PERSONENAUTO'S EN LICHTE BEDRIJFSWAGENS

Monitor Lichte Bedrijfswagens 2023

Managementsamenvatting

Achtergrond en verantwoording

De Monitor Lichte Bedrijfswagens is een tweejaarlijks onderzoek dat inzicht geeft in de wensen en eisen met betrekking tot de huidige en toekomstige vervoersbehoefte van bedrijven die gebruik maken van lichte bedrijfswagens. Thema's als de bekendheid van Zero Emissie Stadslogistiek en de consequenties voor de eigen bedrijfsvoering, het gevolg van de afschaffing van de BPM-vrijstelling op lichte bedrijfswagens voor de investeringsbeslissingen en -momenten, de tevredenheid over de verschillende merken en de vervangingsplannen (naar volume, merken, aandrijfsoorten) komen uitgebreid aan de orde.

De Monitor Lichte Bedrijfswagens is een initiatief van RAI Vereniging. Onderzoek en analyse zijn uitgevoerd door VMS | Insight.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden door middel van een internetenquête in de periode juni-juli 2023. Functionarissen die (mede-) verantwoordelijk zijn voor de invulling van het wagenpark bedrijfswagens ontvingen gepersonaliseerde uitnodigingen om deel te nemen aan het onderzoek. Verder zijn er anonieme hyperlinks geplaatst in relevante e-mailnieuwsberichten en op websites. Importeurs hebben meegeholpen bij de benadering van respondenten. Daar waar dit heeft geresulteerd in een afwijkende opbouw van respondenten, heeft een weging plaats gevonden. Na weging zijn alle wagenparken (naar omvang) goed vertegenwoordigd. Om het aantal responderende bedrijven te optimaliseren is ook samengewerkt met ProMedia, multimediabedrijf en uitgever van business-to-business vakbladen, en gebruik gemaakt van een adresbestand van VMS | Insight.

Response

Aantal respondenten:	749
Aantal respondenten na schoning:	620

De response is ruim voldoende om betrouwbare resultaten te genereren. Indien statistisch verantwoord is nader ingezoomd op gedetailleerde resultaten. De gedetailleerde resultaten zijn terug te vinden in de volledige rapportage die later deze maand volgt.

Koninklijke RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

Conclusies

1. **Positivisme overheerst maar het aandeel bedrijven dat een groei van de omzet verwacht neemt af**
   - Bijna de helft van de bedrijven rapporteert een toename van de omzet in 2023 ten opzichte van 2022. Ook voor 2024 zijn de bedrijven positief gestemd, maar het aandeel dat omzetgroei verwacht neemt af tot 38%. Met de bedrijvigheidsindex[1] wordt uitgedrukt of bedrijven positief of negatief gestemd zijn over de omzetontwikkeling. Overall is er sprake van een stevige toename (van index -13 in 2021 naar index 34 in 2023).
   - De verwachting voor 2024 is eveneens positief met een index van 25. Opvallend is dat bedrijven met grote wagenparken positiever zijn dan kleine wagenparken over zowel de omzettoename in 2024 als de verwachte omzettoename in 2024.
   - De sectoren post- en pakketbezorging (index 63) en vervoer van servicematerieel (index 34) zijn het meest positief over de omzetverwachting voor 2024, de sectoren vervoer van bouwmaterieel (index 13) en personenvervoer (index 12) het minst.

2. **Verduurzaming van vervoer vooral issue bij grote bedrijven**
   - Verduurzaming heeft een sterke relatie met de vlootomvang. 63% van de bedrijven met één lichte bedrijfswagen geven aan actief bezig te zijn met verduurzaming van vervoer. Van de bedrijven met meer dan 50 lichte bedrijfswagens is dit percentage 90%. Deze laatstgenoemde groep kiest veel vaker bewust voor voertuigen met een lage uitstoot, stimuleert zuinig rijgedrag en stuurt op een zo efficiënt mogelijke ritplanning.
   - Opvallend is dat het aandeel bedrijven dat niet actief bezig zegt te zijn met verduurzaming van vervoer is toegenomen van 16% tot 28%.

