



2021

MONITOR LICHTE BEDRIJFSWAGENS

FEITEN - CIJFERS - VERWACHTINGEN

MONITOR LICHTE BEDRIJFSWAGENS 2021
FEITEN - CIJFERS - VERWACHTINGEN

Inhoud

Voorwoord	5
Hoofdstuk 1 CONCLUSIES MONITOR LICHTE BEDRIJFSWAGENS	6
Hoofdstuk 2 ONDERZOEKSRESULTATEN	10
2.1 Effect corona	11
2.2 Toekomstverwachtingen	14
2.3 Verduurzaming van vervoer	16
2.4 Elektrificatie	32
2.5 Intensiviteit gebruik fleet	36
2.6 Ontwikkeling fleet	45
2.7 Keuzeproces	53
2.8 ADAS	71
2.9 Service en onderhoud	76
2.10 Samenstelling fleet	80
2.11 Maatwerk	94
2.12 Profiel	99
VERANTWOORDING	101



Voorwoord

Amsterdam, mei 2021

Beste ondernemer,

Met veel genoegen bied ik u hierbij de tweede editie van de Monitor Lichte Bedrijfswagens aan. Deze editie is een vervolg op de Monitor die wij in 2019 voor het eerst zijn gestart. Als branche-organisatie vinden wij het belangrijk om u op de hoogte te houden van de ontwikkelingen die de markt van bestelwagens op dit moment bepalen en dat ook in de komende jaren zullen doen.

In deze uitgave komen onder andere aan de orde het effect dat de coronacrisis heeft op het gebruik van de bestelwagens in Nederland, de ontwikkeling van de vervangingsvraag in de komende jaren en de vraag in hoeverre de bedrijven al bezig zijn met de overgang van diesel naar elektrische bestelwagens.

De Monitor Lichte Bedrijfswagens is bedoeld als trendrapport. Wij zullen het project dan ook regelmatig herhalen in de komende jaren om u zodoende op de hoogte te kunnen houden van de meest actuele stand van zaken in de markt.

Koninklijke RAI Vereniging

Huub Dubbelman

Voorzitter sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens

Hoofdstuk 1

CONCLUSIES MONITOR LICHTE BEDRIJFSWAGENS



Conclusies

- Eerste kwartaal 2021 nog meer bedrijven met een afgenomen omzet dan bedrijven die een toename in omzet zien. Vooral personenvervoer negatief getroffen door corona. In mindere mate ook vervoer goederen, ZZP-ers en middelgrote bedrijven. Post- en pakketbezorging hebben vaak te maken met een toegenomen omzet.
- Over 6 maanden verwachten de meeste bedrijven een vergelijkbare omzet of een toename van de omzet (ontwikkeling omzet ten opzichte van 2019). Alleen goederenvervoer en personenvervoer denken dan nog niet volledig hersteld te zijn.

- Meest genoemde verandering is de elektrificatie van het wagenpark lichte bedrijfswagens, waarbij een belangrijke (faciliterende) rol wordt toegekend aan de overheid, importeurs en de dealer.
- Hoewel nu pas 3% van de bedrijfswagens volledig elektrisch is, staan bedrijven hier wel voor open: er wordt verwacht dat in 2025 al 42% van alle lichte bedrijfswagens volledig elektrisch is aangedreven.

Bedrijven zijn voorzichtig positief over het herstel van de economie



Vooral bedrijven met grote vloot zijn bewust bezig met verduurzaming van vervoer



Brandstof transitie belangrijkste thema komende jaren



- Er is een stijging van het aantal bedrijven dat actief met verduurzaming van vervoer bezig is (dit loopt op naarmate de vloot lichte bedrijfswagens groter is). Verduurzaming van vervoer wordt vooral bereikt door middel van autokeuze (lagere uitstoot).
- Hoe groter de vloot, hoe beter bekend met Zero Emissie Stadslogistiek en hoe groter de verwachte invloed daarvan op de samenstelling van het wagenpark.
 - Inzet van elektrische bedrijfswagens is meest genoemde manier om te voldoen aan Zero Emissie Stadslogistiek. Hoe groter de vloot, hoe vaker genoemd.
 - Bedrijven met een kleine vloot zijn nog zoekende naar oplossingen om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek. Indien men wel een oplossing ziet, dan is dit ofwel de inzet van volledig elektrische bedrijfswagens ofwel de distributie van de last mile over laten aan anderen.
 - Bedrijven met een grote(re) vloot zien veel meer verschillende oplossingen. Voor bijna alle oplossingen geldt dat het percentage oploopt naarmate het aantal lichte bedrijfswagens in de vloot toeneemt. Bedrijven met een grote vloot kiezen er vaker voor distributie van de last mile met behulp van eigen emissievrije voertuigen te verzorgen.
- Het serieus overwegen van elektrische bedrijfswagens bij een nieuwe aanschaf is toegenomen sinds 2019. Bedrijven met een grote(re) vloot overwegen het vaker een elektrische bedrijfswagen. De belangrijkste randvoorwaarde is actieradius. Gemiddeld genomen vindt twee derde van de bedrijven 400 kilometer een voldoende actieradius. Naast actieradius zijn de laadinfrastructuur, het laadvermogen (kg), prijsniveau en kosten/TCO van belang.

