbeheer

DE	IT	FR	NL	ES	PL	CZ	RO	Totaal	
80%	79%	79%	64%	56%	80%	82%	83%	76%	Kostendruk
72%	79%	79%	64%	49%	80%	78%	82%	73%	Duurzaamheidseisen
66%	77%	79%	60%	54%	69%	76%	73%	70%	Elektrificatie / invoering van elektrische voertuigen
63%	71%	73%	64%	44%	71%	77%	78%	68%	Volledige kostenbeheersing en transparantie
63%	73%	75%	62%	43%	68%	72%	76%	67%	Investeren in de juiste digitale hulpmiddelen
67%	76%	79%	64%	46%	60%	70%	70%	67%	Beheer van elektrische voertuigen en laadmogelijkheden
59%	72%	75%	58%	42%	68%	72%	77%	66%	Onderhoud van voertuigen / afhandeling van schade
62%	66%	70%	64%	42%	65%	71%	75%	65%	Bestuurdersbeheer / omgaan met verwachtingen van bestuurders
66%	66%	70%	65%	44%	61%	68%	71%	64%	Beschikbaarheid van laadvoorzieningen / wallboxen
62%	69%	68%	58%	46%	63%	68%	72%	63%	Onvoldoende digitalisering en automatisering
63%	68%	74%	53%	37%	62%	66%	72%	62%	Te veel / niet-geïntegreerde systemen of softwareoplossingen
52%	61%	66%	53%	39%	53%	56%	59%	55%	Leasing / teruggave van leasevoertuigen

< 60 %

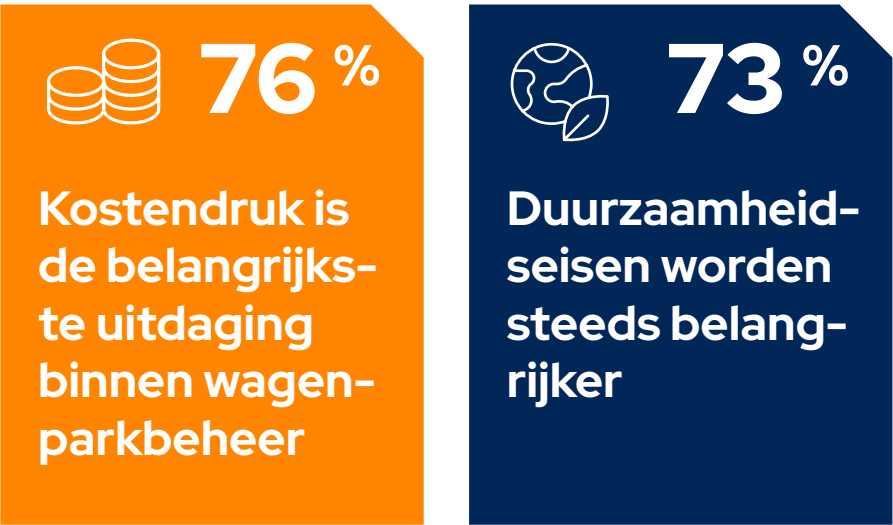
60 – 69 %

70–79 %

≥ 80 %

Belangrijkste uitdagingen per land

Grotere wagenparken brengen meer uitdagingen met zich mee.



Elektrificatie versnelt: bedrijven voegen meer elektrische voertuigen toe



56 %

Bedrijven stappen over op elektrische voertuigen

RO

74 %

Sterke groei in Roemenië

De groei van het aantal BEV's domineert

56% van de bedrijven wil de komende twee jaar meer volledig elektrische voertuigen aanschaffen, tegenover 15% die het aantal wil verminderen.

Conventionele aandrijvingen nemen af

Terwijl een kleinere groep (22%) van plan is meer voertuigen met conventionele brandstoffen (diesel, benzine, mild hybrid) aan te schaffen, is een groter deel (36%) van plan dit aantal te verminderen.

Roemenië zet het sterkst in op elektrificatie

De verwachte groei van het aantal volledig elektrische voertuigen is hier bijzonder groot (74% „meer“ tegenover 7% „minder“).