3. **Bekendheid Zero Emissie stadslogistiek en gevolgen**
   - De kennis over Zero Emissie stadslogistiek is de afgelopen jaren stevig toegenomen. Van een bekendheid van 42% in 2019 naar 71% in 2021 en vervolgens naar 86% in 2023. 14% is er niet mee bekend. Het aandeel bedrijven dat verwacht dat Zero Emissie stadslogistiek grote invloed heeft op de samenstelling van het wagenpark is aanzienlijk toegenomen. Ook hier geldt: hoe groter het wagenpark, hoe groter die invloed wordt ingeschat.
   - Twee derde van de bedrijven rijdt meer of minder intensief in steden met een geplande zero emissie zone (bij grote wagenparken >50 lichte bedrijfswagens is dit 85%). Mogelijkheden die zij zien om in de toekomst te voldoen aan de ZE-vereisten: (vooral) EV's inzetten (57%) en daarnaast veel creatieve oplossingen (22%) zoals zo lang mogelijk doorrijden met diesels, huren van een EV, met geel kenteken (personenauto) rijden, lopen/fietsen, niet meer de stad in etc.
   - Opvallend is dat ten opzichte van de vorige meting er minder aandacht lijkt te zijn voor logistieke oplossingen om de ZE-zones bereikbaar te houden. Zoals het gebruikmaken van hubs en samenwerken om het aantal ritbewegingen / voertuigen terug te dringen. Alleen voor grote wagenparken zijn dit nog steeds realistische oplossingsrichtingen. De groep die niet weet hoe te voldoen aan de ZE-vereisten is afgenomen van 37% in 2019 tot 22% in 2023: ondanks de vele onzekerheden die er nog steeds zijn heeft men over het algemeen dus een duidelijker beeld hoe om te gaan met de ZE-zones.

[1] Bedrijvigheidsindex is het percentage bedrijven met toename in omzet minus het percentage bedrijven met afname in omzet

4. Bekendheid en consequenties afschaffen BPM-vrijstelling

- 80% van de bedrijven is op de hoogte van de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor lichte bedrijfswagens. Van hen is twee derde inhoudelijk goed op de hoogte, een derde had van de afschaffing gehoord maar wist niet wat het inhield. 20% is er tot nu toe niet mee bekend, dat betreft vooral kleine bedrijven en/of kleine wagenparken tot 5 lichte bedrijfswagens.
- Na uitleg over de consequenties van de afschaffing voor de catalogusprijs, geeft 76% aan dat dit de komende jaren invloed zal hebben op de keuze voor lichte bedrijfswagens. In volgorde van belangrijkheid: langer doorrijden met bestaande auto's (33%), eerder overstappen op EV's (31%), vervanging dieselauto's naar voren halen , in dit geval naar 2024 (27%), eerder kiezen voor jong gebruikte bestelwagens dan voor nieuwe (14%). Vooral grote wagenparken komen in actie. Zij stappen eerder over op EV's (59%) en zijn van plan om dieselauto's eerder te vervangen (44%). Kleine en middelgrote wagenparken blijven langer met bestaande auto's doorrijden en verwachten eerder te kiezen voor een jong gebruikt dan voor een nieuw voertuig.

5. Keuzecriteria

- Betrouwbaarheid is het belangrijkste keuzecriterium voor alle bedrijven, ongeacht de omvang van het wagenpark. Wegligging en rijgedrag zijn vooral belangrijk voor kleine wagenparken. Actieradius en kosten/TCO zijn bovengemiddeld belangrijk voor middelgrote en grote wagenparken.
- Er zijn ook opmerkelijke verschillen tussen sectoren. Zo zijn kosten/TCO, aanschafprijs en CO_2-uitstoot bovengemiddeld belangrijk voor de sectoren post- en pakketbezorging en personenvervoer. In de sector vervoer bouwmaterialen zijn laad- en trekvermogen relatief belangrijke keuzecriteria.

