

GEOTAB®

# Navigeren op het kruispunt van veerkracht en vernieuwing

Rapport over de staat van commercieel transport 2026

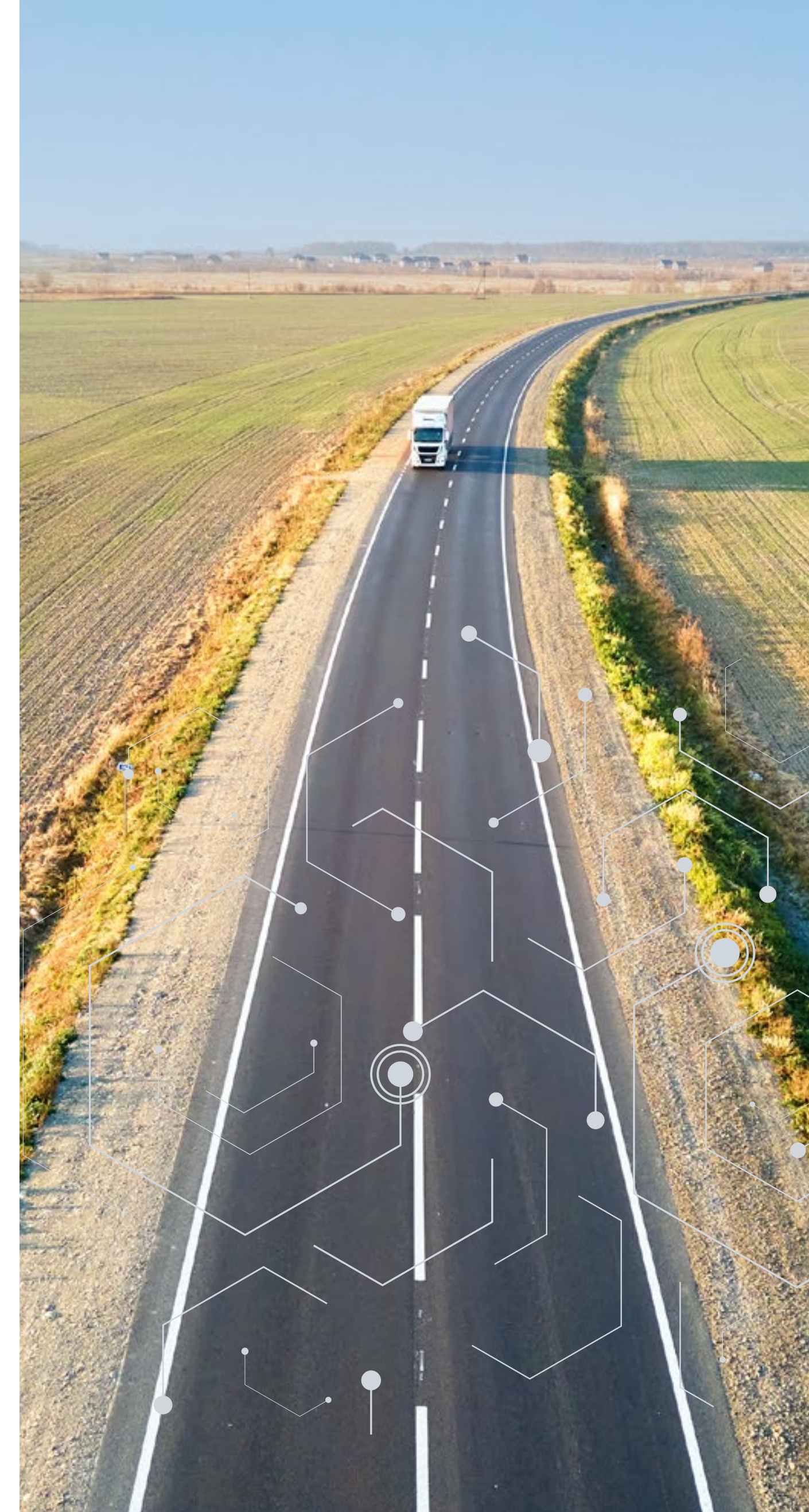




# Inhoud

- 01** Een retrospectief op ons 25-jarig jubileum
- 02** Inleiding
- 03** **De mondiale veiligheid in kaart gebracht**
  - Retrospectief op de lange termijn (2021-2025)
  - Het huidige mondiale landschap (2024-2025)
  - De financiële kosten van risico
  - Sturen op beheersbare factoren
  - Regionale dreigingen: telematica tegen gewelddadige criminaliteit
- 04** **Van reactief naar voorspellend: Het AI-gestuurde wagenpark**
  - Proactieve veiligheid via botsingsrisicomodellen
  - Voorspellend onderhoud
  - Generatieve AI: De opkomst van conversationele partnerschappen

- 05** **Mondiale verschillen en het momentum van elektrificatie**
  - Het 4-jarige totaalbeeld versus de jaaroverzichten
  - Operationele volwassenheid: Vertrouwen op de batterij
  - Strategieën om het ROI op EV's te maximaliseren
- 06** **Veerkracht vanuit een kostenperspectief**
  - Navigeren door de naweeën van de pandemie in de levenscyclus van voertuigen
  - Rightsizing: De stille kosten van onderbenutting
  - De TCO beschermen tegen brandstofvolatiliteit
- 07** **Conclusie**





# Een retrospectief op ons 25-jarig jubileum

Als Geotab's Vice President of Data and Analytics, introduceer ik met genoegen deze editie van ons Rapport over de staat van commercieel transport. Dit jaar is bijzonder betekenisvol omdat we ons 25-jarig jubileum vieren – een mijlpaal die wordt gekenmerkt door de enorme omvang en snelheid van het netwerk dat we samen hebben opgebouwd:

- **Abonnementen:** Van 2 miljoen begin 2020 naar 4 miljoen in 2023, tot meer dan 5,8 miljoen in 2025.
- **Data-omvang:** Dagelijks worden er meer dan 100 miljard datapunten verwerkt.
- **Mondiaal bereik:** We bedienen meer dan 100.000 klanten in ruim 160 landen.
- **Innovatie:** Een jaarlijkse investering van \$200 miljoen in R&D en 630 wereldwijde patenten.
- **Ecosysteem:** Ruim 700 integratiepartners binnen de Geotab Marketplace.
- **Erkenning:** Al vier jaar op rij door ABI Research uitgeroepen tot de nummer één leverancier van commerciële telematica wereldwijd, en door Frost & Sullivan benoemd tot de 2025 North American Company of the Year in Commercial Vehicle Fleet Management.

Deze datapunten vormen het fundament van de inzichten die we dagelijks inzetten om onze kernmissie te volbrengen.

Vandaag de dag wordt die missie op de proef gesteld door een sector die ingrijpende veranderingen ondergaat. Het afgelopen jaar werd goederenvervoer getekend door economische volatiliteit en regionalisering. Wagenparken ervaren bovendien interne druk: verouderde voertuigen en uitgestelde investeringen verhogen de onderhoudsbehoefte, terwijl duurdere reparaties de verzekerings- en operationele kosten opdrijven.

Dit rapport belicht de bepalende patronen van 2025 en hun impact op het komende jaar. We zien een sector die zich aanpast, waarbij efficiëntie en veerkracht de belangrijkste middelen zijn om in dit landschap te navigeren. Op de volgende pagina's verkennen we de belangrijkste trends, waaronder de "**naweeën van de pandemie**" in de levenscyclus van voertuigen en de kostbare cultuur van **onderbenutting**. We onderzoeken ook de verschuiving naar voorspellende veiligheid, waarbij modellen nu risicovolle voorboden isoleren nog voordat ze de bedrijfsvoering beïnvloeden. Daarnaast analyseren we de **mondiale verschillen in elektrificatie** tussen regionale koplopers en markten die trager adopteren, evenals de **AI-omslag**, die het beheer van wagenparken verandert in een "conversational partnership" om complexe problemen in realtime op te lossen.

Al 25 jaar helpt Geotab wagenparken om te gaan met disruptie. Vandaag de dag biedt ons platform ongeëvenaarde inzichten, waarmee we bewijzen dat in een wereld die voortdurend verandert, betrouwbare data de ultieme katalysator is voor een veerkrachtigere toekomst.

## Mike Branch

*Vice President, Data & Analytics, Geotab*

# Inleiding

Het Rapport over de staat van commercieel transport 2026 biedt een uitgebreid overzicht van de trends binnen de commerciële transportsector in 2024 en 2025.

## Methodologie en reikwijdte

De analyses in dit document zijn gebaseerd op een van de grootste datasets voor commerciële voertuigen ter wereld. Waar de datavolumes hoog zijn, bieden we specifieke analyses per land; voor algemene trends groeperen we informatie per regio (zoals Noord-Amerika, Europa en Latijns-Amerika).

Opmerking over de reikwijdte: Omdat het grootste deel van onze huidige dataset afkomstig is uit Noord-Amerika, zullen wereldwijde macrotrends logischerwijs de patronen en prestaties van die specifieke markt weerspiegelen.

## Een verschuiving in denkwijze

De sector bevindt zich momenteel in een periode van grote onzekerheid die vraagt om een nieuwe aanpak. Veerkracht — het vermogen om marktschokken op te vangen zonder momentum te verliezen — is nu een overlevingsstrategie. De volgende databevindingen bieden de nodige inzichten voor wagenparken om met precisie bij te sturen.

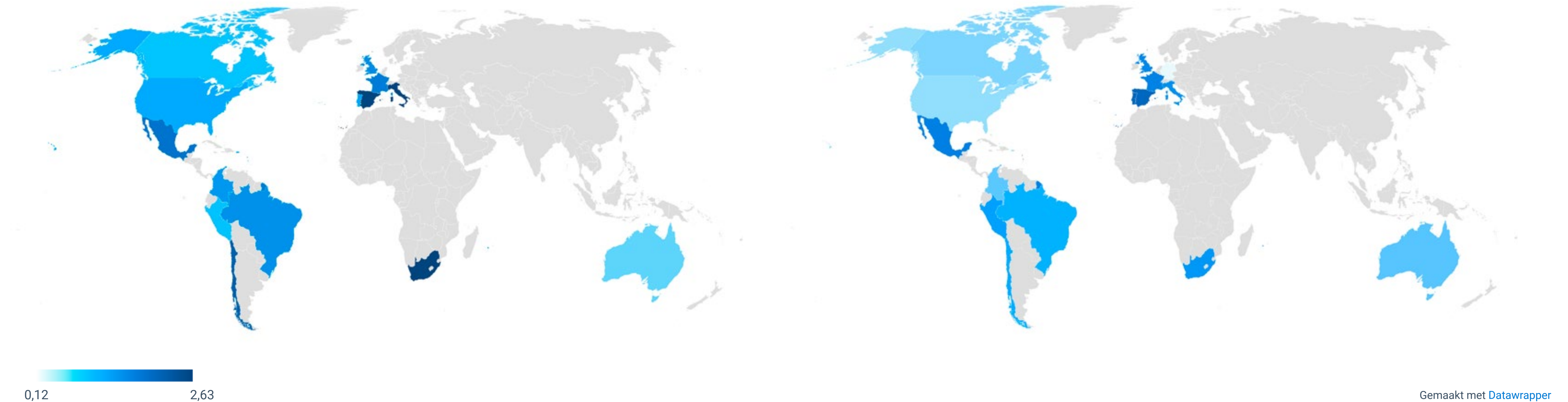


# De mondiale veiligheid in kaart gebracht

## Retrospectief op de lange termijn (2021-2025)

**Hoe heeft het risico binnen de sector zich ontwikkeld?** Om deze vraag te beantwoorden, hebben we een vijfjarig retrospectief geanalyseerd van een stabiele populatie wagenparken – een longitudinale groep die gedurende deze gehele periode actief klant is gebleven bij Geotab. Dit bredere perspectief brengt de aanhoudende vermindering van het botsingsrisico op ons platform sinds 2021 in kaart.<sup>1</sup>

Heatmap van botsingen per miljoen mijl, 2021 (links) vs. 2025 (rechts). Gebieden met donkere kleuren hebben een hogere incidentie..

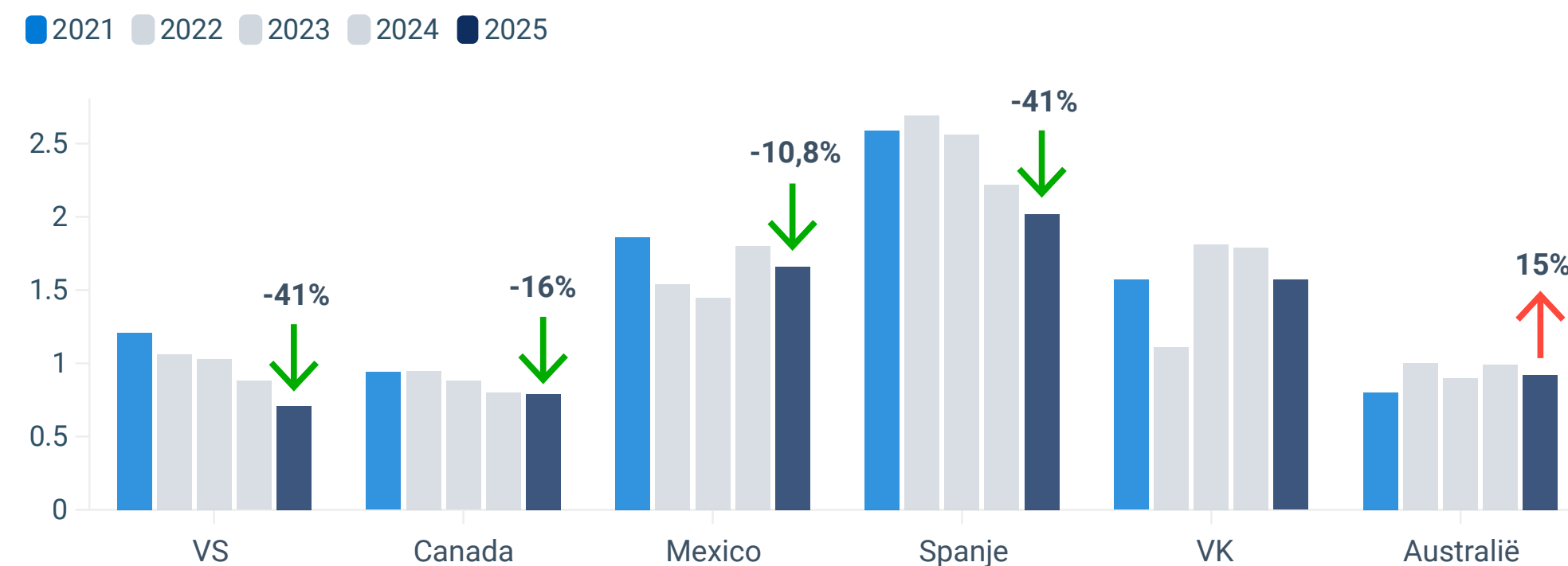


<sup>1</sup> Omdat deze data het specifieke traject van een selecte groep langdurig actieve klantdatabases volgen, wijken de cijfers af van de opvolgende grafieken over 2024-2025.