Ook Duitsland ligt duidelijk op koers voor verdere uitbreiding

Meer dan de helft van de bedrijven in Duitsland (53%) is van plan het aantal volledig elektrische voertuigen uit te breiden, terwijl slechts 13% een afname verwacht.

Plug-inhybrides blijven een belangrijk onderdeel

Ongeveer 40% van de bedrijven is van plan meer plug-inhybrides aan te schaffen, terwijl circa 20% verwacht dat het aantal plug-inhybrides in het wagenpark zal afnemen.

Alternatieve brandstoffen nemen over het algemeen af in belang

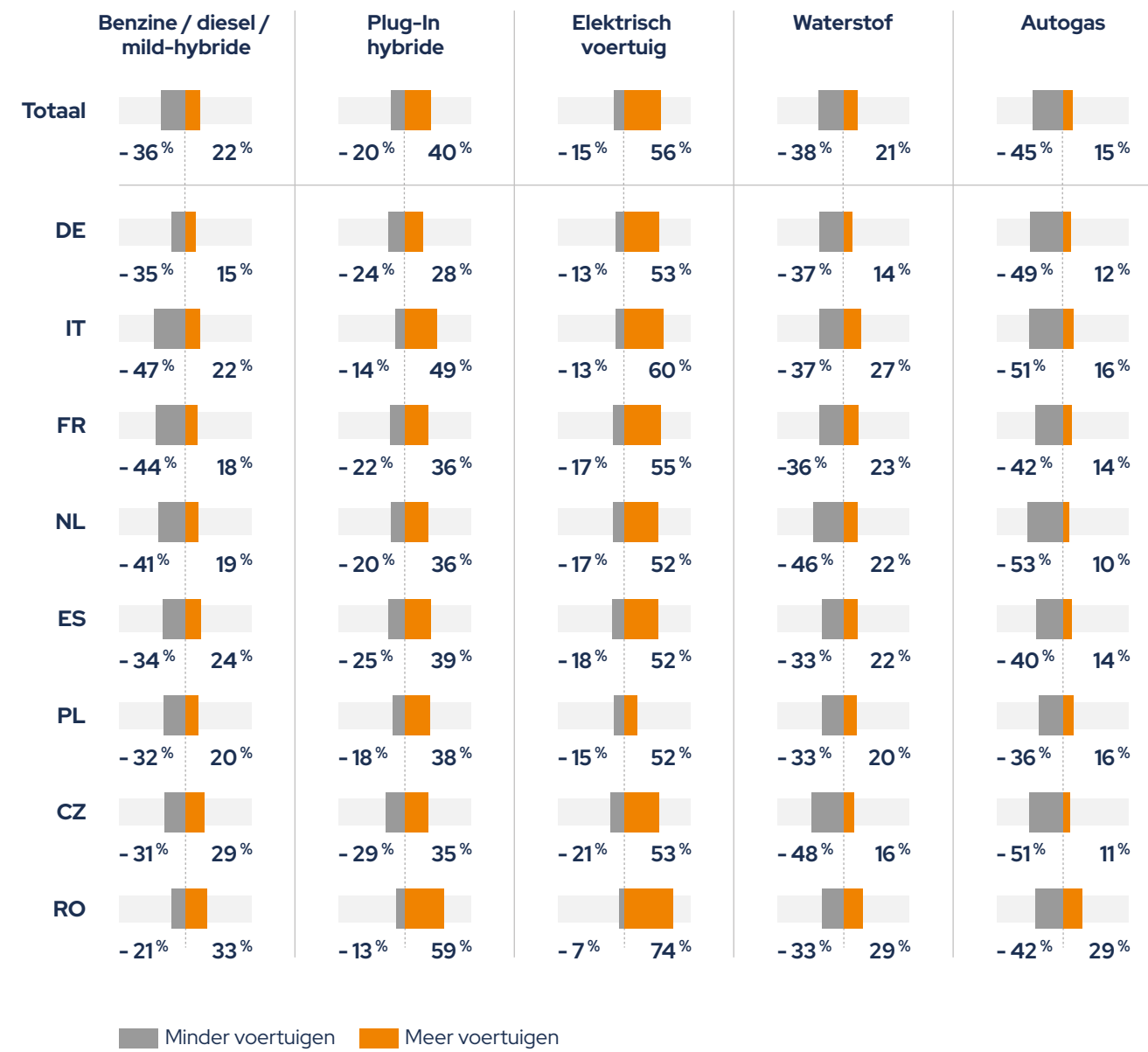
Voor waterstof verwacht 21% van de bedrijven een toename, terwijl 38% verwacht dat het aantal waterstofvoertuigen zal afnemen. Autogas laat een vergelijkbaar beeld zien: 15% is van plan meer voertuigen op te nemen, terwijl 45% een afname verwacht.