6. Actieradius en laadmogelijkheden zijn belangrijkste randvoorwaarden om voor EV te kiezen

- Voldoende actieradius is veruit de belangrijkste randvoorwaarde om voor elektrisch te kiezen. Daarna volgen voldoende laadsnelheid, voldoende laadpunten, voldoende laadvermogen. Dan pas volgen de randvoorwaarden dat het prijsniveau en de TCO vergelijkbaar moeten zijn met diesel; deze randvoorwaarden zijn ten opzichte van 2021 zelfs iets minder belangrijk geworden. Er is in het algemeen dus een sterke focus op laadmogelijkheden. Grote wagenparken vinden dat in sterke mate. Voor kleine wagenparken tot 5 lichte bedrijfswagens is een met diesels vergelijkbaar prijsniveau bovengemiddeld belangrijk.
- Een kwart van de bedrijven geeft aan reeds over voldoende laadpunten te beschikken. Voor 31% (bij grote wagenparken 67%) is het lastig om voldoende laadmogelijkheden bij het bedrijf te realiseren. Ongeveer 40% van de middelgrote en grote wagenparken kan niet binnen een jaar een toereikende aansluiting krijgen op het stroomnet.
- Gemiddeld vinden bedrijven 22 minuten acceptabel om een accu met 300 km actieradius van 10 tot 80% te laden. 100 km bijladen mag gemiddeld 12 minuten duren.

7. Concrete aanschafintentie: eerst nog veel diesel

- In 2023 en 2024 worden nog veel diesels aangeschaft. De belangstelling voor elektrisch zal de komende jaren toenemen tot een niveau van bijna 60% van de nieuwe inzet in 2025. Grote wagenparken bestellen nu al relatief veel EV's en gaan daar consequent mee door.

De verwachting is dat bedrijven met 1 bestelauto nog veel diesels in 2024 gaan aanschaffen en in 2025 vaker zullen overstappen op elektrisch.

- Het merendeel van de bedrijven verwacht dat het aantal lichte bedrijfswagens in hun wagenpark de komende 5 jaar gelijk zal blijven (61%). 8% verwacht afname van het aantal voertuigen, bijna een kwart verwacht een toename. Hoe groter de vloot, hoe vaker bedrijven een toename verwachten.
    - Redenen voor afname lichte bedrijfswagens: als gevolg van wetgeving, BPM, Zero Emissie zones, inzet grotere voertuigen, inzet personenauto's in plaats van bestelauto's, kostenbesparing.
    - Redenen voor toename lichte bedrijfswagens: groei bedrijf, meer lichte bedrijfswagens in plaats van vrachtwagens voor inzet stadscentra
- Vooral grote wagenparken hebben hoge verwachtingen van enerzijds Light Electric Vehicles (LEV's) en anderzijds middelzware bedrijfswagens (3,5 – 7,5 ton GVW).
    - De helft verwacht een toename van LEV's ten opzichte van 16% gemiddeld. Redenen: mogelijkheden wetgeving, gunstige TCO, veel werk in binnensteden, MVO, steeds meer aanbod.
    - Een derde verwacht een toename van de middelzware categorie voertuigen ten opzichte van 8% gemiddeld. Redenen: meer laadruimte en trekcapaciteit, BPM op lichte bedrijfswagens, groei bedrijf.