Conclusies

- Zes op de tien bedrijfswagens rijden 50-150 km per dag, voor twee op de tien is dat 200 km per dag of meer.
- In 2020 is gemiddeld genomen fors minder kilometers per dag per bedrijfswagen gereden in vergelijking tot 2019. Dit geldt vooral voor fleets onder de 50 lichte bedrijfswagens en voor personenvervoer. Post- en pakketbezorging hebben juist meer kilometers per dag per bedrijfswagen gereden.
- Voor 2021 wordt verwacht dat het aantal kilometers per bedrijfswagen per dag zal stijgen ten opzichte van 2020. De sterkste stijging wordt verwacht bij bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen, post- en pakketbezorging en personenvervoer.

In 2020 minder kilometers op de teller, maar weer toename verwacht in 2021



Kilometers op teller en jaren in gebruik bepalend voor moment van vervangen



Groei van wagenpark lichte bedrijfswagens verwacht



- Er zijn meer bedrijven die dit jaar een groei van hun wagenpark lichte bedrijfswagens verwachten dan bedrijven die een afname verwachten. Hoe groter de vloot, hoe meer bedrijven een toename verwachten. Ook binnen vervoer van servicematerieel is het percentage bedrijven dat een groei verwacht hoog.
- De concrete aanschafintentie dit kalenderjaar is gemiddeld genomen 23% van het huidige aantal bedrijfswagens. Dit ligt hoger voor vervoer goederen en kleine fleets.
- De concrete aanschafintentie voor volgend kalenderjaar is gemiddeld genomen 29% van het huidige aantal lichte bedrijfswagens. Vooral bij post- en pakket-bezorging is de aanschafintentie voor volgend kalenderjaar (2022) hoog.
- Per saldo verwacht 28% van de bedrijven voor de komende 5 jaar een toename van hun wagenpark lichte bedrijfswagens en 8% een afname.

- Het moment waarop lichte bedrijfswagens worden vervangen wordt zowel bepaald door het totaal aantal gereden kilometers als door het aantal jaren dat de bedrijfswagen is gebruikt. Er is wel een verschuiving zichtbaar waarbij er minder naar de kilometerteller wordt gekeken. Niet alleen worden er minder kilometers gereden, ook is er veel onzekerheid in de huidige (corona) situatie, met als gevolg dat vervanging wordt uitgesteld en er meer wordt gekeken naar de status van het voertuig.
 - Indien corona nu een negatief effect heeft op de omzet, vindt vervanging pas plaats na een hoger aantal kilometers op de teller.
 - Als het aantal kilometers per dag is toegenomen in 2020 worden de bedrijfswagens na minder jaren gebruik vervangen (km teller loopt sneller op dan voorheen).
- Gemiddeld genomen wordt bijna twee derde van de bedrijfswagens vervangen bij een kilometerstand tussen de 150.000 en 250.000 en/of na 5 tot 7 jaren gebruik.

Conclusies

- Invloed op de keuze van bedrijfswagens door derden is beperkt. Bij vier op de tien bedrijven hebben berijders enige mate van invloed op de keuze (hoe groter de fleet, hoe minder keuzevrijheid).
- Bij een kwart van de bedrijven hebben opdrachtgevers invloed op de keuze. Deze invloed komt vaker voor bij personenvervoer en heeft vooral betrekking op de brandstofsoort/aandrijving.

Invloed van berijders en opdrachtgevers op de keuze van bedrijfswagens is beperkt



Betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en service van de dealer bepalen keuze

- Ook bij de keuze voor een specifiek merk speelt betrouwbaarheid veruit de belangrijkste rol. Op plaats 2 staat kosten/TCO (met name voor grote fleets), gevolgd door aanschafprijs en uitstraling / representativiteit. Voor de laatste twee geldt, hoe kleiner de fleet, hoe belangrijker.
- Het belang van uitstraling en actieradius is gestegen, terwijl aanschafprijs, service van de lokale dealer en uitgebreide standaarduitrusting zijn gedaald.
- Grote fleets hechten meer belang aan leasebedrag, CO2 uitstoot, kosten/TCO en actieradius. Kleine fleets hechten meer belang aan laadvermogen (kg), wegligging/rijgedrag en betrouwbaarheid.