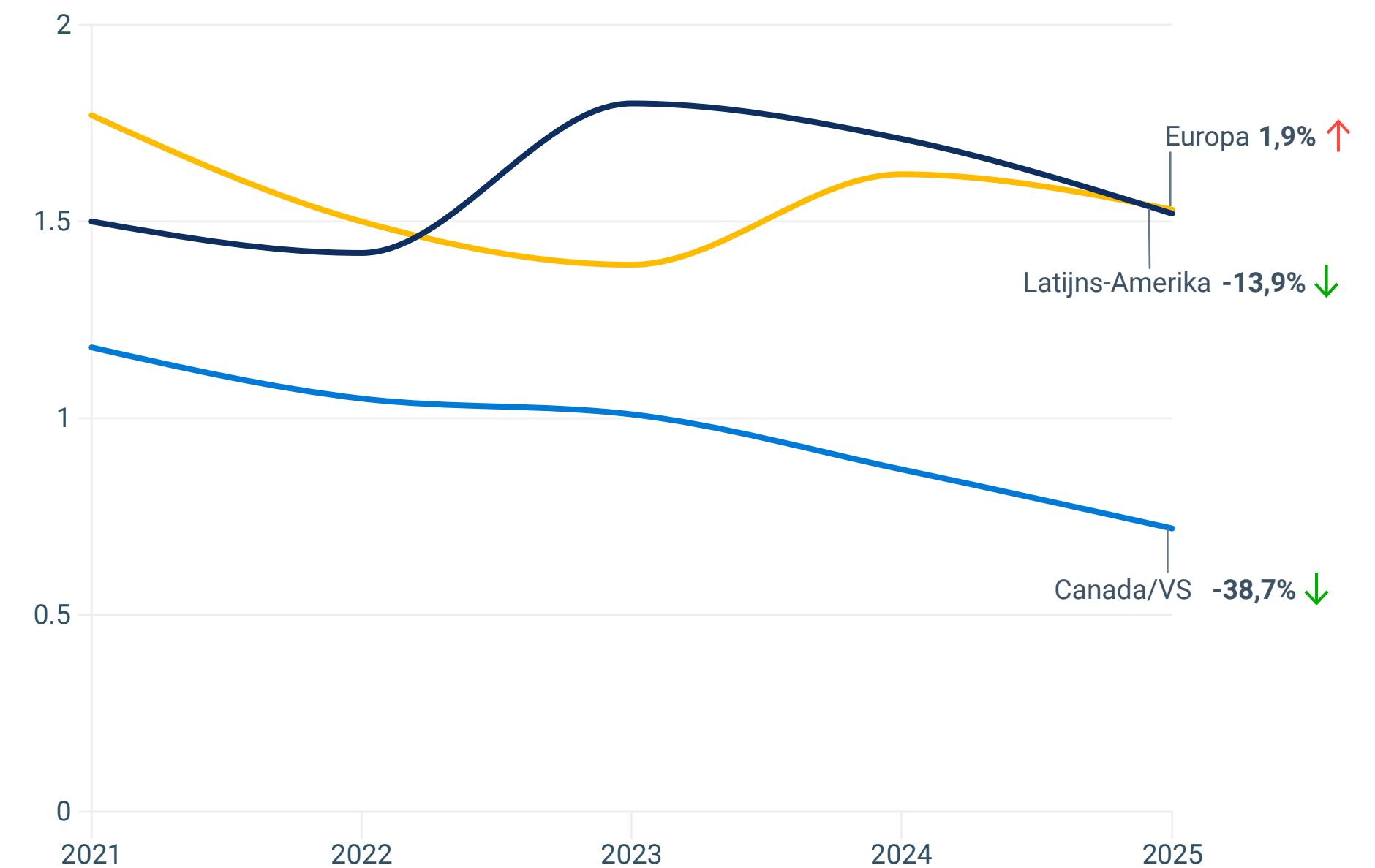
We zien een enorme daling van het risico in onze belangrijkste regio's.

- **Noord-Amerika** (Canada, VS): Het aantal botsingen per miljoen mijl (CPMM) daalde met 38,7% (onder aanvoering van een daling van 41,3% in de VS).
- **Latijns-Amerika**: Had in 2021 de hoogste incidentie (1,77 CPMM), maar behaalde over de gehele periode een aanzienlijke reductie van 13,9%.
- **Europa**: Europa was de meest volatiele regio, met een piek in 2023 om uiteindelijk te eindigen met een lichte stijging van 1,9% ten opzichte van 2021.
- **Australië**: Een stijging van 15,0% in de incidentie in Australië over de afgelopen vijf jaar herinnert ons eraan dat veiligheid een voortdurende strijd is die actieve aandacht vereist.

Vijfjarige trendanalyse van botsingen per miljoen mijl (2021-2025, per land)



Vijfjarige analyse van botsingen per miljoen mijl (2021-2025, per regio<sup>2</sup>)



<sup>2</sup> Europa: Frankrijk, Duitsland, Italië, Portugal, Spanje, VK; Latijns-Amerika (LATAM): Mexico, Brazilië, Peru, Colombia, Chili.



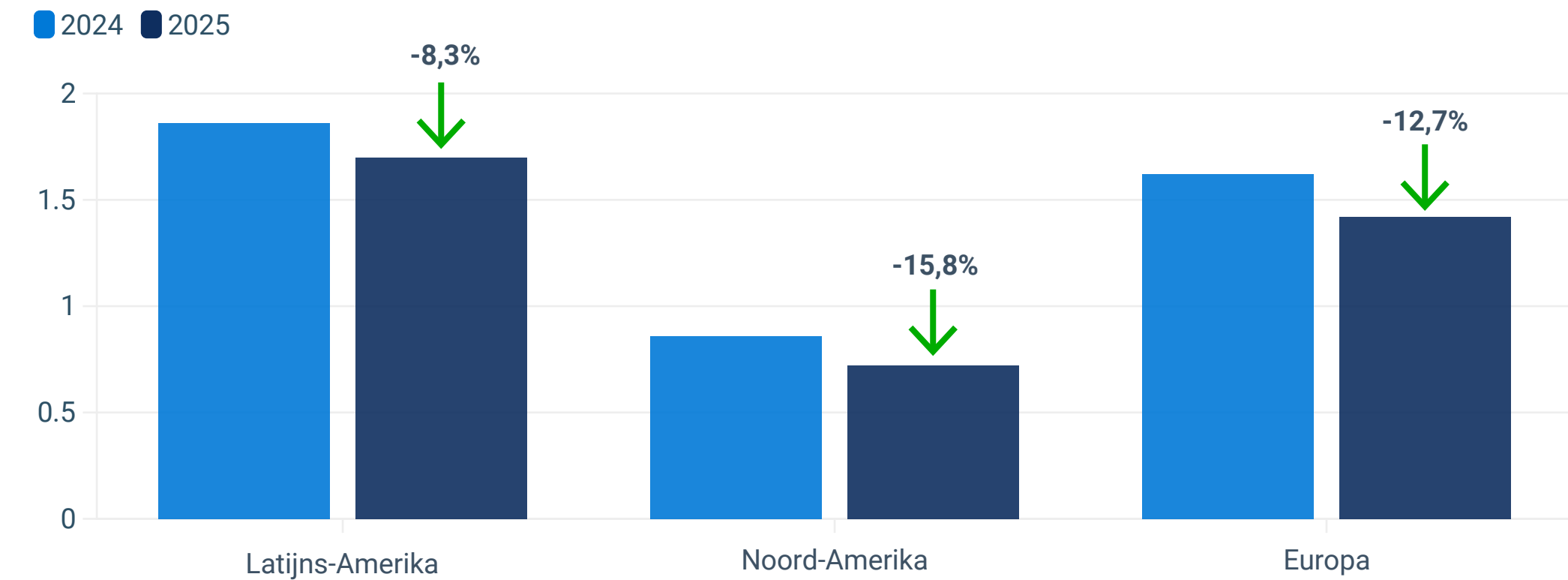
# Het huidige mondiale landschap (2024-2025)

Waar de bovenstaande vijfjarige analyse de evolutie van een specifieke groep volgt, weerspiegelt het volgende tweejarige overzicht ons volledige, huidige mondiale landschap. Hier is het verhaal onmiskenbaar positief: tussen 2024 en 2025 rapporteerden alle gemeten regio's een daling in het aantal botsingen.

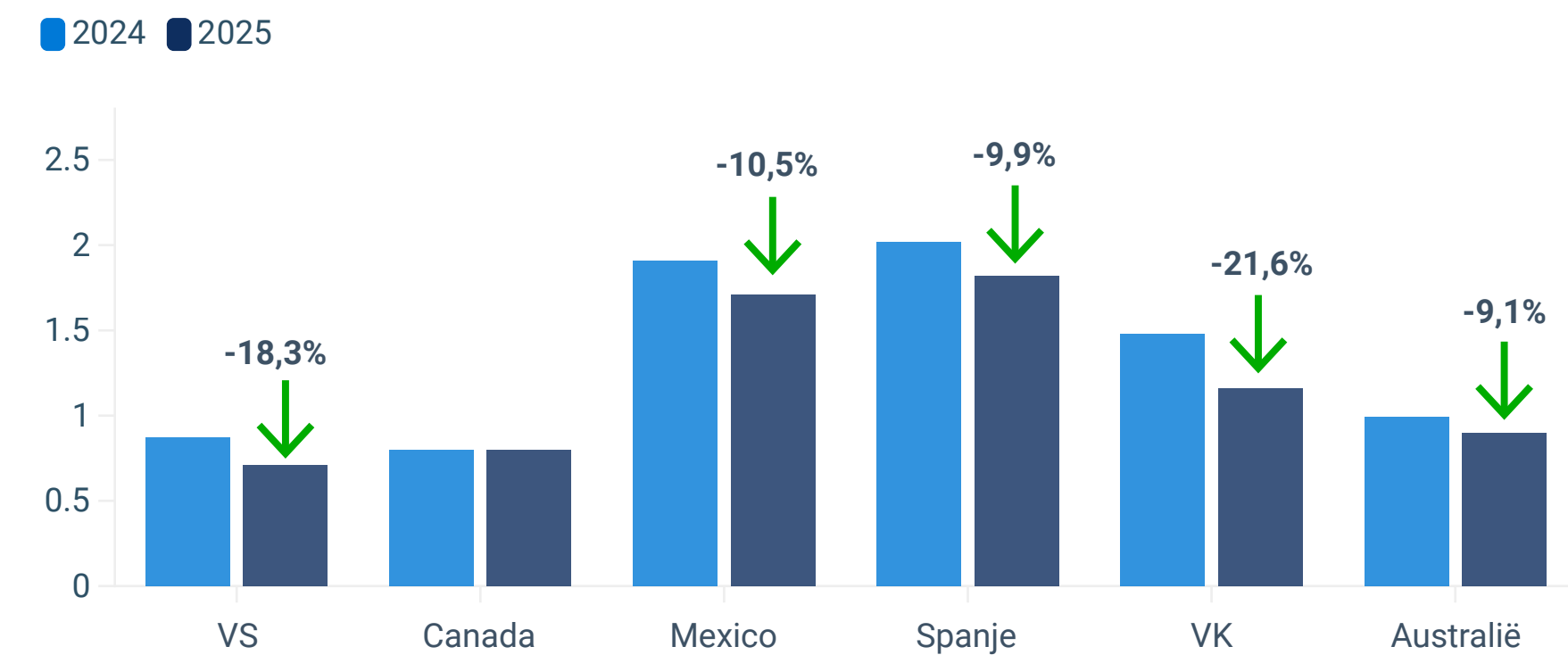
- **Noord-Amerika** (Canada, VS): Momenteel de veiligste regio in de analyse, voornamelijk gedreven door een reductie van 18,4% in de VS. Dit hielp de stagnerende prestaties in Canada te compenseren.
- **Latijns-Amerika** (Mexico, Brazilië, Chili, Colombia, Peru): Hoewel het basisrisico hoger blijft (1,70 CPMM), behaalde de regio een respectabele verbetering van 8,3% op jaarbasis.
- **Europa** (VK, Frankrijk, Duitsland, Italië, Portugal, Spanje): Deze regio boekte een aanzienlijke verbetering van 12,7%, verankerd door de opvallende prestaties in het VK, waar het aantal botsingen met 21,6% werd teruggebracht.