Vraag 03

Als u vooruitkijkt naar de komende twee jaar en nadenkt over de samenstelling van uw wagenpark over twee jaar: welke veranderingen of nieuwe aankopen zijn voor uw organisatie gepland?

Basis: circa n = 200 per land, alle respondenten

Toekomstig wagenpark (komende 2 jaar)



Grote bedrijven en de transportsector investeren aanzienlijk meer in e-mobiliteit



66 %

Kleinere bedrijven versnellen e-mobiliteit.

De omvang van het bedrijf is een belangrijke drijfveer

Hoe groter het bedrijf, hoe omvangrijker de geplande uitbreiding van het aantal elektrische voertuigen in de komende twee jaar. Grote bedrijven investeren meer in e-mobiliteit dan kleinere bedrijven.



67 %

De transportsector heeft de grootste uitbreidingsplannen

Kleine bedrijven versus zeer grote bedrijven

Van de kleinere bedrijven is ongeveer de helft van plan het wagenpark in de komende twee jaar verder te elektrificeren; bij de grootste bedrijven ligt dit aandeel rond twee derde.

Duidelijke verschillen tussen sectoren

De bereidheid om over te stappen op elektrische voertuigen is in de transportsector groter dan in andere sectoren. Terwijl ongeveer twee derde van de bedrijven in de transportsector van plan is het aandeel elektrische voertuigen verder uit te breiden, ligt dit aandeel in de detailhandel rond de helft.