Betrouwbaarheid, kosten/TCO, aanschafprijs en uitstraling het meest bepalend voor de keuze van het merk

- Betrouwbaarheid is het allerbelangrijkst bij de keuze van bedrijfswagens, snel gevolgd door verkeersveiligheid en service van de lokale dealer. Dit geldt voor alle fleets. Op plek 4 en 5 komen wegligging/rijgedrag (vooral kleine fleets) en kosten/TCO (vooral grote fleets). Comfort is daarnaast belangrijk voor kleine tot middelgrote fleets. Bij full operational lease spelen het leasebedrag en de CO2 uitstoot een belangrijkere rol.
- Kijkend naar activiteiten waarvoor bedrijfswagens worden ingezet, dan zien we het volgende:
 - Laadvermogen (kg) is relatief belangrijk voor post- en pakketbezorging en vervoer van bouwmaterialen
 - Voor vervoer van goederen is actieradius bovengemiddeld belangrijk
 - Vervoer van servicematerieel hecht meer waarde aan het dealer netwerk
 - Naast het aantal zitplaatsen zijn de aanschafprijs en het leasebedrag relatief belangrijk voor personen- en rolstoelvervoer.

Conclusies

- Volkswagen en Mercedes-Benz zijn de meest gevoerde merken, onafhankelijk van de omvang van de vloot. De top-5 wordt aangevuld door Renault, Ford en Opel, welke vooral bij grote(re) fleets voorkomen. Bij kleine fleets komen Toyota en Fiat in de top-5 voor.
- In het algemeen is de Net Promoter Score voor lichte bedrijfswagens negatief en een stuk lager dan voor zakenauto's. Mogelijke verklaringen hiervoor liggen in het feit dat er veel langer wordt gereden met bedrijfswagens wat leidt tot meer onderhoud en reparaties. Een negatieve aanbeveling heeft dan ook vaak te maken met hoge onderhoudskosten, mankementen en hoe deze worden opgelost.
- Bedrijven waarvan de vloot alleen uit small vans bestaat (dit zijn vaak bedrijven met 1 bedrijfswagen) zijn wel vaker positief over hun merk.
- Ook bij de aanschaf van nieuwe bedrijfswagens wordt Volkswagen het vaakst overwogen en heeft de hoogste voorkeur. Mercedes-Benz staat op plaats 2 en Toyota op plaats 3 gevolgd door Ford en Peugeot. Vooral grote fleets nemen ook Ford, Citroën, Renault en Opel mee in het keuzeprocess. Bij middelgrote bedrijven staat nieuwkomer Maxus (elektrische bedrijfswagens) op de vijfde plek.

- De meeste bedrijfswagens worden ingezet voor vervoer van servicematerieel (vooral grote fleets) of vervoer van goederen (vooral kleine fleets).
- Vergeleken met de meting van 2019, hebben nu meer bedrijven (een deel van de) bedrijfswagens rondrijden in steden met een milieuzone. Vooral bedrijven met een grote vloot hebben bedrijfswagens die (ook) in steden rijden.

Volkswagen en Mercedes-Benz hebben een sterke positie



Verkeersveiligheid belangrijkste drijfveer voor ADAS



Stilstand is achteruitgang

Meer bedrijven hebben te maken met rijden in steden met milieuzone



- Voor veel bedrijven (63%) is de inrichting van de lichte bedrijfswagen belangrijk (vooral grotere fleets en post- en pakketbezorging). Voor de helft van de bedrijven zijn ombouw, kleurkeuze en bestickering (loopt op met omvang vloot) ook belangrijk. Telematica-oplossingen worden alleen belangrijk gevonden door grote fleets.
- De meest gewenste ADAS voor een lichte bedrijfswagen is een camerasysteem, gevolgd door Adaptive Cruise Control en daarna Emergency Brake, Blind Spot Indication System en Live-Navigatie. Hoe groter de vloot en hoe meer kilometer per dag wordt gereden met de bedrijfswagen, hoe meer behoefte er is aan ADAS gericht op de verkeersveiligheid.

- Belangrijkste aspect binnen service en onderhoud is dat bedrijfswagens snel weer op weg geholpen worden bij eventuele stilstand.
- De dealer blijft belangrijk in het verkoopproces, maar ook bij een onderhoudsbeurt wensen de meeste bedrijven direct met de dealer te schakelen.
- Hoe groter de vloot, hoe groter de wens voor ontzorging (uitgebreid servicepakket en/of breng- en haalservice).

Hoofdstuk 2

ONDERZOEKSRESULTATEN

Hoofdstuk 2.1

EFFECT CORONA

De coronacrisis heeft enorme impact, ook op zakelijke mobiliteit. In deze meting wordt in kaart gebracht wat de invloed is van de huidige coronacrisis op de bedrijfswerkzaamheden in het algemeen en het gebruik van lichte bedrijfswagens in het bijzonder.

- Eén op de drie bedrijven ondervindt een negatief effect van corona (dalende omzet). Eén op de vijf bedrijven ziet juist een toename in omzet.
- Over 6 maanden zijn er meer bedrijven die een toename in omzet verwachten ten opzichte van 2019 dan bedrijven die een afname in omzet verwachten. Een voorzichtig herstel van de economie.
- Bedrijven actief in personenvervoer hebben het meest last van corona, gevolgd door vervoer goederen. Ook middelgrote bedrijven (10-199 medewerkers) en ZZP'ers ervaren een negatief effect.
- Zowel het personenvervoer als ZZP'ers verwachten nog geen volledig herstel over 6 maanden.