Tweejarige analyse van botsingen per miljoen mijl (2024-2025, per regio)



Tweejarige analyse van botsingen per miljoen mijl<sup>3</sup> (2024-2025, per land)



3 De gegevens vertegenwoordigen alle actieve voertuigen in de periode 2024-2025.

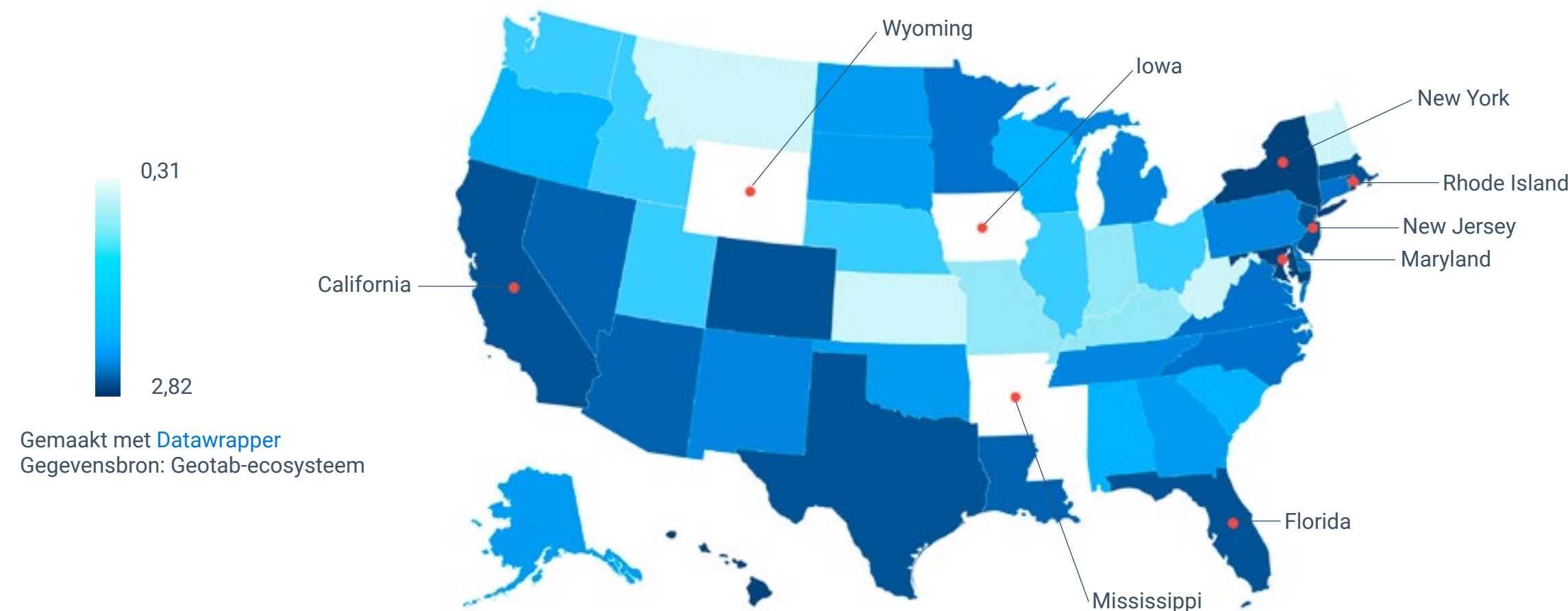
## De financiële kosten van risico

In een tijdperk van economische onzekerheid fungeert risicobeheersing als de verdedigingslinie voor de veerkracht van het wagenpark. Hoewel verzekeringskosten worden beïnvloed door complexe factoren – van extreem weer tot lokale juridische normen – bevestigen de gegevens een algemene trend: regio's met een hoger risico betalen meer.

### Casestudy: Verzekeringspremies versus incidentie van botsingen

Een vergelijking tussen de botsingsdata van Geotab en de gemiddelde premies maakt de correlatie duidelijk. New Jersey staat op de eerste plaats als duurste staat voor verzekeringspremies en heeft de op vijf na hoogste incidentie van botsingen onder onze Amerikaanse wagenparken. New York volgt een vergelijkbaar patroon: het staat tweede qua botsingsrisico en vierde wat betreft premies. De gegevens bevestigen dat de geografie de moeilijkheidsgraad bepaalt: rijden in New York staat garant voor een hogere verzekeringspremie dan rijden in Iowa. Maar hoewel waar u rijdt het basisrisico bepaalt, is het hoe u rijdt dat het operationele resultaat bepaalt. U kunt uw regio niet altijd kiezen, maar u heeft wel controle over uw aanpak.

Kaart van de incidentie van botsingen per Amerikaanse staat in 2025



● Locaties met een sterke correlatie tussen de incidentie van botsingen en de gemiddelde verzekeringspremie

Staten met de hoogste en laagste gemiddelde lokale verzekeringspremies (2025)

Rang	Staat	Gemiddelde lokale premie (USD)	Incidentie botsingen (per miljoen mijl, 2025)
• 1	<b>New Jersey</b>	\$20.763	0,9
2	Louisiana	\$19.736	0,8
3	Delaware	\$17.351	0,8
• 4	<b>New York</b>	\$16.949	1,0
5	Connecticut	\$16.946	0,7
6	Georgia	\$15.200	0,6
• 7	<b>Rhode Island</b>	\$14.046	1,0
• 8	<b>Florida</b>	\$12.872	0,9
• 9	<b>California</b>	\$11.834	0,9
10	West Virginia	\$11.687	0,4
-	-	-	-
• 12	<b>Maryland</b>	\$11.112	1,0
-	-	-	-
• 47	<b>Iowa</b>	\$5.615	0,4
-	-	-	-
• 49	<b>Wyoming</b>	\$4.927	0,4
• 50	<b>Mississippi</b>	\$3.552	0,4

**Vetgedrukte** locaties tonen een sterke correlatie tussen de incidentie van botsingen en de gemiddelde verzekeringspremie. Gegevensbron: Coverwallet



## Sturen op beheersbare factoren

Echte veerkracht ligt in het verschuiven van de focus van externe factoren naar de meest beheersbare variabele: het rijgedrag. Om dit te bereiken, moeten wagenparken identificeren welke vormen van agressief rijgedrag directe voorlopers zijn van een botsing.

### Snelheidsoverschrijding als voorbode van een botsing

Analyse toont aan dat snelheidsoverschrijding een rol speelt bij 22,2% van alle botsingen. Bovendien is de ernst van de overtreding cruciaal. Wanneer een chauffeur een ernstige snelheidsoverschrijding<sup>4</sup> begaat (meer dan 20% boven de limiet gedurende meer dan 10% van de rit), ontstaat er een risico-indicator:

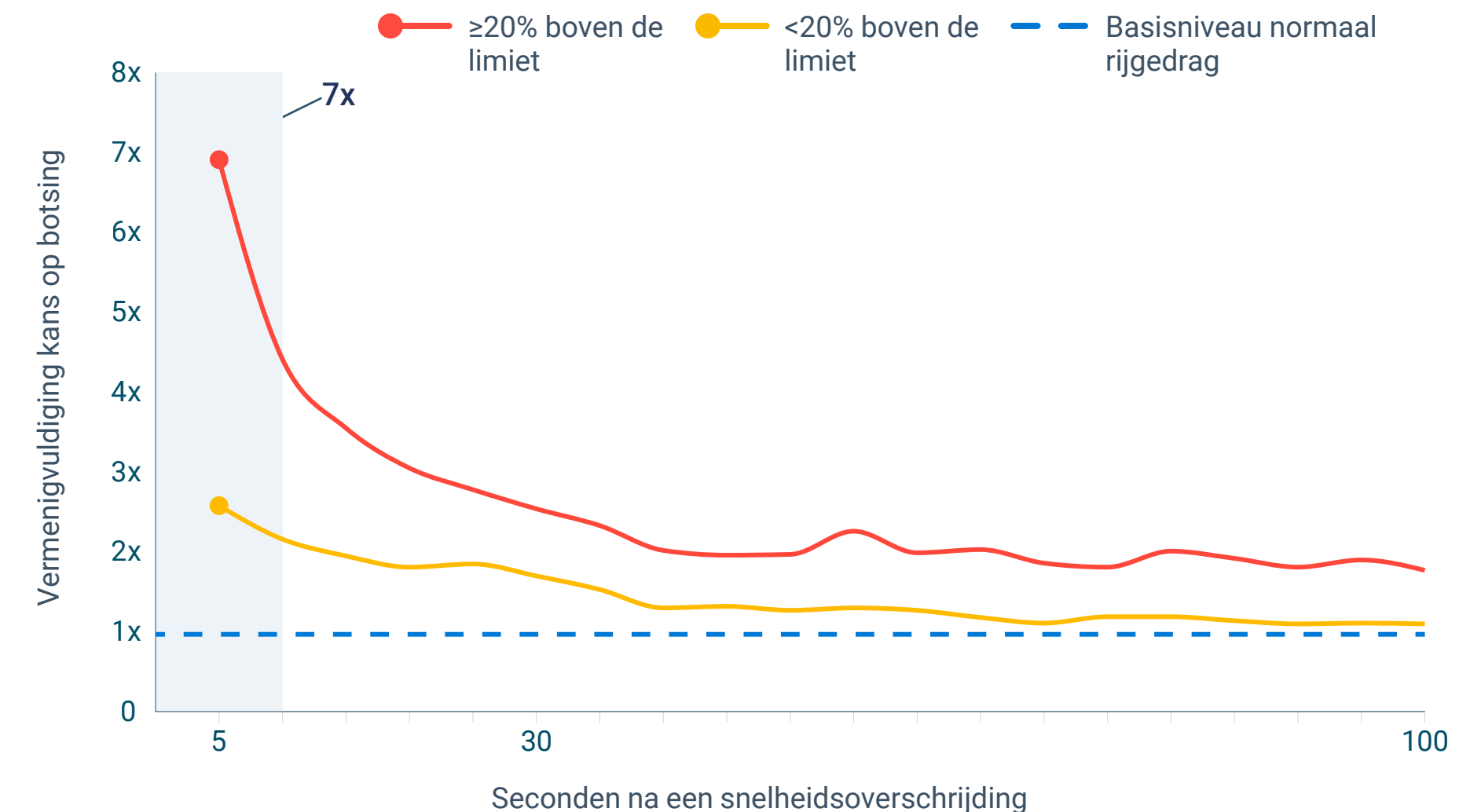
- **De gevarenzone (de eerste 5 seconden):** Bij een excessieve snelheidsoverschrijding is de kans op een botsing in de eerste vijf seconden van dat incident 7 keer groter dan tijdens normaal rijden. Zelfs een lichte snelheidsoverschrijding maakt een botsing 2 tot 3 keer waarschijnlijker.
- **De 30 seconden afkoelperiode:** Naarmate de tijd verstrijkt begint het risico te dalen, maar het verdwijnt niet onmiddellijk.
- **De 100 seconden reset:** Het duurt ongeveer anderhalve minuut voordat het risico is teruggekeerd naar het basisniveau nadat de snelheidsoverschrijding is beëindigd.



#### Zijn bestuurders klaar voor in-cab technologie?

[87% van de professionele bestuurders](#) staat open voor in-cab technologie zoals AI-coaching. Het is een hulpmiddel dat de veiligheid en beveiliging van de bestuurder versterkt.

Kans op een botsing tijdens de verschillende fasen van een snelheidsoverschrijding



**Strategische implicatie:** Omdat het risico binnen 5 seconden piekt en weer verdwijnt, is rapportage achteraf te laat. Veerkracht vereist directe actie via in-cab coaching.

Hoewel realtime coaching de directe crisis bezweert, ligt de echte vernieuwing bij de bron. Door over te stappen van reactieve waarschuwingen naar voorspellende coaching, lossen managers systemische problemen op nog voordat de risico-indicator wordt geactiveerd.

<sup>4</sup> Ernstige snelheidsoverschrijding: incidenten waarbij het voertuig de geldende snelheidslimiet met meer dan 20% overschreed gedurende ten minste 10% van de duur of afstand van het incident; Lichte snelheidsoverschrijding: incidenten die niet voldoen aan de criteria voor een ernstige snelheidsoverschrijding.

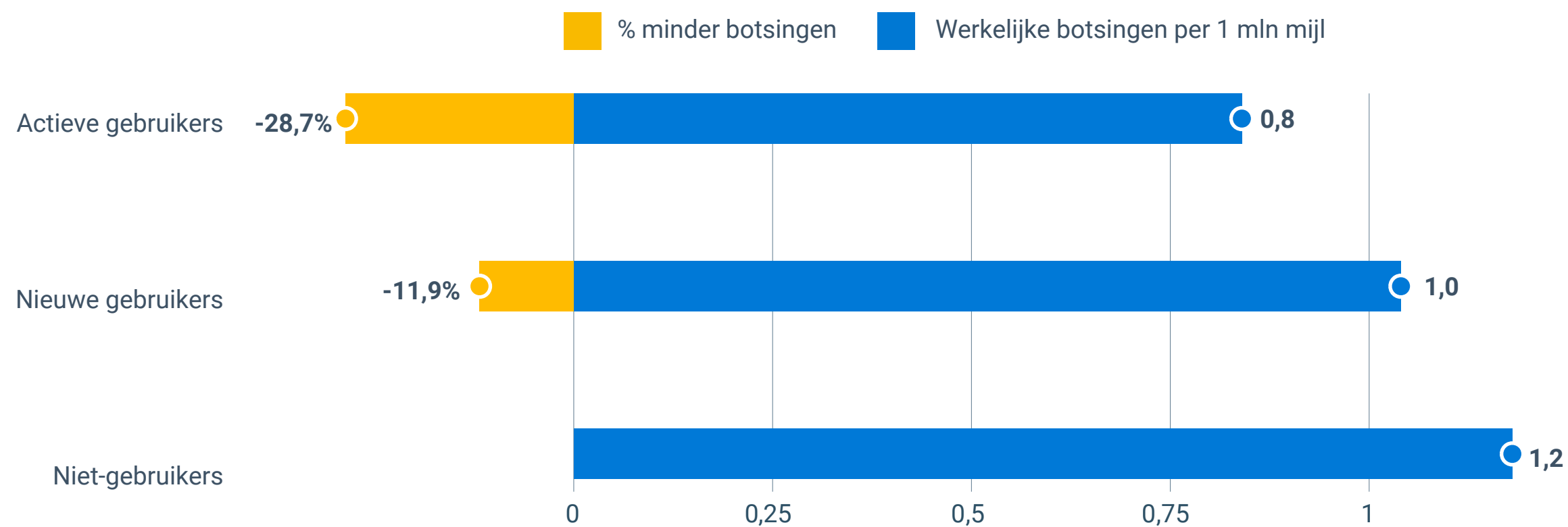
## Het dosering-effect van veiligheidstools

Het identificeren van risico's is slechts de eerste stap; de omgang ermee bepaalt de resultaten. Onze data bevestigen een direct "dosering-effect" tussen het gebruik van tools en veiligheid.