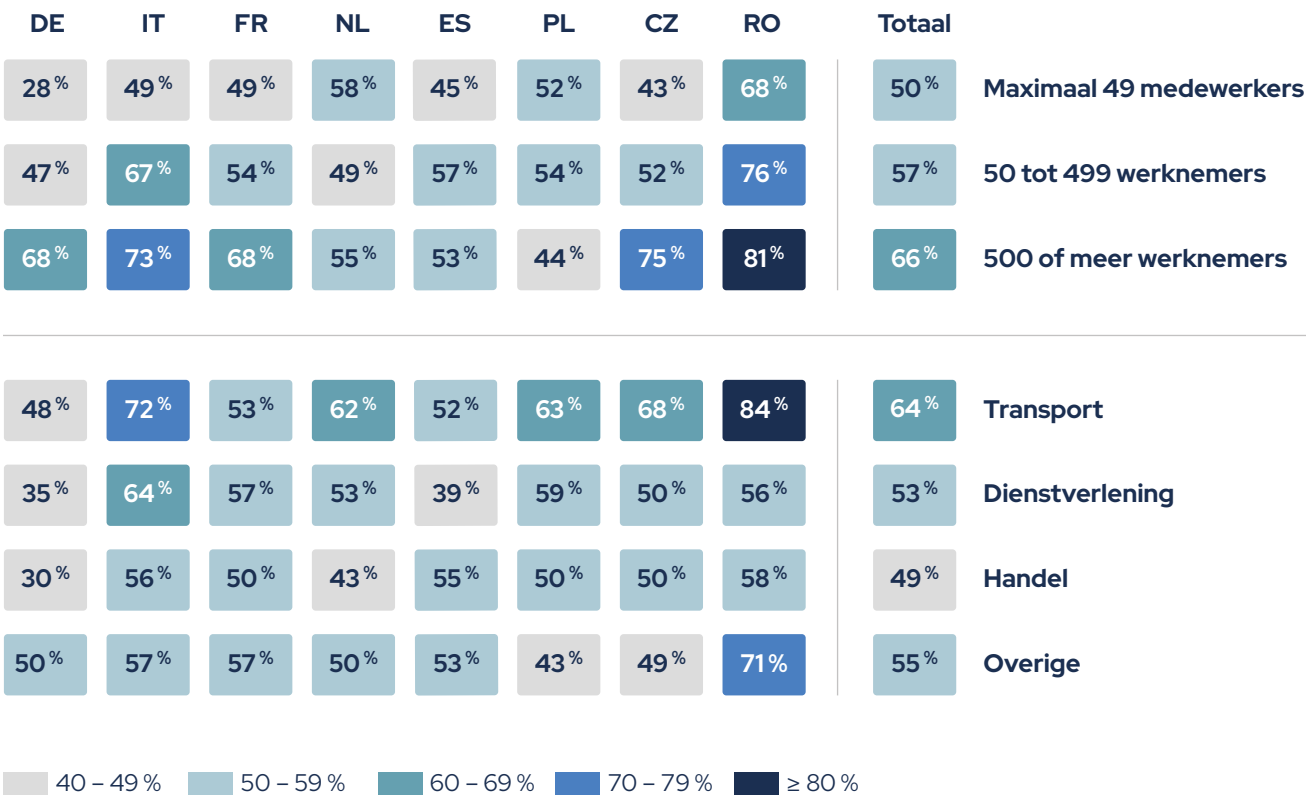
Vraag 03.1

Als u vooruitkijkt naar de komende twee jaar en nadenkt over de samenstelling van uw wagenpark over twee jaar: welke veranderingen of nieuwe aankopen zijn voor uw organisatie gepland?

Basis: circa n = 200 per land, alle respondenten.

Toekomstig wagenpark (komende 2 jaar)

Aandeel van meer elektrische voertuigen in het toekomstige wagenpark – relevante subgroepen



Belemmeringen voor de elektrificatie van wagenparken



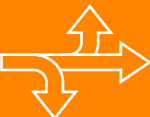
73 %

Belangrijkste factor: hoge initiële kosten



70 %

Belangrijkste belemmeringen: actieradius en infrastructuur



Aanzienlijke verschillen tussen landen

Drie belangrijke struikelblokken

De grootste belemmeringen voor de overstap naar of uitbreiding van e-mobiliteit binnen bedrijfswagenparken zijn vooral de kosten (aanschaf van nieuwe voertuigen en elektriciteitskosten), de beperkte actieradius van elektrische voertuigen en de ontoereikende openbare laadinfrastructuur.

Vooral kosten en actieradius zijn doorslaggevend

Hoge aanschafkosten, hoge elektriciteitsprijzen en een beperkte actieradius worden het vaakst genoemd als belangrijkste belemmeringen.

Vergelijking tussen landen

Vergeleken met alle andere onderzochte landen worden deze belemmeringen in Nederland aanzienlijk minder sterk ervaren. In Polen en Roemenië worden de obstakels daarentegen als groter beschouwd.

De beoordeling is consistent, ongeacht de omvang van het bedrijf

De genoemde belemmeringen worden relatief gelijk beoordeeld, ongeacht de omvang van het bedrijf. Ook verschillen tussen sectoren spelen hierbij slechts een beperkte rol.

Vraag 04

Zijn er factoren die de overstap naar of uitbreiding van e-mobiliteit binnen het wagenpark van uw organisatie (personenauto's met elektrische aandrijving) belemmeren?