Effect corona op bedrijfsactiviteiten

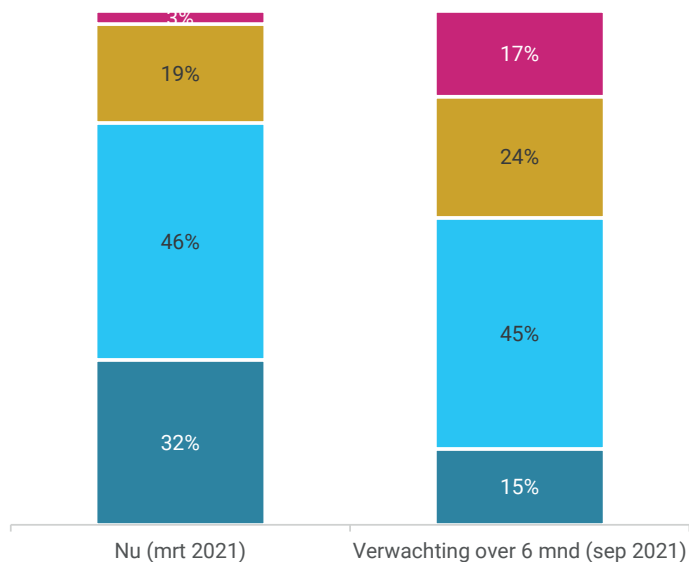


Op het moment van de meting (maart 2021) ondervindt één op de drie bedrijven een negatief effect van corona (dalende omzet). Eén op de vijf bedrijven ziet juist een toename in omzet. Over 6 maanden zijn er meer bedrijven die een toename in omzet verwachten dan bedrijven die een afname in omzet verwachten. Het effect van corona op het aantal werknemers laat eenzelfde beeld zien, maar in veel kleinere aantallen.

Welk effect heeft corona op uw omzet ten opzichte van de periode vóór corona?

% bedrijven

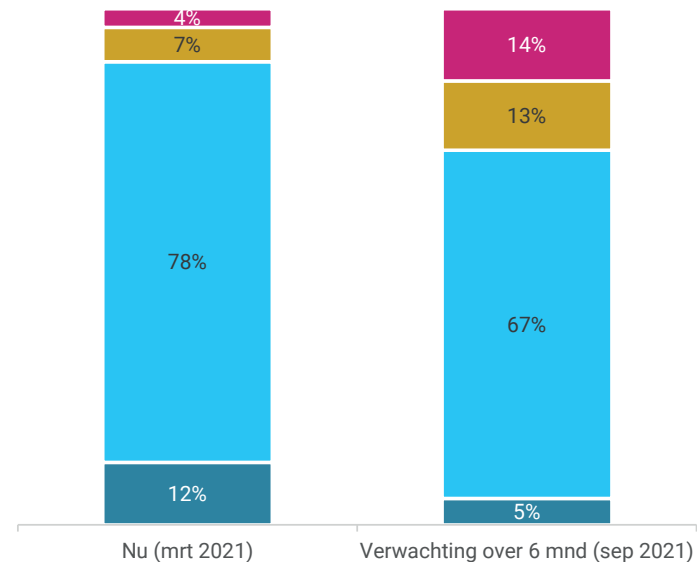
■ Afname van omzet ■ Geen verandering ■ Toename van omzet ■ Weet niet



Welk effect heeft corona op het aantal werknemers binnen uw bedrijf ten opzichte van de periode vóór corona?