8. Transitie naar EV in de vertraging

- Een kwart van de bedrijven overweegt dit jaar EV('s) in te zetten en bijna de helft verwacht dat in 2025. Bij diesels is het beeld omgekeerd, 42% overweegt een diesel aan te schaffen (of te leasen) in 2023, 40% in 2024 en 28% in 2025. De effecten van de Zero-Emissie zones en het afschaffen van de BPM-vrijstelling worden hiermee duidelijk zichtbaar. Maar, de intentie om voor EV te kiezen is in 2023 aanzienlijk afgenomen. Die intentie neemt de komende jaren wel toe maar is pas in 2025 terug op het niveau van de in 2021 uitgesproken verwachting voor het jaar 2022. Met andere woorden: de verwachte overgang naar elektrisch ligt vooralsnog op een lager niveau dan de vorige meting in 2021.
- De redenen voor een verminderde focus op EV zijn ondermeer:
    - De onduidelijkheid over richtlijnen en gevolgen (denk daarbij o.a. aan de aflopende vrijstelling voor een C-rijbewijs voor relatief zware elektrische bestelauto's en het lang uitblijven van duidelijkheid over de vervolgeisen)
    - Tegenstrijdige berichten in de media over het tijdstip wanneer en de wijze waarop gemeenten de ZE-zones daadwerkelijk invoeren en handhaven
    - De afschaffing van de BPM-vrijstelling voor (brandstof aangedreven) bestelauto's leidt op de korte termijn niet tot een versnelde overgang naar elektrisch maar zorgt juist voor meer onrust en een sterke focus op welke voordelen er nog wél te behalen zijn met diesels, wat weer leidt tot marktverstoring (pieken en dalen in de vraag)
    - Netcongestie en niet op korte termijn oplosbare laadproblematiek zijn voor de bedrijven die het betreft no go's voor elektrificatie, maar de negatieve beeldvorming die daaruit voortkomt heeft in algemene zin ook gevolgen voor de animo van andere bedrijven
- Hoe groter het wagenpark, hoe vaker EV's worden ingezet. Het is opvallend dat bij kleine wagenparken de intentie om voor EV te kiezen laag blijft (slechts een derde in 2025). Verder is opmerkelijk dat de ingroei van elektrisch bij de grote wagenparken weliswaar hoog is, maar dat desondanks de inzet van diesels naar verwachting zal blijven voortduren

tot na 2025 (inzet diesels door grote wagenparken: 64% in 2023, 51% in 2024, 26% in 2025).

- Bedrijven die de inzet van elektrische bedrijfswagens in 2023 serieus overwegen hebben een onderscheidend profiel: er wordt vaker geleast, ze hebben vaak al EV's, ze zijn veel positiever over het verwachte tempo van elektrificatie, verwachten vaker de inzet van LEV's, rijden vaak in steden (met en zonder ZE-zones), zijn vaker met verduurzaming bezig, zijn vaker groot en in de Randstad gevestigd en vinden kosten/TCO, CO_2-uitstoot en actieradius bovengemiddeld belangrijk.

9. Iets meer dan de helft van alle bestelauto's elektrisch in 2030? [2]

- Van het huidige wagenpark is gemiddeld 85% diesel en ongeveer 6% elektrisch. Bij de meting in 2021 was de verwachting dat 43% van de gemiddelde vloot in 2025 elektrisch zou zijn. Indien nu alle individuele verwachtingen bij elkaar worden opgeteld, zal de gemiddelde vloot in 2025 voor 26% en in 2030 voor 56% uit elektrische voertuigen bestaan. In 2030 zal volgens de bedrijven een flink aandeel daarvan waterstof elektrisch zijn (ongeveer een derde). Een kwart van het wagenpark bestaat dan nog uit diesel voertuigen.
- De ingroei van elektrisch het grootst zijn bij grote wagenparken (69% elektrisch in 2030) en in de sector post- en pakketbezorging (73% elektrisch in 2030).