Basis: circa n = 200 per land, alle respondenten

Belemmeringen voor e-mobiliteit in wagenparken

DE	IT	FR	NL	ES	PL	CZ	RO	Totaal	
69 %	80 %	68 %	55 %	69 %	80 %	76 %	84 %	73 %	De aanschafkosten van voertuigen zijn te hoog
68 %	73 %	65 %	52 %	69 %	81 %	74 %	82 %	71 %	Beperkt aanbod van voertuigen met alternatieve typen aandrijving
71 %	73 %	65 %	47 %	65 %	79 %	70 %	79 %	69 %	Onvoldoende ontwikkelde openbare infrastructuur
73 %	74 %	70 %	53 %	61 %	75 %	65 %	74 %	68 %	Elektriciteitsprijzen zijn te hoog
61 %	67 %	68 %	54 %	65 %	76 %	71 %	76 %	67 %	Hoge kosten voor onderhoud en service
60 %	69 %	70 %	54 %	59 %	75 %	70 %	75 %	67 %	Aanschaf en beheer van elektrische voertuigen zijn duurder
60 %	66 %	63 %	58 %	64 %	76 %	63 %	75 %	66 %	Het regelgevingsklimaat is moeilijk in te schatten
62 %	65 %	64 %	56 %	60 %	74 %	73 %	66 %	65 %	Korte levensduur van elektrische voertuigen
59 %	67 %	61 %	53 %	62 %	73 %	70 %	72 %	65 %	Risico's met betrekking tot de restwaarde van elektrische voertuigen
60 %	62 %	62 %	44 %	72 %	72 %	68 %	77 %	65 %	Beschikbare overheidssteun en subsidieregelingen zijn onvoldoende
61 %	65 %	60 %	44 %	64 %	68 %	65 %	74 %	62 %	Onvoldoende ontwikkelde laadinfrastructuur binnen het bedrijf
48 %	55 %	57 %	46 %	57 %	60 %	49 %	60 %	54 %	Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid / CO ₂ -reductie
52 %	52 %	47 %	45 %	52 %	57 %	56 %	53 %	52 %	Onvoldoende acceptatie door bestuurders of medewerkers

< 60 % 60 – 69 % 70–79 % ≥ 80 % Belangrijkste belemmeringen per land

Factoren die elektrificatie versnellen



Laadinfrastructuur op locatie is inmiddels goed ingeburgerd



Er is al een uitgebreid netwerk van eigen laadinfrastructuur:

In totaal beschikt bijna 90% van de ondervraagde bedrijven met elektrische voertuigen of plug-inhybrides over een eigen (niet-openbare) laadinfrastructuur op het bedrijfsterrein. Een aanzienlijk deel maakt gebruik van wallboxen (39%) en een nog groter deel van snellaadstations (60%) op locatie.



Een aanzienlijke minderheid beschikt nog niet over een eigen laadinfrastructuur

11% geeft aan helemaal geen speciale laadvoorzieningen op het bedrijfsterrein te hebben.



Duitsland onderscheidt zich duidelijk op het gebied van wallboxen

Het aandeel wallboxen in eigendom van het bedrijf ligt in Duitsland (61%) aanzienlijk hoger dan in elk ander onderzocht land.

Vraag 06

Beschikt uw organisatie over een eigen (niet-openbare) laadinfrastructuur op het bedrijfsterrein?

Basis: circa n = 100 per land, uitsluitend bedrijven met elektrische voertuigen of plug-inhybrides in het wagenpark.

Eigen laadinfrastructuur (meerdere antwoorden mogelijk)

	✓ Ja	Wallboxes	Snellaadstations	✗ Nee
Totaal	89 %	39 %	60 %	11 %
DE	90 %	61 %	47 %	10 %
IT	90 %	40 %	58 %	10 %
FR	89 %	44 %	58 %	11 %
NL	91 %	36 %	66 %	9 %
ES	90 %	31 %	63 %	10 %
PL	88 %	27 %	68 %	12 %
CZ	89 %	37 %	55 %	11 %
RO	81 %	26 %	61 %	19 %

Uitbreiding van de laadinfrastructuur



70 %

Geplande uitbreiding van de eigen laadinfrastructuur



80 %

De transportsector loopt voorop

Uitbreiding is de regel, niet de uitzondering

Over het algemeen is een duidelijke meerderheid van de bedrijven van plan de eigen laadinfrastructuur in de komende twee jaar verder uit te breiden (70%). Ongeveer een derde is niet van plan verdere uitbreidingen door te voeren.