% bedrijven

■ Afname van werknemers ■ Geen verandering



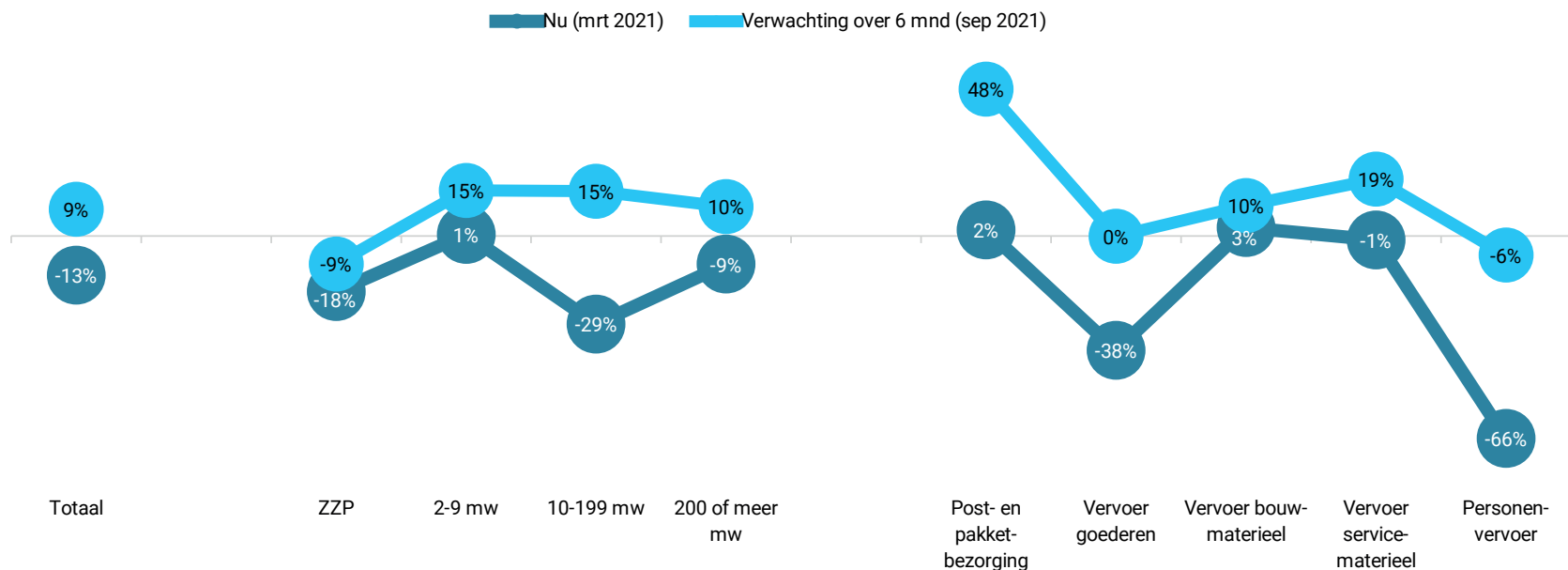
Effect corona op bedrijfsactiviteiten



De bedrijvigheidsindex (% bedrijven met toename in omzet +/- % bedrijven met afname in omzet) geeft in één oogopslag weer hoe sterk het effect van corona op de economische situatie is. Waar deze nu nog negatief is, lijkt deze over 6 maanden te herstellen (ten opzichte van de periode vóór corona). Het grootste negatieve effect is zichtbaar bij bedrijven actief in personenvervoer, gevolgd door vervoer goederen, middelgrote bedrijven (10-199 medewerkers) en ZZP'ers. Zowel het personenvervoer als ZZP'ers verwachten nog geen volledig herstel over 6 maanden (t.o.v. vóór corona).

Welk effect heeft corona op uw omzet ten opzichte van de periode vóór corona?

Bedrijvigheidsindex = % bedrijven met toename omzet +/- % bedrijven met afname omzet



Hoofdstuk 2.2

TOEKOMSTVERWACHTINGEN

Naast het gericht uitdiepen van verschillende onderwerpen, zijn bedrijven in de gelegenheid gesteld om zelf te benoemen welke grote veranderingen ze de komende vijf jaar op hun bedrijf zien afkomen en die serieuze invloed zullen hebben op de wijze waarop mobiliteit is ingericht. De resultaten hiervan worden in deze paragraaf weergegeven.

- Er is één verandering die er met kop en schouders bovenuit steekt: schoner rijden! Onder schoner rijden, noemt het ene bedrijf brandstof transitie, terwijl een ander bedrijf spreekt over elektrificatie, CO2- reductie of emissievrij rijden.
- Op de tweede plaats komt "Logistieke veranderingen als gevolg van veranderingen in het bedrijf (groei, locatie, markt, etc.)". Functionele aspecten zoals de laadinfrastructuur en afsluiten van binnensteden volgen op respectievelijk plaats 3 en 4.
- Van de overheid, importeurs en dealers wordt een belangrijke rol verwacht om het bedrijf te helpen omgaan met deze veranderingen.