Actieve gebruikers van de [Botsingsrisico-tool](#) in Geotabs Veiligheidscentrum – die gebruikmaakt van machine learning om risico's op voertuig- en bestuurdersniveau in kaart te brengen – registreerden 28,7% minder botsingen dan niet-gebruikers. Zelfs nieuwe gebruikers, die de tool pas onlangs hebben geïmplementeerd, zagen direct een 11,9% lagere incidentie van botsingen. Dit bewijst dat het simpelweg inzichtelijk maken van risico's een krachtige katalysator is voor reductie.

**Het "dosering-effect": Actieve gebruikers van de Botsingsrisico-pagina registreren 28,7% minder botsingen.**

Gebruik van de Botsingsrisico-pagina en resultaat (werkelijke incidentie per miljoen mijl)





## De rol van positieve bekrachtiging bij het behoud van personeel

De huidige economische uitdagingen overschaduwden een structureel probleem: het chronische tekort aan bestuurders. De beschikbaarheid van arbeidskrachten is inmiddels een knelpunt voor de groei van de gehele sector.

In een krappe arbeidsmarkt is een cultuur die veiligheid en welzijn centraal stelt cruciaal voor personeelsbehoud. Uit een [enquête van Geotab](#) blijkt dat 95% van de Europese bestuurders het risico op ongevallen ziet toenemen. Zij noemen mobiel telefoongebruik (42%), slecht rijgedrag (37%) en snelheidsoverschrijdingen (36%) door anderen als de belangrijkste stressfactoren op de weg.

Hoewel technologie risico's beperkt, blijft menselijk gedrag de kernfactor: het handelen van de bestuurder is verantwoordelijk voor naar [schatting 60% van alle verkeersdoden. De sleutel tot verandering ligt in het vervangen van handhaving door positieve bekrachtiging.](#)

Wanneer veiligheidsinitiatieven gepersonaliseerd zijn en gebaseerd op erkenning in plaats van kritiek, creëren ze een langdurige impact.

Geotab Vitality, een op gedrag gebaseerd stimuleringsprogramma, brengt dit in de praktijk door veiliger rijgedrag te belonen – zoals rustiger bochtenwerk, geleidelijke acceleratie en beheerst remmen – in plaats van alleen fouten te bestraffen.

Een robuust veiligheidsprogramma is de duidelijkste manier om betrokkenheid bij het welzijn van bestuurders te tonen en ervoor te zorgen dat zij veilig thuiskomen. Onze analyse bevestigt de directe, meetbare return on investment (ROI) van deze inspanningen en toont een duidelijke correlatie aan tussen het gebruik van Geotab-veiligheidsproducten en de veiligheidsresultaten.



### Een succesverhaal: De kracht van positieve bekrachtiging

Richards Building Supply, een in Illinois gevestigd bedrijf dat actief is in 14 staten met een wagenpark van meer dan 300 voertuigen, behaalde een opmerkelijke [verbetering van 41%](#)<sup>5</sup> in het algehele rijgedrag tijdens een pilot van 90 dagen met Geotab Vitality. Dit vertaalt zich in een geschatte besparing van 28.000 USD aan vermeden schadekosten en een reductie van 75.000 USD in brandstofverbruik. Cruciaal is de daling van 11,2% in het jaarlijkse personeelsverloop onder bestuurders (van 25,5% naar 14,3%), wat een besparing van 92.000 USD aan retentie-gerelateerde kosten opleverde. De totale besparingen resulteerden in een ROI van 443%, wat bewijst dat veilige bestuurders ook loyale en efficiënte bestuurders zijn.

<sup>5</sup> Gebaseerd op onderzoek van Geotab Vitality, waarbij de kosten voor het werven en inwerken van nieuwe bestuurders met een groot rijbewijs (CDL) worden geschat op ongeveer 8.200 USD per persoon. De impact op het verloop is afgeleid door pilot- en niet-pilotgroepen te vergelijken, onvermijdbaar verloop te isoleren en de impact toe te schrijven aan Geotab Vitality op jaarbasis.







## Regionale dreigingen: telematica tegen geweldadige criminaliteit

Hoewel positieve bekrachtiging wereldwijd effectief is, kampen sommige regio's met externe dreigingen die een andere defensieve houding vereisen. De toename van ladingdiefstal is een wereldwijde uitdaging voor toeleveringsketens. In Latijns- en Zuid-Amerika neemt het aantal [overvallen](#) op trucks toe, waarbij tactieken zoals [valse controleposten](#) en vervalste vrachtbrieven worden ingezet.

De data bevestigen dat het risico in deze regio niet alleen draait om het verlies van eigendommen, maar om direct fysiek gevaar. Mexico is inmiddels verantwoordelijk voor [75% van alle ladingdiefstallen in Noord-Amerika](#), waarbij [82%](#) van deze incidenten gepaard gaat met geweld.

In deze risicovolle omgevingen biedt telematica de "actieve bescherming" die bestuurders nodig hebben. Door de inzet van proactieve middelen – zoals [AirFinder Everywhere](#) en [ELA Innovation-sensoren](#) – creëren wagenparken een vangnet van vrijwel realtime zichtbaarheid. Intelligente geofencing activeert onmiddellijk ondersteuning wanneer een voertuig de veilige corridor verlaat of een risicozone binnenrijdt. Bovendien voorkomt datagestuurde planning gevaarlijke confrontaties door bestuurders weg te leiden van bekende hotspots.

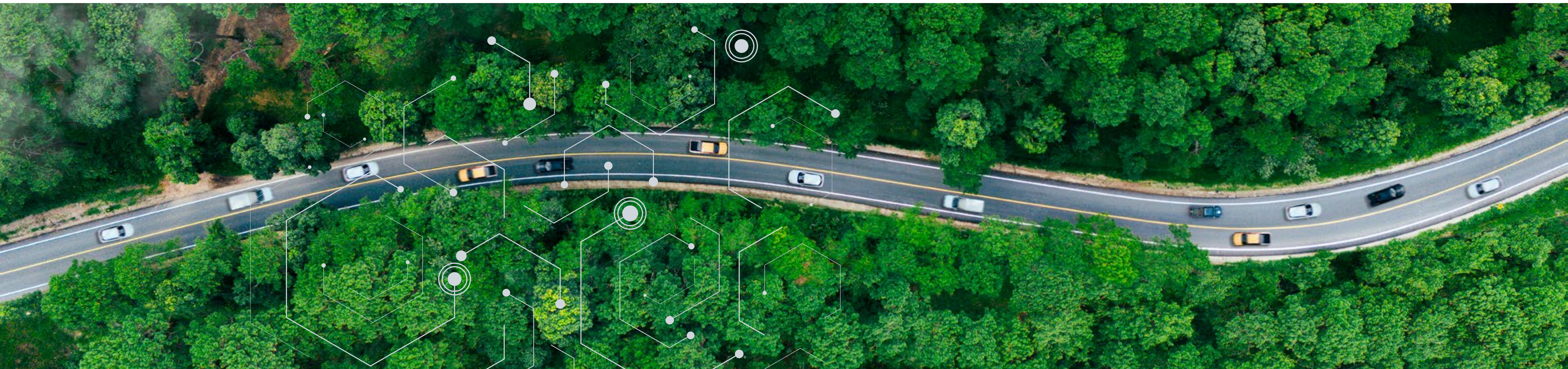
In een krappe arbeidsmarkt beschermt dit niveau van zichtbaarheid niet alleen de lading, maar bewijst het aan de bestuurder dat hun veiligheid een absolute prioriteit is.



# Van reactief naar voorspellend: Het AI-gestuurde wagenpark

Deze trends onderstrepen de cruciale behoefte aan AI-gestuurde veerkracht om operationele uitdagingen om te zetten in concurrentievoordeel. Uiteindelijk zullen de wagenparken die efficiëntie als kernstrategie prioriteren, het best gepositioneerd zijn om het komende decennium te floreren.

Veerkracht vereist vooruitziende blik. Terwijl telematica fungeert als het zenuwstelsel, dat de rauwe realiteit van de weg vastlegt, dient kunstmatige intelligentie als het brein, dat miljarden datapunten vertaalt naar bruikbare voorspellingen. Dit verschuift de bedrijfsvoering van reactieve schadebeperking naar een proactieve strategie. Door mechanische defecten en veiligheidsrisico's te anticiperen nog voordat ze zich manifesteren, biedt AI de essentiële laag van operationele veerkracht: het vermogen om een verstoring te stoppen voordat deze begint.





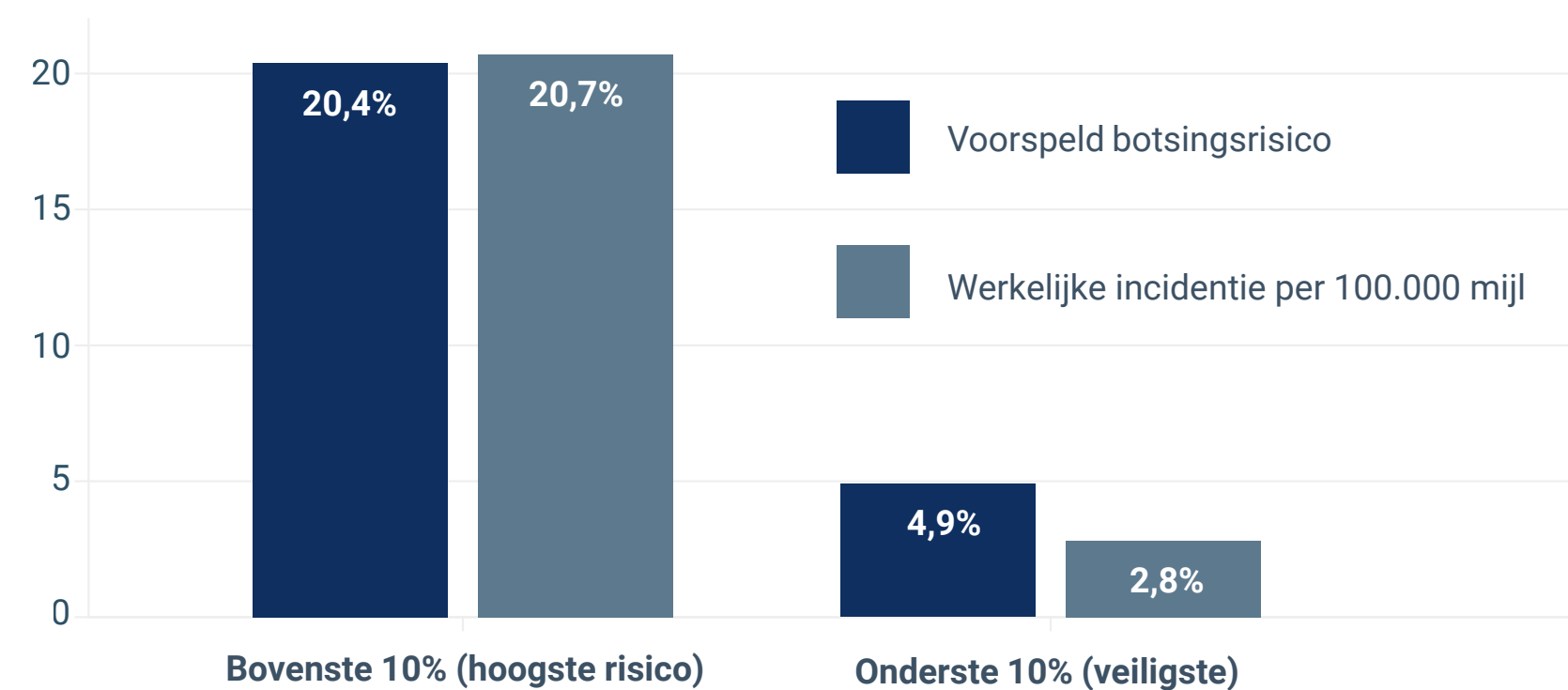
## Proactieve veiligheid via botsingsrisicomodellen

Veiligheid binnen een wagenpark is een combinatie van het gedrag van de bestuurder en de context van de specifieke rit. Waar veel systemen stagneren door zich te concentreren op gebeurtenissen uit het verleden, maakt het **Botsingsrisicomodel** van Geotab gebruik van krachtige machine learning om gedrag te synthetiseren met omgevingsfactoren. Hierdoor krijgen wagenparken een krachtig nieuw instrument in handen om gevaar vroegtijdig te detecteren en proactief in te grijpen.

### Het identificeren van de risicovolle minderheid

Ons Botsingsrisicomodel onthult dat wagenparkrisico's sterk geconcentreerd zijn: de risicovolste 10% van de bestuurders is verantwoordelijk voor 1 op de 5 botsingen (20,7%). De hoogrisicogroep wordt gedefinieerd als de bovenste 10% van de bestuurders met de hoogste gemiddelde Predicted Collision Risk (PCR)-scores in het eerste kwartaal van 2025; de laagrisicogroep betreft de onderste 10%. Op de weg hebben deze hoogrisicobestuurders 7,4x meer kans op een crash dan de veiligste bestuurders.

Vergelijking van voorspelde en werkelijke botsingen per risicogroep



**Strategische implicatie:** Voor vlootbeheerders is dit de sleutel tot vereenvoudigd veiligheidsbeheer en een maximale ROI.

- **Focus en prioriteer:** Begin met management by exception. Richt de aandacht op de bovenste 10% hoogrisicobestuurders. Hun botsingsrisico is een kritieke indicator waarop onmiddellijk actie moet worden ondernomen.
- **Beloon en behoud uitmuntendheid:** De onderste 10% vormt uw referentiepunt voor uitmuntendheid. Zorg ervoor dat uw beste bestuurders worden beloond en, nog belangrijker, behouden blijven. Ons onderzoek naar positieve bekrachtiging toont aan dat gemotiveerde bestuurders een verbetering van 15x in hun rijgedrag laten zien, wat kan leiden tot een vermindering van [24% in de botsingsfrequentie](#).

### Gebiedsgebonden risico en contextuele intelligentie

Telematica biedt realtime waarschuwingen voor potentiële defecten, zoals een brandend motorcontrolelampje of een lage accuspanning. Dit maakt proactief ingrijpen mogelijk voordat kleine problemen escaleren tot kostbare pechgevallen.

Botsingsrisico is vaak een systemisch omgevingskenmerk, niet enkel het gevolg van rijgedrag. Het Area Based Risk-model van Geotab analyseert geografische profielen door voertuigdata te combineren met verkeer, weer en zelfs de schittering van de zon.