10. Merkposities: shortlist en voorkeur

- Van alle merken is getoetst in welke mate ze serieus worden overwogen (short list) en in welke mate ze de voorkeur hebben indien er een keuze moet worden gemaakt op korte termijn. Volkswagen heeft veruit de beste positie, zowel met betrekking tot de short list als voorkeur. Ook Mercedes-Benz, Toyota en Ford worden door een aanzienlijk aandeel bedrijven serieus overwogen. Na deze top-4 lopen de percentages snel af. Opvallend is dat

[2] Bij deze verwachtingen zijn serieuze kanttekeningen te plaatsen:

a. Om in 2030 het wagenpark voor meer dan de helft uit elektrische voertuigen te kunnen laten bestaan, zal de komende jaren vrijwel elke verkochte lichte bedrijfswagen elektrisch moeten zijn, dat is niet realistisch.
b. Een aantal fabrikanten is serieus bezig met de ontwikkeling van waterstof elektrische bestelauto's, maar over aanschafprijs en TCO is nog niet veel bekend, ook niet over het moment van brede marktintroductie en beschikbaarheid.
c. De waterstof (tank)infrastructuur wordt weliswaar uitgebreid, maar lijkt tot 2030 niet voldoende fijnmazig om grootschalig waterstof elektrische lichte bedrijfswagens in te kunnen zetten.

- Er is wel een interessante overkoepelende conclusie te trekken: het toekomstbeeld van bedrijven (voor 2030 en verder) is sterk gericht op het elektrificeren van hun lichte bedrijfswagen-vloot, ondanks de (tijdelijk) afgenomen interesse in EV op de kortere termijn zoals eerder vermeld. Dat geldt vooral voor de grote bedrijven met meer dan 50 lichte bedrijfswagens. Juist deze bedrijven lopen tegen de beperkingen aan van het laadnet en/of hebben onvoldoende mogelijkheden om laadaansluitingen te realiseren. Voor hen lijkt waterstof een interessant alternatief om onafhankelijk van alle laadproblematieken toch te kunnen elektrificeren.
- Duidelijkheid en oprechtheid vanuit overheid en industrie zijn van het grootste belang om en realistisch toekomstbeeld te schetsen over wat moet (emissievrij transport) en wat kan (inzet batterij-elektrisch en/of waterstof-elektrisch). Realistische timing is daarbij cruciaal: je krijgt een markt morgen niet in beweging als er overmorgen misschien toch een andere of betere oplossing beschikbaar komt.

nieuwe merken zoals Maxus en BYD ook in het lijstje voorkomen: 1 op de 20 tot 25 bedrijven heeft deze merken op de short list staan.

- De allerbelangrijkste reden om voor een specifiek merk lichte bedrijfswagen te kiezen is betrouwbaarheid/kwaliteit. Op de tweede en de derde plaats staan respectievelijk aanschafprijs en actieradius. Beide criteria zijn sterk in belang toegenomen.
- Voor grote wagenparken is de aanschafprijs veel minder vaak een doorslaggevende reden om voor een bepaald merk te kiezen. Kosten/TCO en service van de lokale dealer zijn daar veel belangrijker.
- De rol van de dealer lijkt belangrijker gevonden te worden, zowel voor het inkoopproces als voor service en onderhoud.
- Grote wagenparken stellen andere eisen aan de dealer. Ze hebben behoefte aan een uitgebreid servicepakket waarmee ze ontzorgd worden, er is vaker behoefte aan een (betaalde) haal- en brengservice en voor de toekomst wordt verwacht dat er vaker behoefte zal ontstaan aan flexibele mobiliteitsoplossingen zoals deel- of shortlease oplossingen (vooral sectoren post- en pakketbezorging en personenvervoer).
- Het aantal merken per wagenpark neemt af van gemiddeld 2,2 merken in 2019, naar 2,1 merken in 2021 tot 1,5 merk in 2023. De daling is zichtbaar bij elke wagenparkomvang. Het aantal merken bij grote wagenparken neemt af van 4,3 (2019) naar 3,4 (2021) tot 3,2 dit jaar

Amsterdam/Vianen, 13 november 2023