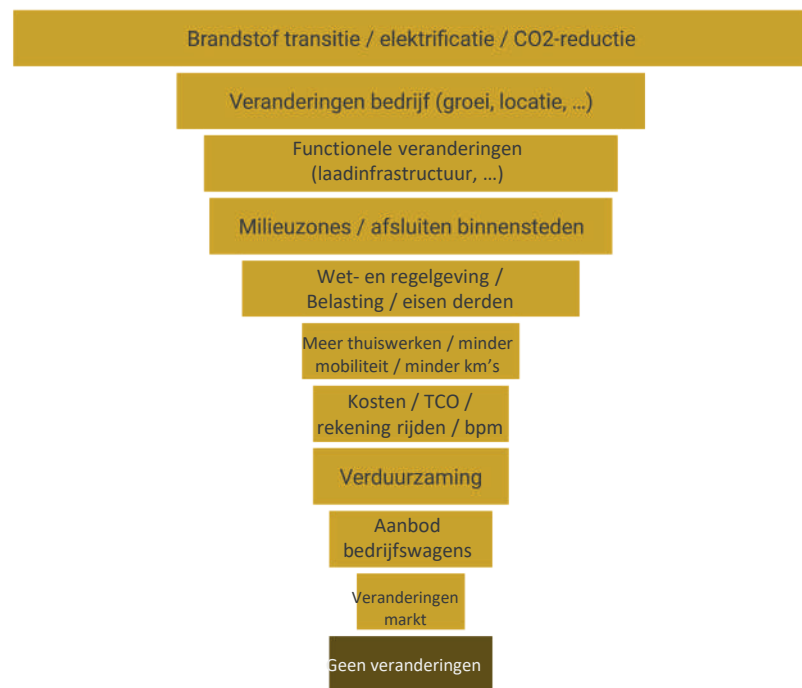


Verwachte veranderingen komende vijf jaar

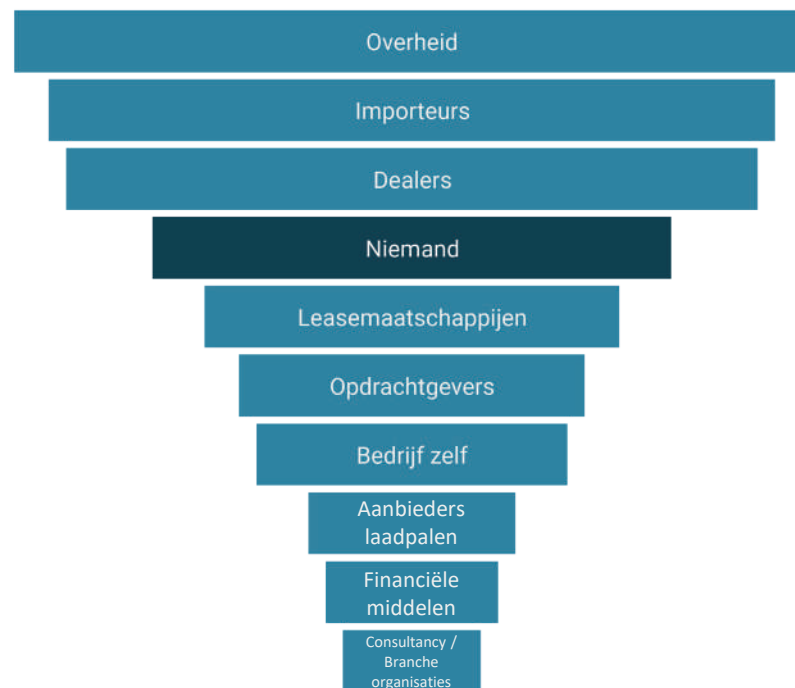


61% van de bedrijven weet niets te noemen als gevraagd wordt naar toekomstige veranderingen. Van de bedrijven die wel een verandering noemen, geeft ruim de helft aan dat elektrificatie van het wagenpark het belangrijkste is (wordt zelfs door twee derde van de respondenten met een grote fleet genoemd). Ongeveer één derde noemt ontwikkelingen binnen het bedrijf (vooral groei) als belangrijke verandering. 11% van de bedrijven voorziet geen enkele verandering (alleen kleinere fleets). De overheid, dealers en importeurs zijn volgens de respondenten partijen die een belangrijke rol gaan spelen bij deze genoemde veranderingen. Grote fleets (51+ lbw) denken vaker dat importeurs en leasemaatschappijen een belangrijke rol zullen spelen.

Welke grote veranderingen voorziet u de komende 5 jaar op uw bedrijf afkomen die serieuze invloed zullen hebben op de wijze waarop de mobiliteitsbehoefte is ingericht?



Met deze veranderingen in gedachten, welke partijen gaan een belangrijke rol spelen om uw onderneming te helpen omgaan met deze veranderingen?



Hoofdstuk 2.3

VERDUURZAMING VAN VERVOER

Hoe zien bedrijven hun betrokkenheid bij de verduurzaming van mobiliteit? Spelen ze een actieve rol? In hoeverre zal Zero Emissie Stadslogistiek hier invloed op hebben? Deze onderwerpen (en meer) worden in de komende paragraaf uitgelicht.