Vergelijking tussen landen – Zuid- en West-Europa lopen voorop

In Italië, Frankrijk en Nederland is de bereidheid om te investeren in de uitbreiding van de eigen laadinfrastructuur aanzienlijk groter dan in de overige onderzochte landen.

Grotere bedrijven investeren op grotere schaal

Hoe groter het bedrijf, hoe groter de bereidheid om de komende twee jaar verder te investeren in de uitbreiding van de eigen laadinfrastructuur.

De transportsector als drijvende kracht

In de transportsector is de bereidheid om het eigen laadnetwerk in de komende twee jaar verder uit te breiden bijzonder groot en duidelijk bovengemiddeld.

Frage 07

Bent u van plan om in de komende twee jaar (extra) laadinfrastructuur voor uw organisatie aan te schaffen?

Basis: circa n = 200 per land, alle respondenten.

Geplande uitbreiding van de eigen laadinfrastructuur in de komende twee jaar
(Meerdere antwoorden mogelijk voor wallboxen en laadstations)

DE	IT	FR	NL	ES	PL	CZ	RO	Totaal	
59 %	78 %	81 %	80 %	69 %	67 %	61 %	68 %	70 %	✓ Ja
34 %	33 %	39 %	31 %	30 %	25 %	32 %	22 %	31 %	Wallboxes
35 %	53 %	51 %	58 %	42 %	47 %	33 %	51 %	47 %	Snellaadstations
41 %	22 %	19 %	21 %	31 %	33 %	39 %	32 %	30 %	✗ Nee

Geplande uitbreiding (antwoord "Ja") – relevante subgroepen

DE	IT	FR	NL	ES	PL	CZ	RO	Totaal	
37 %	72 %	68 %	67 %	58 %	58 %	46 %	66 %	59 %	Maximaal 49 medewerkers
63 %	81 %	82 %	85 %	75 %	73 %	70 %	73 %	75 %	50 tot 499 werknemers
85 %	91 %	98 %	87 %	90 %	72 %	73 %	58 %	82 %	500 of meer werknemers
68 %	84 %	93 %	86 %	75 %	82 %	73 %	78 %	80 %	Transport
47 %	79 %	77 %	80 %	64 %	48 %	64 %	50 %	65 %	Dienstverlening
50 %	75 %	82 %	83 %	64 %	68 %	66 %	48 %	69 %	Handel
62 %	77 %	76 %	74 %	68 %	60 %	55 %	69 %	67 %	Overige

40 – 49 % 50 – 59 % 60 – 69 % 70 – 79 % ≥ 80 %

Waar elektrische voertuigen worden opgeladen



47 %

Laden op bedrijfslocaties is de norm

Het bedrijf is de belangrijkste laadlocatie

Bijna de helft van alle elektrische voertuigen in het wagenpark wordt doorgaans opgeladen via laadpunten die eigendom zijn van het bedrijf en zich op het bedrijfsterrein bevinden. Openbare laadpunten vormen de op één na belangrijkste laadmogelijkheid. Thuisladen speelt een kleinere, maar nog steeds relevante rol.



31 %

Openbare laadpunten zijn de tweede laadoptie

Duitsland volgt grotendeels het algemene beeld

Ook in Duitsland ligt de nadruk duidelijk op laden op bedrijfslocaties. Openbare laadpunten vormen de tweede pijler, terwijl thuisladen een minder belangrijke rol speelt.

Tsjechië loopt achter op het gebied van laden op bedrijfslocaties

Vergeleken met andere landen wordt in Tsjechië een aanzienlijk kleiner deel van de elektrische voertuigen opgeladen via laadpunten die eigendom zijn van het bedrijf en zich op het bedrijfsterrein bevinden.

Oost-Europa maakt vaker gebruik van openbare laadpunten

In Polen, Tsjechië en Roemenië ligt het aandeel van het laden via openbare laadpunten aanzienlijk hoger dan in de overige onderzochte landen.