De validiteit van het model is gebaseerd op praktijkresultaten. In een vergelijking met [data van verzekeringsclaims](#) in 200 steden toonde ons voorspellende model een overeenkomst van 60% aan in de top 10 van risicovolste Amerikaanse steden (waaronder Boston, D.C. en L.A.), ondanks het gebruik van een volledig andere methodologie.

- **Slimmere planning:** Dynamische routeplanning om hotspots tijdens piekuren te vermijden.
- **Eerlijke beoordeling:** Normaliseren van omgevingsfactoren om bestuurders objectief te beoordelen en belonen.
- **Gerichte training:** Locatiespecifieke instructies gebaseerd op de unieke complexiteit van hoogrisicozones.



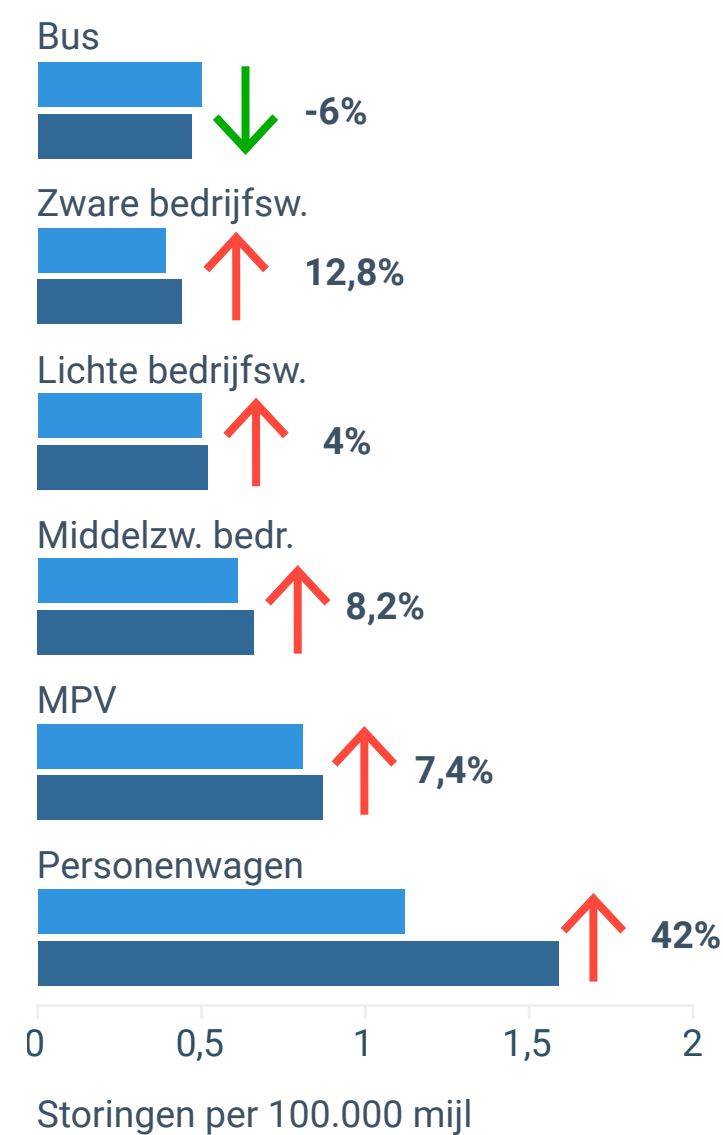
# Voorspellend onderhoud

## Stabiliseren van kosten voor ongeplande stilstand

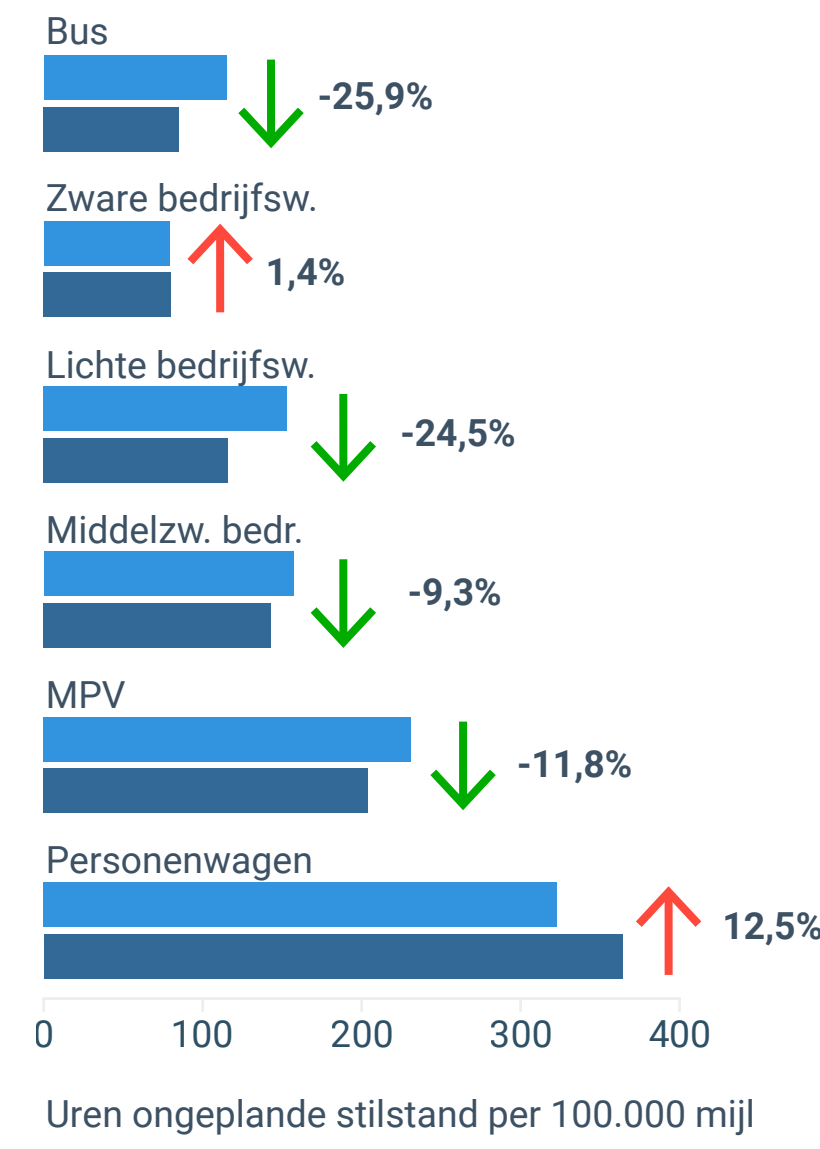
De tools voor voorspellend onderhoud van Geotab verschuiven de focus van rigide schema's naar dynamische storingsstatistieken. De data laten een discrepantie zien tussen de storingsfrequentie en het operationele herstel.

### Ongeplande stilstand per voertuigtype per 100.000 mijl (jaar-op-jaar verandering)

Storingen (2024-2025)



Duur ongeplande stilstand (uren, 2024-2025)



■ 2024    ■ 2025  
↑ Stijging j-o-j (%)    ↓ Daling j-o-j (%)

HDT-rangschikking is enkel gebaseerd op werkplaats- en sleepdata; onderhoud op locatie is niet opgenomen.

Hoewel het aantal "strandingen" – incidenten waarbij een sleepvoertuig nodig was – toenam in vijf van de zes voertuigklassen, zag het merendeel van het wagenpark een gelijktijdige daling in de totale ongeplande stilstand. Dit duidt erop dat werkplaatsen voertuigen aanzienlijk sneller herstellen dan in 2024. Opvallend is dat bij lichte bedrijfswagens (LDT) en bussen de ongeplande stilstand met respectievelijk 24,5% en 25,9% daalde, ondanks een stijging in het aantal sleepincidenten voor LDT's.

De **personenwagen** is de belangrijkste uitzondering, met een stijging van 42,0% in het aantal strandingen en een toename van 12,5% in ongeplande stilstand. Omdat deze voertuigen eenvoudig te slepen zijn, vormen zij het grootste volume aan gedetecteerde incidenten; het is echter de enige categorie waar zowel de frequentie als de reparatieduur verslechteren.

**Bussen** bleven de beste presteerders en behaalden een "dubbele overwinning": een afname van 6% in het aantal sleepincidenten en een spectaculaire daling van 25,9% in ongeplande stilstand.

**Zware bedrijfswagens (HDT)** hielden de ongeplande stilstand nagenoeg stabiel, ondanks een stijging van 12,8% in sleepincidenten. Dit wijst op een toename van incidenten die niet via reparaties op locatie konden worden opgelost.

Wagenparkbeheerders zoeken naar intelligentere, proactieve manieren om de voertuigconditie te beheren en stijgende kosten en stilstand aan te pakken. De nieuwe Storingsrisico-functie van Geotab is ontworpen om deze kosten te stabiliseren. Door risicovolle foutcodes te identificeren voordat ze escaleren tot incidenten onderweg, kunnen wagenparken proactief ingrijpen om noodsleepdiensten en hoge arbeidskosten te beperken.



## Generatieve AI: De opkomst van conversationele partnerschappen

Generatieve AI-assistenten transformeren het wagenparkbeheer door te fungeren als een direct beschikbare "data scientist". Sinds de lancering van de generatieve AI-tool van Geotab in 2023 (nu genaamd Geotab Ace), is het doel om de toegang tot inzichten te democratiseren. Hiermee kunnen gebruikers vragen stellen in natuurlijke taal en antwoorden ontvangen die direct aanzetten tot beslissingen.

### Geotab Ace en de evolutie van gebruikersprompts

Analyse van vragen binnen Geotab Ace laat zien hoe gebruikers verschuiven van eenvoudige verkenning naar complexe conversationele partnerschappen. Momenteel ligt de focus van de gebruiker duidelijk op de directe bedrijfsvoering:

- 65% op voertuigprestaties (brandstof, actieradius van EV's)
- 23% op veiligheid (hard remmen, risico)
- 12% op assetbeheer

Maar de meest opwindende trend is de verschuiving in de manier waarop mensen met Ace communiceren. We zien duidelijke fasen in deze interactie:

- 1 **Ontdekking:** "Wat kun je voor me doen, Ace?"
- 2 **Operationele rapportage:** "Hoeveel EV's heb ik in mijn wagenpark?"
- 3 **Strategische analyse:** "Welke bestuurders hadden deze week de meeste incidenten met hard remmen?"
- 4 **Conversationeel partnerschap:** Steeds meer mensen stellen vervolgvragen om dichterbij oplossingen te komen voor hun unieke, complexe en menselijke uitdagingen: "Sorteer op bestuurder" of "Voeg VIN toe".

Door complexiteit om te zetten in direct inzicht, verandert AI de data van een administratieve last in een beslissend concurrentievoordeel. Als u niet weet waar u moet beginnen, kan Ace u helpen. Bekijk deze praktijkvoorbeelden van vragen die momenteel worden gesteld:

Aandachtsgebieden	Voorbeeldprompts
<b>Lease-levenscyclus optimalisatie</b>	"Kun je kijken naar de kilometerverdeling? Ik zoek voertuigen die minder dan 5 keer per maand worden gebruikt, zodat we die kunnen omwisselen met voertuigen die juist intensief worden ingezet (15+ dagen)."
<b>Geospatiale query</b>	"Ace, zijn er gisteren voertuigen bij de LA Fitness in Cambridge geweest?"
<b>Analyse na ongeval</b>	"@XYZ, deze truck heeft vandaag een hert geraakt; kun je me de snelheid en de positie op dat moment laten zien?"
<b>Geautomatiseerde beloningen</b>	"We hebben vandaag een prijsverloting; kies een willekeurige bestuurder die in de afgelopen 24 uur actief heeft gereden."
<b>Efficiëntiemodellering</b>	"Bij welke snelheid behaalt mijn wagenpark het gunstigste brandstofverbruik?"



#### Verantwoorde AI: Monitoring van de ecologische voetafdruk

Als onderdeel van Geotab's toewijding aan [Verantwoorde AI](#), monitoren we de milieupact van ons AI-gebruik. Naarmate de sector gedetailleerdere gegevens ontwikkelt over het energieverbruik en de emissies van specifieke AI-modellen en -diensten, zal Geotab de interne gebruikstatistieken blijven monitoren. Hiermee stellen we nauwkeurige nulmetingen vast en identificeren we trends.