- 84% van de bedrijven geeft aan actief bezig te zijn met de verduurzaming van vervoer. Naarmate de vloot groter wordt, stijgt het percentage bedrijven dat hier mee bezig is.
- Verduurzaming wordt vooral gerealiseerd door middel van autokeuze (kiezen voor laag brandstofverbruik en/of uitstoot), gevolgd door stimuleren van zuinig rijgedrag en een zo efficiënt mogelijke ritplanning.
- Bijna de helft van de bedrijven is inhoudelijk bekend met Zero Emissie Stadslogistiek. Dit zijn vooral bedrijven met een grote vloot. Ruim 70% van de bedrijven verwacht dat Zero Emissie Stadslogistiek invloed zal hebben op de samenstelling van hun vloot.
 - Bedrijven met een kleine vloot zijn nog zoekende naar oplossingen om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek. Indien men wel een oplossing ziet, dan is dit ofwel de inzet van volledig elektrische bedrijfswagens ofwel ze laten de distributie van de last mile over aan anderen.
 - Bedrijven met een grote(re) vloot zien veel meer verschillende oplossingen. Voor bijna alle maatregelen geldt dat het percentage oploopt naarmate het aantal lichte bedrijfswagens in de vloot toeneemt. Bedrijven met een grote vloot kiezen er vaker voor distributie van de last mile met behulp van eigen emissievrije voertuigen te verzorgen.
- Bij aanschafplannen in 2021 en 2022 wordt volledig elektrisch door 37% en respectievelijk 46% van de bedrijven serieus overwogen. Het zijn vooral de grotere vloets die EV vaak in de keuze betrekken.
- Bij de overweging van elektrisch staan de meeste bedrijven (ook) open voor andere merken dan de merken die ze nu in hun vloot hebben.
- De belangrijkste randvoorwaarden voor de keuze van EV zijn heel functioneel: voldoende actieradius, voldoende oplaadpunten en voldoende laadvermogen (kg). Ruim daarna volgen prijs, TCO en aanbod van merken/modellen. Opvallend is dat de gewenste actieradius hoger ligt dan het gemiddelde aantal kilometers dat per dag wordt gereden.



Verduurzaming

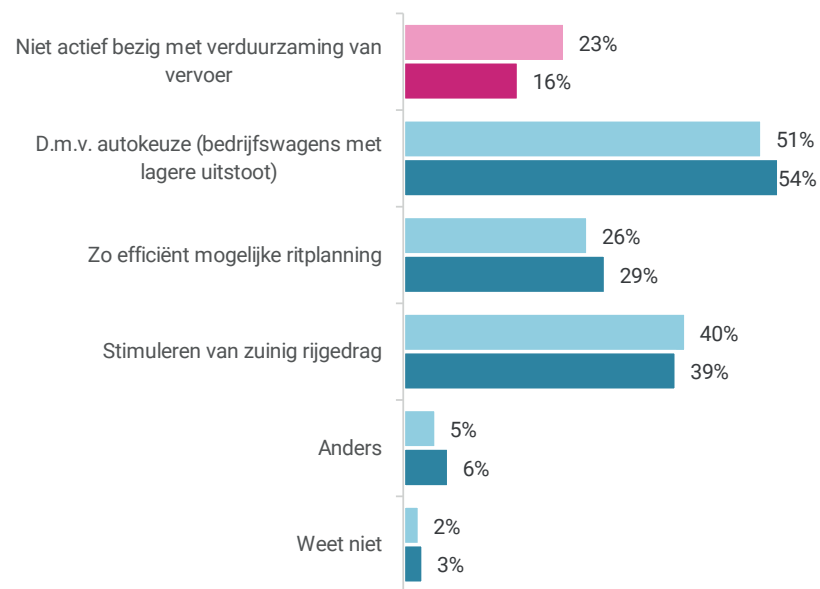


Het aantal bedrijven dat aangeeft actief bezig te zijn met de verduurzaming van vervoer is gestegen van 77% naar 84%. Naarmate de vloot groter wordt, stijgt het percentage bedrijven dat met verduurzaming bezig is. Bedrijven die de wagens inzetten voor personenvervoer zijn het meest met verduurzaming bezig, post- en pakketbezorging het minst. Verduurzaming wordt vooral gerealiseerd door middel van autokeuze, zeker bij bedrijven met een grotere vloot (6+ lbw). Stimuleren van zuinig rijgedrag volgt op een 2e plaats en daarna een zo efficiënt mogelijke ritplanning (beiden hoger bij grote fleets en vervoer van goederen).

Is uw bedrijf actief bezig met verduurzaming van vervoer en op welke manier?

% bedrijven

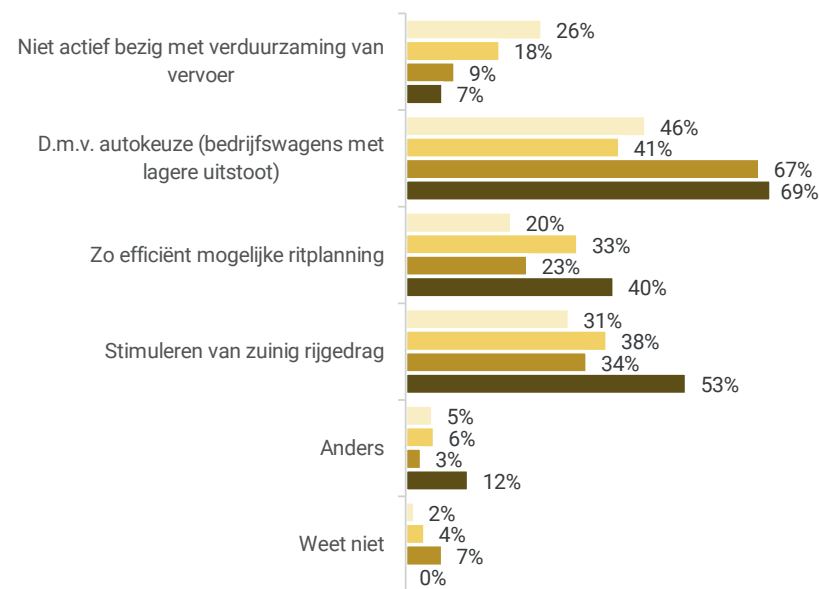
■ MLB 2019 ■ MLB 2021



Is uw bedrijf actief bezig met verduurzaming van vervoer en op welke manier?