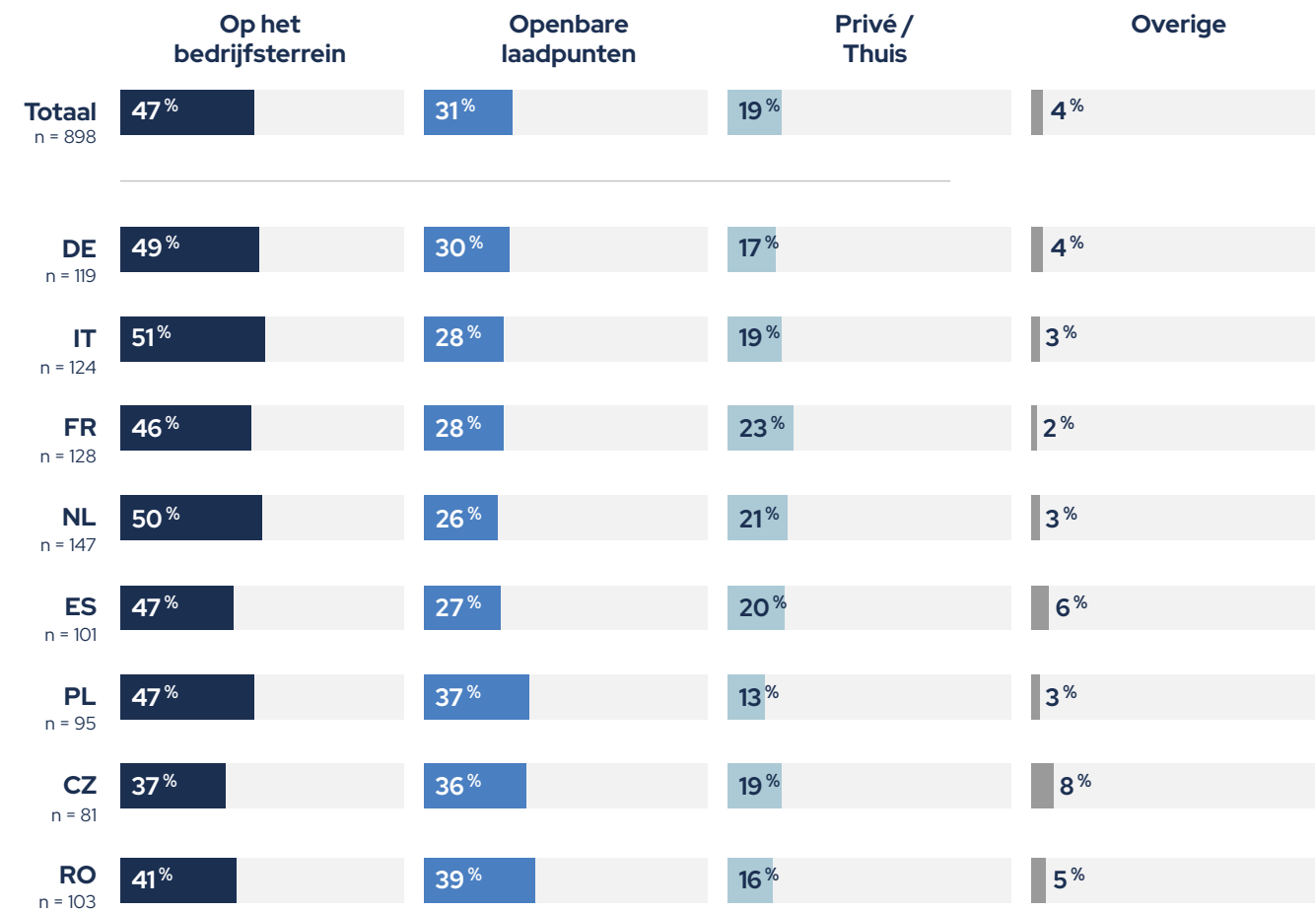
Vraag 08

Waar worden de elektrische voertuigen in uw wagenpark doorgaans opgeladen?

Basis: uitsluitend bedrijven die elektrische voertuigen en/of plug-inhybrides in gebruik hebben

Laadlocaties

(meerdere antwoorden mogelijk)





DKV MOBILITY

Balcke-Dürr-Allee 3
40882 Ratingen

Communications@dkv-mobility.com

dkv-mobility.com