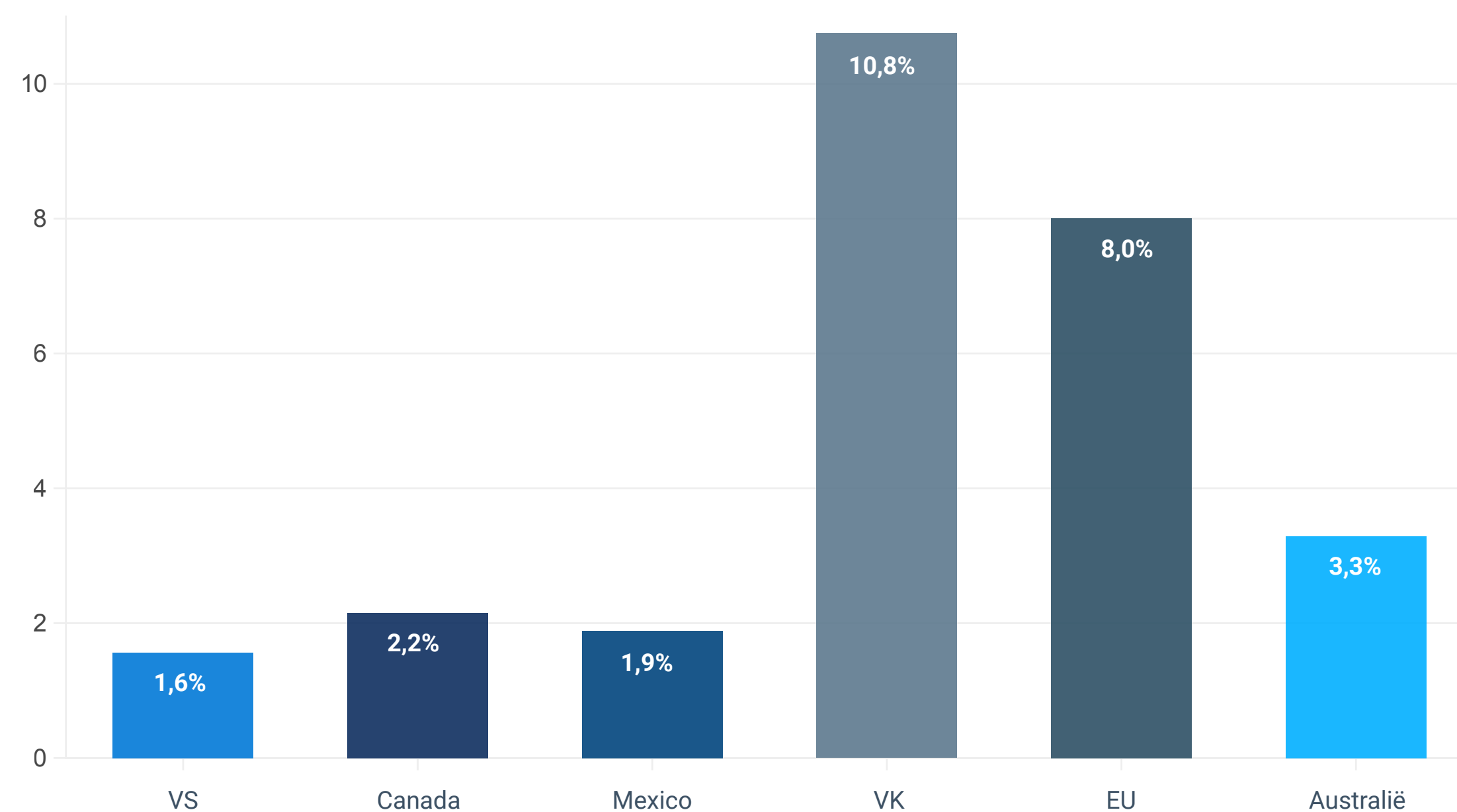
# Mondiale verschillen en het momentum van elektrificatie

Hoe dichtbij is een emissievrij wagenpark? De overstap naar elektrische voertuigen (EV's) is niet langer een uniforme wereldwijde race; er zijn duidelijke regionale verschillen in het adoptietempo ontstaan. Door de huidige penetratiegraad te analyseren in relatie tot het meerjarige momentum, kunnen we het wereldwijde landschap categoriseren op basis van operationele realiteit en toekomstige trajecten.

**Absolute penetratiegraad:** Momenteel maken elektrische voertuigen 2,8% uit van de wereldwijd verbonden voertuigen van Geotab. Omdat het merendeel van onze apparaten zich in Noord-Amerika bevindt, domineert deze regio momenteel het absolute aantal verbonden EV's.

Kijken we echter naar de regionale uitsplitsing in de onderstaande grafiek, dan vertoont het VK de grootste marktvolwassenheid (10,8%), gevolgd door de Europese Unie met 8,0%. Marktaandeel is echter een vertraagde indicator. Om het toekomstige traject te bepalen, moeten we kijken naar de snelheid van nieuwe adoptie.

EV-volwassenheid (% EV's ten opzichte van alle voertuigen met een Geotab-abonnement in 2025, per land)





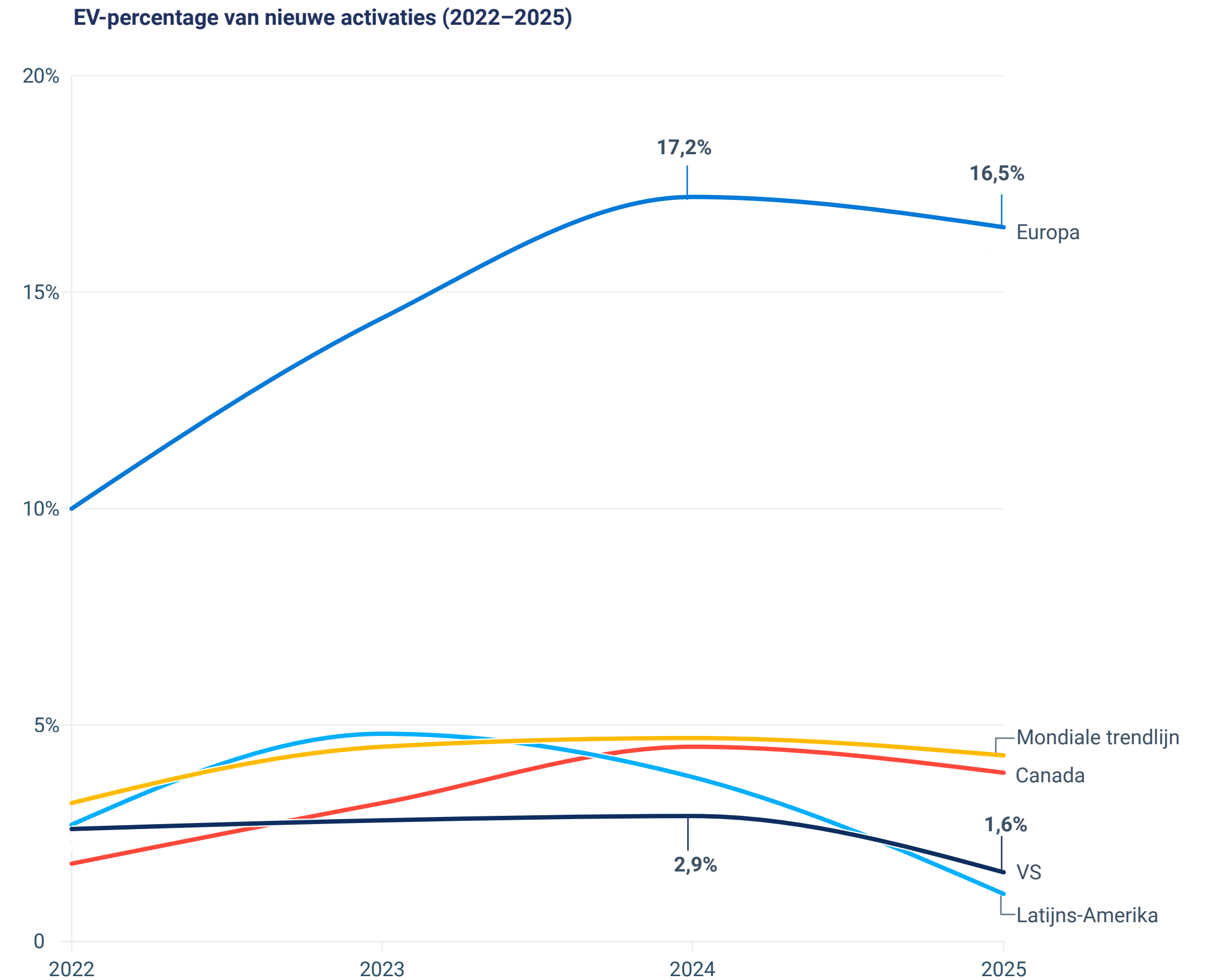
## Het 4-jarige totaalbeeld versus de jaaroverzichten

Het ware verhaal van elektrificatie schuilt in het adoptietempo, ofwel het momentum, dat per regio een duidelijk eigen karakter laat zien. De langetermijnopname volgt de algehele penetratiegraad van EV's en onthult welke regio's elektrisch rijden succesvol hebben verankerd als het "nieuwe normaal" in hun wagenpark, versus regio's die slechts tijdelijke pieken ervaren. De jaar-op-jaar-analyse legt de intensiteit en snelheid van de transitie vast, en maakt het onderscheid tussen volwassen markten die in een stabiel tempo hoge volumes toevoegen en opkomende markten.

### Vierjarig overzicht (2022–2025): Het EV-aandeel (%)

Wanneer we kijken naar het **percentage nieuwe activiteiten** dat elektrisch is, vallen er naast de duidelijke dominantie van Europa verschillende trends op:

- **Europa als leidraad:** Europa behoudt sinds 2022 elk jaar een EV-activatie-aandeel van boven de tien procent. Dit bereikte een piek van 17,2% in 2024, om 2025 af te sluiten op een overtuigende 16,5%. Met andere woorden: ongeveer één op de vijf toegevoegde voertuigen is elektrisch.
- **Het Noord-Amerikaanse plateau:** Zowel de VS als Canada hebben moeite om de grens van 5% te doorbreken. In de VS daalde het aandeel nieuwe activiteiten in 2025 zelfs van 2,9% naar 1,6%. Dit betekent dat voor elke toegevoegde EV, Amerikaanse wagenparken bijna 60 nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor (ICE) toevoegen.
- **De algemene trend:** Bijna elke grote regio zag een piek in het EV-activatiepercentage in 2024, gevolgd door een lichte terugval in 2025.





## Jaar-op-jaar EV-groei (2024–2025): momentum versus schaal

Wanneer we kijken naar de verhouding tussen de absolute groei (aantallen) en de relatieve groei (percentages), zien we een duidelijk verschil tussen marktvolwassenheid (EU) en inertie (VS):

- **De VS en het "volume zonder versnelling":**
- De VS voegt in absolute termen de meeste nieuwe EV's toe – simpelweg door de enorme omvang van het Geotab-netwerk in deze regio – maar heeft het laagste groeipercentage (27,4%). Dit is een mammoettanker die maar langzaam van koers verandert.
- **De EU als de "dubbele krachtpatser":** Als enige regio met zowel een hoog volume als een hoog groeipercentage (146,2%) voegt de EU niet alleen eenheden toe; ze *versnelt* het tempo waarin dat gebeurt. Waar de VS lineair groeit, groeit de EU exponentieel.
- **Het VK:** Met een groeipercentage van 76,5% laat het VK Noord-Amerika ver achter zich qua groeisnelheid. De markt beweegt zich hier succesvol voorbij de "early adopter"-fase naar de massamarkt. **Australië:**
- Een groei van 60% klinkt indrukwekkend, maar op de eerste grafiek ronds dit nog steeds af naar bijna nul van het totaal aantal activiteiten. Dit betekent dat Australië is begonnen met de aankoop van EV's, maar dat ze nog geen merkbare impact hebben op de totale populatie van het wagenpark.

Cruciaal is dat dit niet alleen een verhaal is van aanschaf, maar van benutting. In het afgelopen jaar hebben door Geotab verbonden EV's meer dan 920 miljoen mijl afgelegd – het equivalent van tien reizen van de aarde naar de zon.

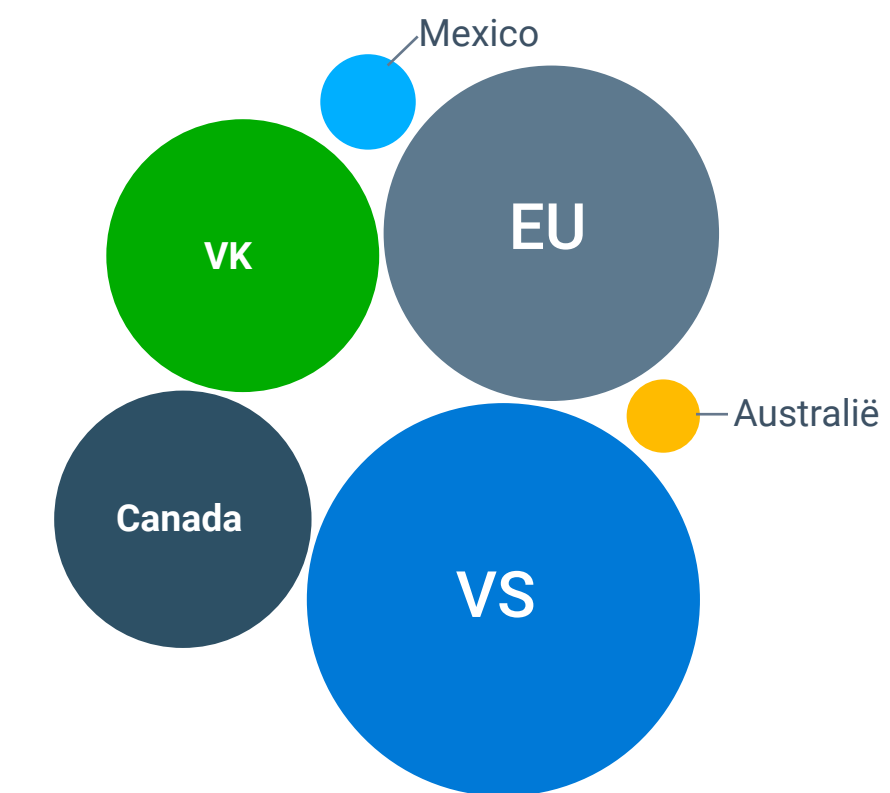


### Brazilië en het flexibele EV-traject

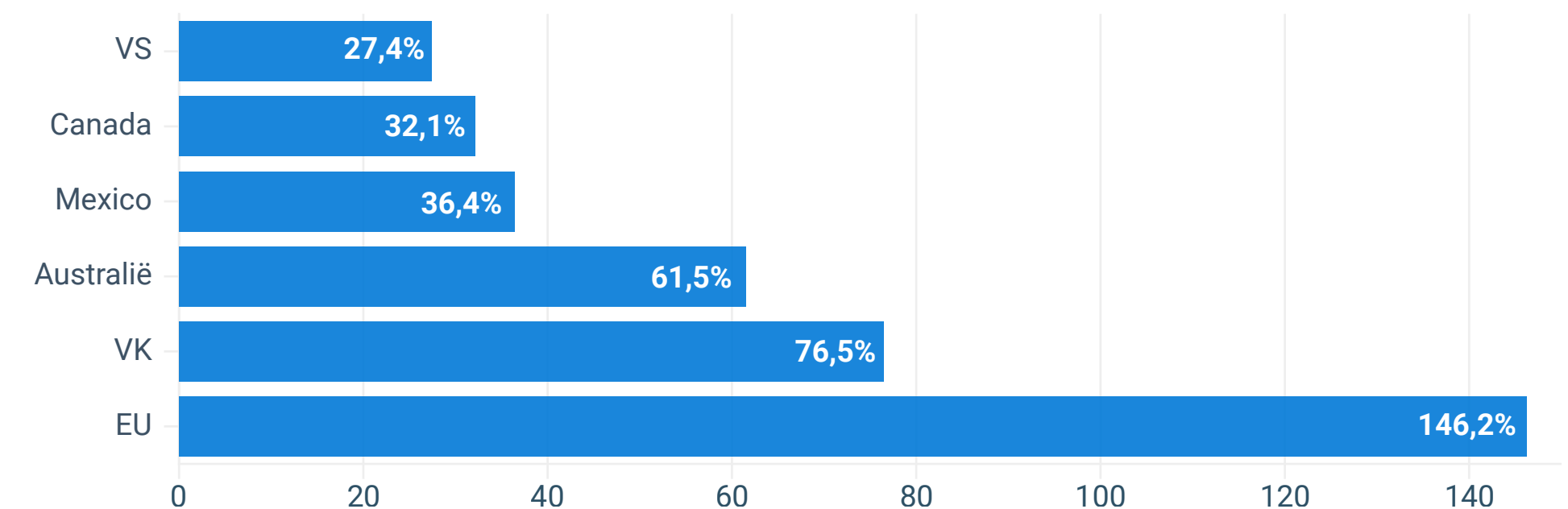
Brazilië vervult een pioniersrol met ethanol-elektrische hybrides, waarbij biobrandstof uit suikerriet wordt gecombineerd met elektromotoren. Deze kortetermijnstrategie zorgt voor een onmiddellijke CO<sub>2</sub>-reductie door gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Als pragmatisch alternatief voor een lastig te implementeren laadnetwerk fungeert dit als een overbrugging, terwijl Brazilië blijft investeren in langetermijn-EV-technologie en infrastructuurupgrades.

Ondanks deze vooruitgang vertegenwoordigen elektrische kilometers nog maar 2% van onze totale wereldwijde commerciële kilometers. Dit onderstreept het enorme groeipotentieel voor verdere efficiëntieverbetering.

Jaar-op-jaar EV-groei in aantallen (2024–2025)



Jaar-op-jaar EV-groei in percentages (2024–2025)





## Operationele volwassenheid: Vertrouwen in de batterij

De aanschaf van een EV is slechts het begin. Het verzilveren van de volledige waarde van die investering (CAPEX) hangt af van de bezettingsgraad van het voertuig. Europese vlootbeheerders lijken aanzienlijk meer vertrouwen te hebben in hun voertuigen; ze zetten deze intensiever in, wat bijdraagt aan een snellere ROI. Om dit aan te tonen, hebben we de depth of discharge (DoD) geanalyseerd: de hoeveelheid batterijcapaciteit die wordt verbruikt tussen laadbeurten. Deze maatstaf onthult welk deel van de batterij daadwerkelijk op een dag wordt benut.

### Analyse van de dagelijkse depth of discharge (DoD)

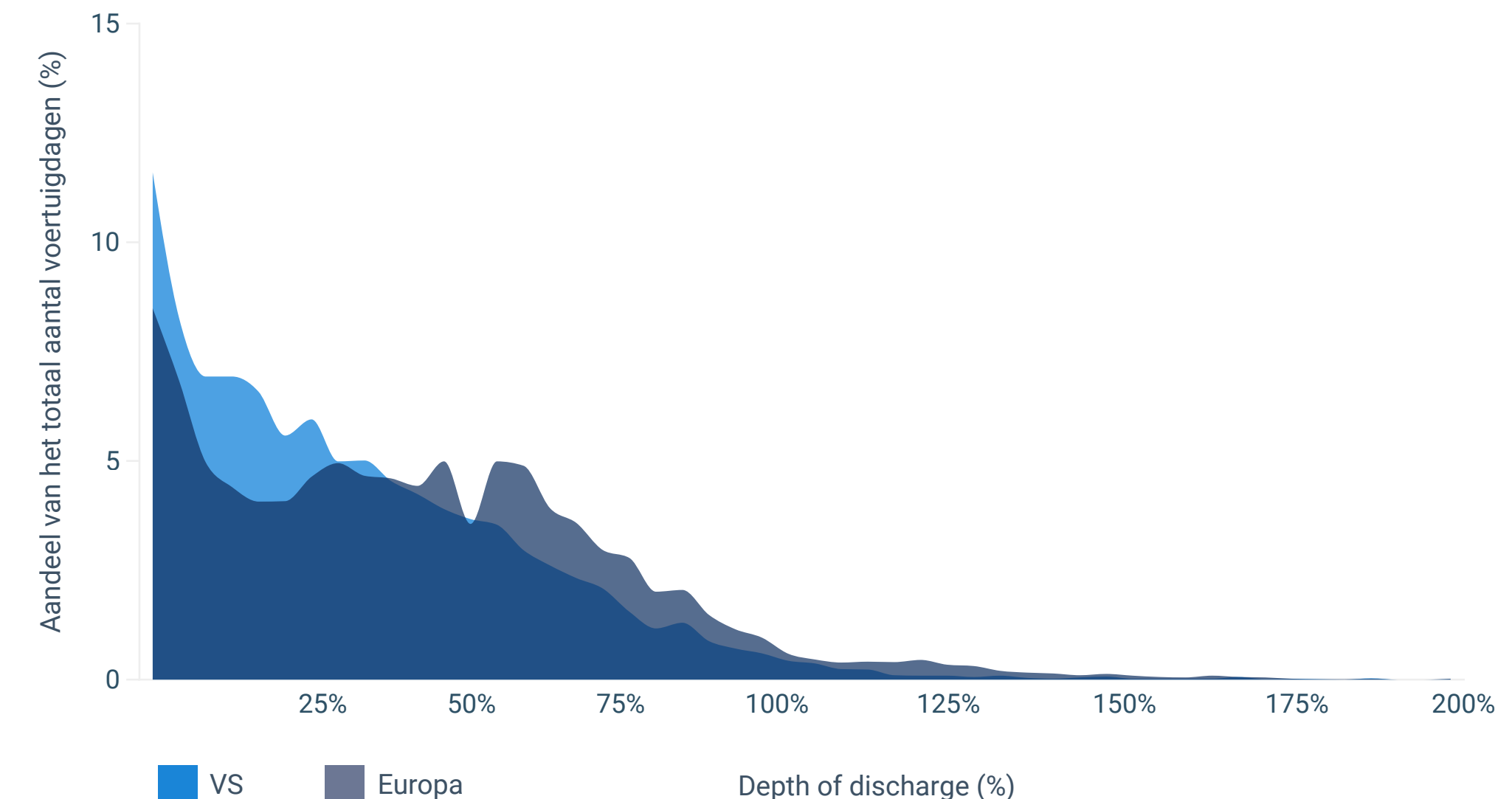
De data onthullen een duidelijke "vertrouwenkloof" tussen de regio's in de manier waarop ze hun batterijen benutten:

**Europa (progressief gebruikspatroon):** Europese wagenparken benutten een aanzienlijk hoger percentage van hun batterij (gemiddeld 48%) vergeleken met de VS (gemiddeld 36%). Deze voertuigen hebben over de hele linie een consistent hoger verbruik, waarbij voertuigen vaak tussentijds worden bijgeladen om meer dan 100% van hun dagelijkse actieradius te benutten.

**De VS (conservatief gebruikspatroon):** De Amerikaanse data laten een scherpe daling in het gebruik zien. De meeste Amerikaanse voertuigen blijven beperkt tot korte ritten, waarbij het volledige potentieel van de accu zelden wordt benut. Dit bevestigt dat de "range anxiety"-mentaliteit in Amerikaanse wagenparken nog altijd dominant is.

**Het verdict:** De vertrouwenkloof wordt gedreven door infrastructuur. Waar Europese vlootbeheerders vertrouwen op een robuust openbaar laadnetwerk, tonen Amerikaanse data een geringere afhankelijkheid van publieke palen en minder geloof in de actieradius. Dit leidt tot onderbenutting, waardoor efficiënte kilometers – en dus ROI – blijven liggen.

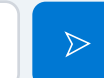
Verdeling van de dagelijkse EV depth of discharge (2025)



#### Laadt u ook uit paniek?

De analyse laat zien dat Noord-Amerikaanse wagenparken aanzienlijk vaker "paniek-laden": 65% van de EV's wordt aan de lader gelegd voordat de batterij onder de 50% zakt, tegenover slechts 45%<sup>6</sup> in Europa. Doet u dit ook? U kunt het aan Ace vragen:

Wat is de gemiddelde laadstatus van mijn EV's bij aanvang van het laden?



Activiteiten

Veiligheid

Storingen en onderhoud

Duurzaamheid

Uitzonderingen



## Strategieën voor het maximaliseren van de EV-ROI

Het navigeren door marktvolatilisering en onzekerheid over infrastructuur vereist een mentaliteitsverandering: van simpele voertuigvervanging naar de optimalisatie van voertuigen en energie.

- **Vertrouw op data, niet op stickers:** De door de fabrikant opgegeven actieradius is een theoretisch maximum. Factoren zoals snelheid, weer en belading beïnvloeden de werkelijke afstand. De actieradiusvoorspelling van Geotab gebruikt recente rijgeschiedenis onder reële omstandigheden om te berekenen hoe ver een voertuig realistisch kan rijden op een volle accu.
- **De financiële businesscase:** Voor geschikte kandidaten zijn de besparingen tastbaar. Analyses tonen aan dat de overstap naar elektrische lichte bedrijfswagens een gemiddelde besparing op de TCO oplevert van \$1.900 per voertuig gedurende de levensduur. Een hogere bezettingsgraad leidt tot nog grotere besparingen.
- **Optimaliseer ROI door verlengde inzet:** [Onderzoek van Geotab](#) bevestigt dat de gemiddelde batterijdegradatie slechts 2,3% per jaar bedraagt; batterijen zijn gebouwd om lang mee te gaan. Door data-inzichten te gebruiken om de batterijgezondheid te verifiëren, kunnen vlootbeheerders overstappen van vaste vervangingsschema's naar conditiegebaseerd onderhoud, wat de kosten per mijl verlaagt.
- **Kansen voor zware bedrijfsvoertuigen:** Onzekerheid vertraagt vaak de adoptie van zware bedrijfsvoertuigen, maar de data suggereren dat de technologie er klaar voor is. Een [Altitude by Geotab-studie](#) naar vrachtwagenbewegingen in de VS bevestigt dat 53% van de zware voertuigen nooit meer dan 400 mijl per dag rijdt, en 56% van de middelzware voertuigen onder de 250 mijl blijft – ruim binnen de huidige batterijcapaciteiten.

### Vraag het Ace:

Welke voertuigen zijn het meest geschikt voor EV-vervanging?



Activiteiten

Veiligheid

Storingen en onderhoud

Duurzaamheid

Uitzonderingen





# Veerkracht vanuit een kostenperspectief

De sector staat onder hoogspanning door een samenloop van inflatie, instabiele toeleveringsketens en hoge rentestanden. Deze factoren vreten aan de winstmarges en zetten een rem op de noodzakelijke modernisering van het internationale wagenpark.

Via het Geotab-ecosysteem analyseren we de reële impact van deze turbulentie. We laten zien hoe toonaangevende vlootbeheerders economische onzekerheid ombuigen naar data-gedreven veerkracht en tastbare kostenbeheersing.

## Navigeren door de naweën van de pandemie in voertuiglevenscycli

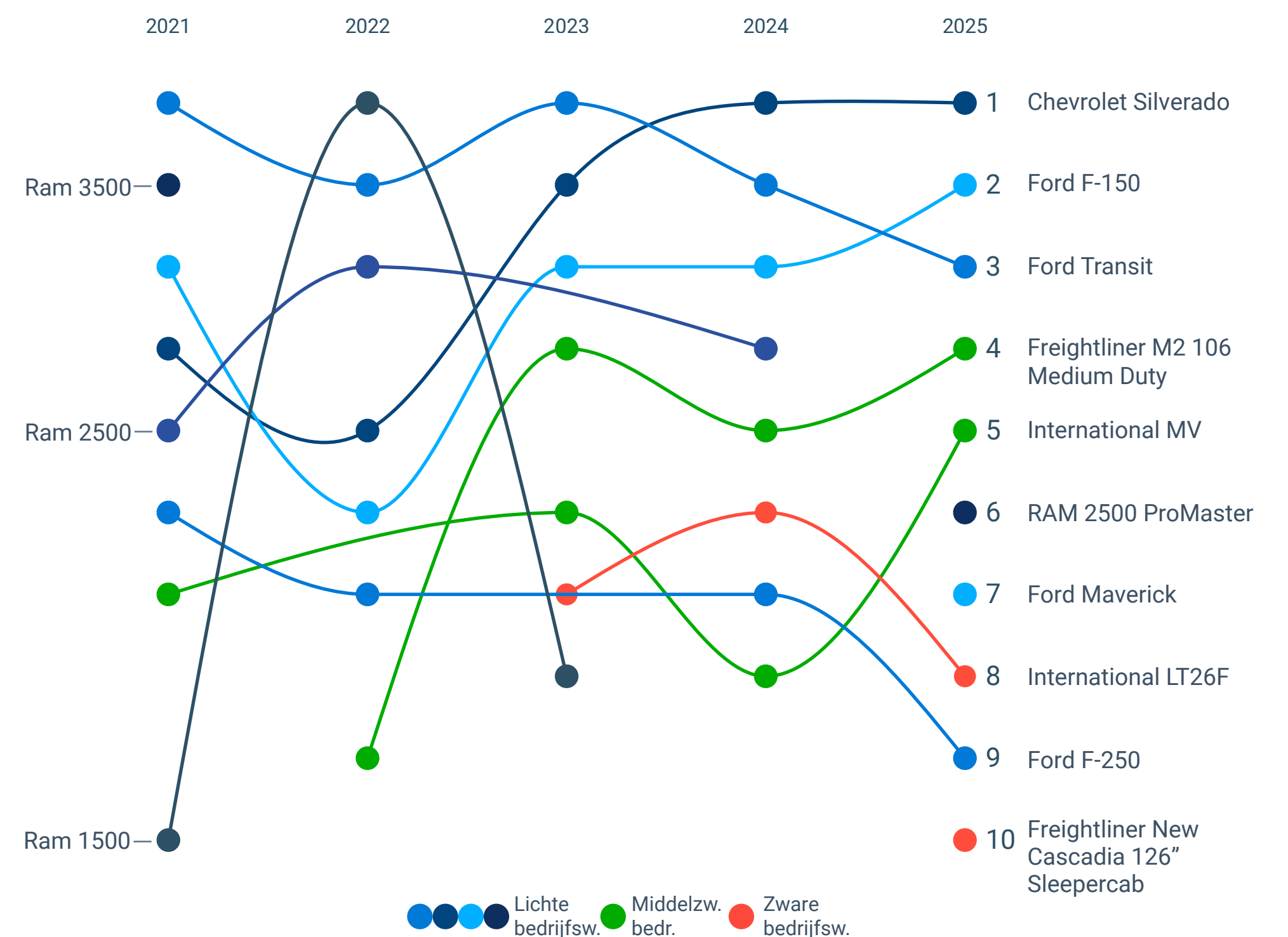
De naweën van de pandemie vormen een cruciale kostenuitdaging in 2025. De sector verwerkt momenteel de enorme volumes aan bedrijfsmiddelen die zijn aangeschaft tijdens de thuisbezorg-boom van 2021. Nu deze voertuigen het einde van hun optimale levensduur bereiken, zijn vlootbeheerders hun portfolio's actief aan het herbalanceren om de oplopende onderhoudsschuld te beperken.

## Aanschaf trends en de toename van buitengebruikstellingen

De ranglijst van 2021–2025 markeert een wisseling van de wacht:

- **Pick-ups leiden de dans:** De Chevrolet Silverado en de Ford F-150 hebben hun dominantie verstevigd. Ze zijn opgeklimmen van respectievelijk de vierde en derde plaats naar de nummer één en twee van de meest aangeschafte voertuigen op het Geotab-platform.
- **Stabiele basiswaarden:** De Ford Transit blijft een vaste waarde en behoudt jaar na jaar de koppositie qua volume binnen het bestelwagensegment. Hoewel het een stabiele factor blijft, is het model in de ranglijst van 2025 voorbijgestreefd door de Silverado- en F-150-pick-ups.
- **Momentum voor middelzware voertuigen:** Opvallend is de sterke stijging in de adoptie van de Freightliner M2 106 – een middelzwaar voertuig. Dit model is flink geklommen op de ranglijst en bezet nu de vierde plaats.

Top 10 nieuwe voertuigmodellen binnen het Geotab-netwerk en een retrospectieve analyse (2021–2025)





## De levenscyclustrend van 2021

Het modeljaar 2021 onthult een specifieke trend voor intensief gebruikte bedrijfsmiddelen. De Ford Transit (2021), ooit het meest aangeschafte voertuig tijdens de logistieke boom van 2021, is in 2025 opgeklimmen naar de eerste plaats op de lijst van buitengebruikstellingen. Deze verschuiving duidt duidelijk op een vervangingscyclus van vier jaar voor bestelwagens die met hoge intensiteit worden ingezet.

**Veerkrachtige mentaliteit:** Pieken in de aanschaf kunnen toekomstige verplichtingen creëren. Plan daarom de uitstroomstrategie als integraal onderdeel van uw inkoopproces.



### Wie zijn de verkoopwinnaars volgens het Blue Book?

Volgens [Kelley Blue Book](#)®, de vertrouwde graadmeter voor voertuigwaardering in de automotive sector, behoudt de Ford F-Series in 2025 de koppositie qua algeheel verkoopvolume. De Chevrolet Silverado heeft een solide tweede plaats weten te bemachtigen.

## Top 10 voertuigen uitgefaseerd in 2025

Nu de naweeën van de pandemie hun piek bereiken, vormen deze tien modellen de kern van het volume dat momenteel uit de vaart wordt genomen. Onze lijst van buitengebruikstellingen voor 2025 is berekend op basis van het moment waarop een VIN wordt vervangen door een nieuwer modeljaar binnen dezelfde entiteit, waarna het oorspronkelijke VIN volledig uit de database verdwijnt. Dit duidt op een definitieve verwijdering in plaats van een herwaardering of interne herplaatsing.

### Top 10 voertuigen uitgefaseerd in 2025

Rang	Modeljaar	Merk	Model
1	2021	Ford	Transit
2	2019	Ford	Transit
3	2021	Ram	3500 ProMaster
4	2019	Mercedes-Benz	Sprinter
5	2020	Ford	Transit
6	2019	Ram	3500 ProMaster
7	2022	Freightliner Custom Chassis	MT45G Front Gasoline Engine Walk-in Van Chassis
8	2024	Ram	2500 <sup>7</sup>
9	2020	Freightliner Custom Chassis	MT45G Front Gasoline Engine Walk-in Van Chassis
10	2022	GMC	Savana

<sup>7</sup> Het meest uitgefaseerde model op de Amerikaanse markt in 2025



## Rightsizing: De stille kosten van onderbenutting

Het duurste voertuig in elk wagenpark is het voertuig dat stilstaat. Onze analyse wijst op een kans om de balans tussen voertuigbeschikbaarheid en de benuttingsgraad van bedrijfsmiddelen verder te optimaliseren, om zo de TCO op de lange termijn te verbeteren.

### Het kwantificeren van het capaciteitsverlies

Gemiddeld werden commerciële bedrijfsmiddelen in 2025 slechts 186 dagen per jaar ingezet en slechts 3,36 uur per dag gebruikt. Dit komt neer op een enorm capaciteitsverlies, variërend van 28,5% (gebaseerd op een standaard 5-daagse werkweek) tot 49% (bij een jaarrond operatie).

**Analyse per segment:** Hoewel de sector Transport en logistiek de hoogste bezettingsgraad laat zien (3,84 uur per dag), zag de sector Verhuur en leasing een aanzienlijke daling in voertuigactiviteit (-7,6%). Dit duidt op een duidelijke marktcorrectie.

Over de hele linie was er sprake van een neerwaartse trend in de benuttingsgraad ten opzichte van vorig jaar. Dit ondersteunt de stelling dat veel wagenparken overcapaciteit verkiezen boven een geoptimaliseerde TCO.

Vraag Ace om de mogelijkheden voor het optimaliseren van uw wagenpark te ontdekken:

Welk asset werd de afgelopen maand het minst gebruikt?



Activiteiten

Veiligheid

Storingen en onderhoud

Duurzaamheid

Uitzonderingen

### Hoeveel uur per dag rijdt een voertuig gemiddeld?

Voertuigbenuttingsgraad op basis van het gemiddeld aantal uren per dag per segment

Segment	Gemiddelde uren per dag 2024	Gemiddelde uren per dag 2025	Jaar-op-jaar verandering
Buitendienst	2,75	2,75	-0,2%
Verhuur en leasing	3,03	2,99	-1,5%
Transport en logistiek	3,77	3,84	2,3%
Speciaalvoertuigen	2,4	2,81	-1,1%

### Hoeveel dagen per jaar worden assets gebruikt (gemiddeld)?

Actieve dagen worden gedefinieerd als kalenderdagen (in de tijdzone van het activum) waarop de rijtijd of stilstandtijd groter is dan nul.

Voertuiggebruikpercentage op actieve dagen per voertuig per segment

Segment	Gemiddeld aantal dagen gebruikt per asset 2024	Gemiddeld aantal dagen gebruikt per asset 2025	Jaar-op-jaar verandering
Buitendienst	179	177	-0,8%
Verhuur en leasing	198	183	-7,6%
Transport en logistiek	201	194	-3,6%
Speciaalvoertuigen	173	176	1,7%

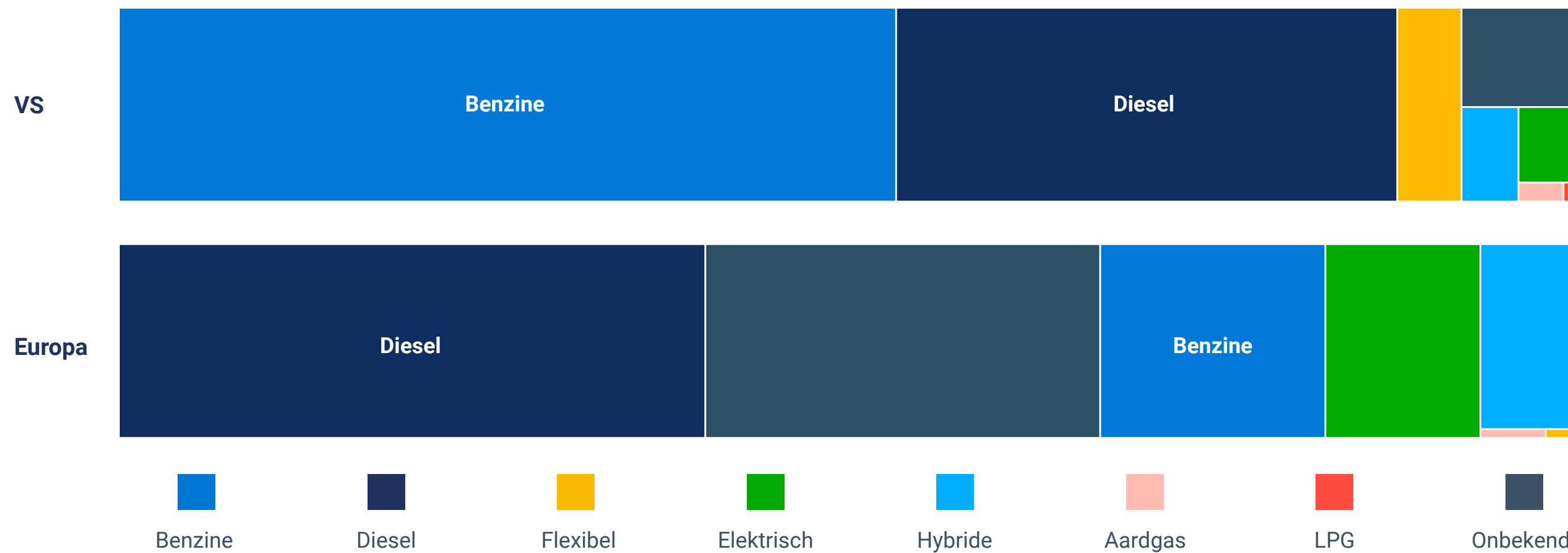


## De TCO beschermen tegen brandstofvolatiliteit

Brandstof is een van de grootste variabele kosten voor wagenparken. Door de dominantie van benzine en diesel blijven vloten kwetsbaar voor wereldwijde prijsstijgingen.

Voor kleine bedrijven of partijen met vaste contracten zorgt het onvermogen om kosten door te berekenen voor lagere winstmarges. Omdat de prijs aan de pomp vaststaat, is verbruiksbeheersing de enige manier om de TCO te beschermen.

Verdeling naar brandstoftype in de VS (boven) en Europa (onder) (2025)



Strategieën voor brandstofbesparing:

**Route-optimalisatie:** Het verminderen van het aantal kilometers is de meest directe weg naar besparingen. Door route-optimalisatietools in te zetten om verkeerspatronen te monitoren en congestie te vermijden, kunnen vloten hun blootstelling aan marktvolatiliteit mechanisch verlagen.

**Bestrijden van onnodig stationair draaien:** Strategisch brandstofbeheer vereist het identificeren en minimaliseren van onproductief stationair draaien – situaties waarin verbrande brandstof nul operationeel rendement oplevert, zoals het laten draaien van de motor terwijl er geen werk wordt verricht.

**Training in brandstofefficiënt rijden (het nieuwe rijden):** Agressieve rijgewoonten, zoals hard optrekken en te hard rijden, verhogen het verbruik drastisch. Door trainingen met positieve bekrachtiging op basis van telematica-data te implementeren, kunnen vloten dit gedrag gericht aanpakken.

**Strategische brandstofwissel:** Afhankelijkheid van één enkele energiebron stelt operaties bloot aan marktschokken. Het diversifiëren van de brandstofmix fungeert als een hedge tegen volatiliteit.





# Conclusie: Onzekerheid omzetten in strategisch voordeel

Het Rapport over de staat van commercieel transport 2026 toont een sector die strijdt tegen onzekerheid in een snel veranderend operationeel landschap. Wagenparken navigeren niet langer alleen door een perfecte storm van macro-economische druk; ze herdefiniëren actief wat het betekent om veerkrachtig te zijn.

Het afgelopen jaar heeft bewezen dat het vermogen om marktschokken op te vangen afhangt van het omzetten van ruwe data in praktische vooruitziendheid. Terwijl de naweeën van de pandemie de levenscyclus van voertuigen blijven beïnvloeden en kostendruk de modernisering bemoeilijkt, laten de data zien dat de meest succesvolle vloeten zij zijn die intelligentie inzetten als hun primaire verdedigingslinie.

Of het nu gaat om het isoleren van de 10% meest risicovolle chauffeurs om de veiligheid te verbeteren, of het maximaliseren van de dagelijkse batterijbenutting van elektrische activa: de weg vooruit wordt steeds vaker gedefinieerd door data-gedreven precisie in plaats van giswerk.

De onzekerheid die we in 2025 zagen, zal niet verdwijnen; ze evolueert naar nieuwe vormen van disruptie. De opkomst van AI-agents die fungeren als proactieve partners – in plaats van enkel rapportagetools – en de introductie van autonome technologieën dwingen vlootbeheerders om hun digitale infrastructuur te herwaarderen. Tegelijkertijd dagen de steeds regionalere toeleveringsketens de traditionele inkoop- en routeringsstrategieën uit.

In een wereld waar volatiliteit de norm is, is data niet langer een administratieve last; het is het beslissende concurrentievoordeel. Als we voorbij 2026 kijken, zal de veerkrachtige vloot diegene zijn die data-inzichten blijft behandelen als de katalysator voor een slimmer, veiliger en efficiënter morgen.





# GEOTAB<sup>®</sup>

in X f  | [geotab.com/nl/](https://geotab.com/nl/)

Dit rapport is bedoeld om informatie te verstrekken en discussie te stimuleren over onderwerpen die relevant zijn voor de telematics-gemeenschap. Geotab verleent met dit rapport geen technisch, professioneel of juridisch advies. Hoewel alles in het werk is gesteld om de tijdigheid en nauwkeurigheid van de informatie te waarborgen, kunnen er fouten of omissies voorkomen en kan de gepresenteerde informatie na verloop van tijd verouderd raken.

© 2026 Geotab Inc. Alle rechten voorbehouden.  
Geotab en het Geotab-logo zijn handelsmerken van Geotab Inc.