% bedrijven

■ 1 lbw ■ 2-5 lbw ■ 6-50 lbw ■ 51 of meer lbw

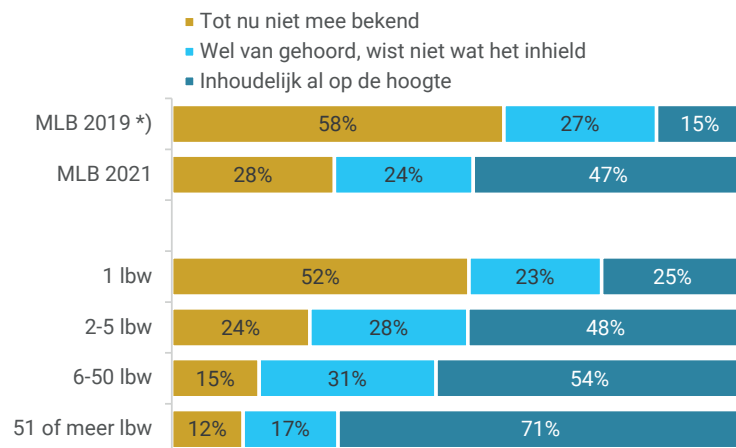


Bekendheid en invloed Zero Emissie Stadslogistiek

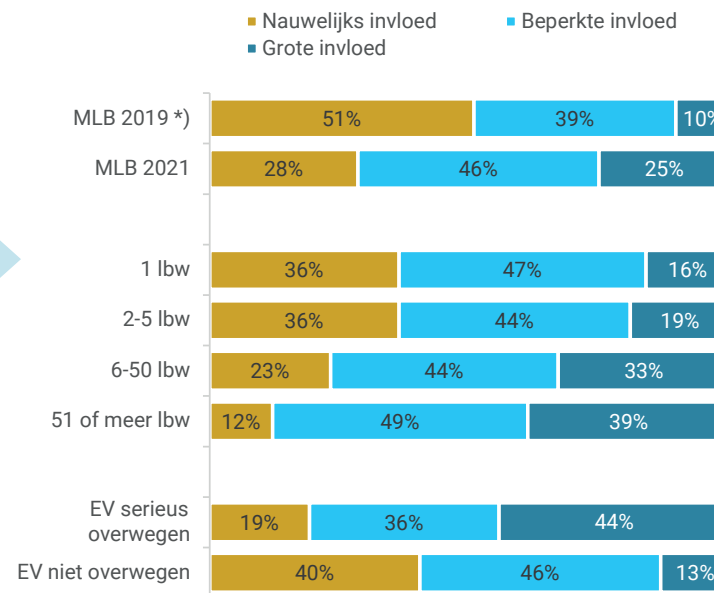


Bekendheid met de Zero Emissie Stadslogistiek ligt een stuk hoger dan de bekendheid met Green Deal ZES in 2019: bijna de helft van de bedrijven is inhoudelijk op de hoogte. Dit zijn vooral bedrijven met een grote vloot. Ruim 70% van de bedrijven verwacht dat Zero Emissie Stadslogistiek invloed zal hebben op de samenstelling van de vloot (stijgt naar 88% voor bedrijven met 51+ lbw). Bedrijven geven vooral aan dat de invloed groot zal zijn omdat er in steden wordt gereden en/of aanschaf van nieuwe (elektrische) bedrijfswagens nodig is (waarbij o.a. twijfel bestaat over laadgewicht en actieradius).

In hoeverre was u al bekend met Zero Emissie Stadslogistiek? % bedrijven



In hoeverre zal Zero Emissie Stadslogistiek invloed hebben op de samenstelling van uw wagenpark? % bedrijven



Omschrijving Zero Emissie Stadslogistiek

Vanaf 1 januari 2025 zullen circa dertig steden een zero-emissie zone hebben ingesteld. Vanaf die datum moeten alle nieuwe vracht- en bestelauto's die een zero-emissie zone in willen rijden, emissievrij aangedreven zijn. Voor Euro-5 en Euro-6 voertuigen is een overgangsregeling, maar vanaf 2028 moeten alle lichte bedrijfswagens in de zero-emissie zones volledig emissievrij rijden.

*) In 2019 werd de bekendheid en invloed van "Green Deal ZES" gemeten.

Mogelijkheden om te voldoen aan Zero Emissie Stadslogistiek

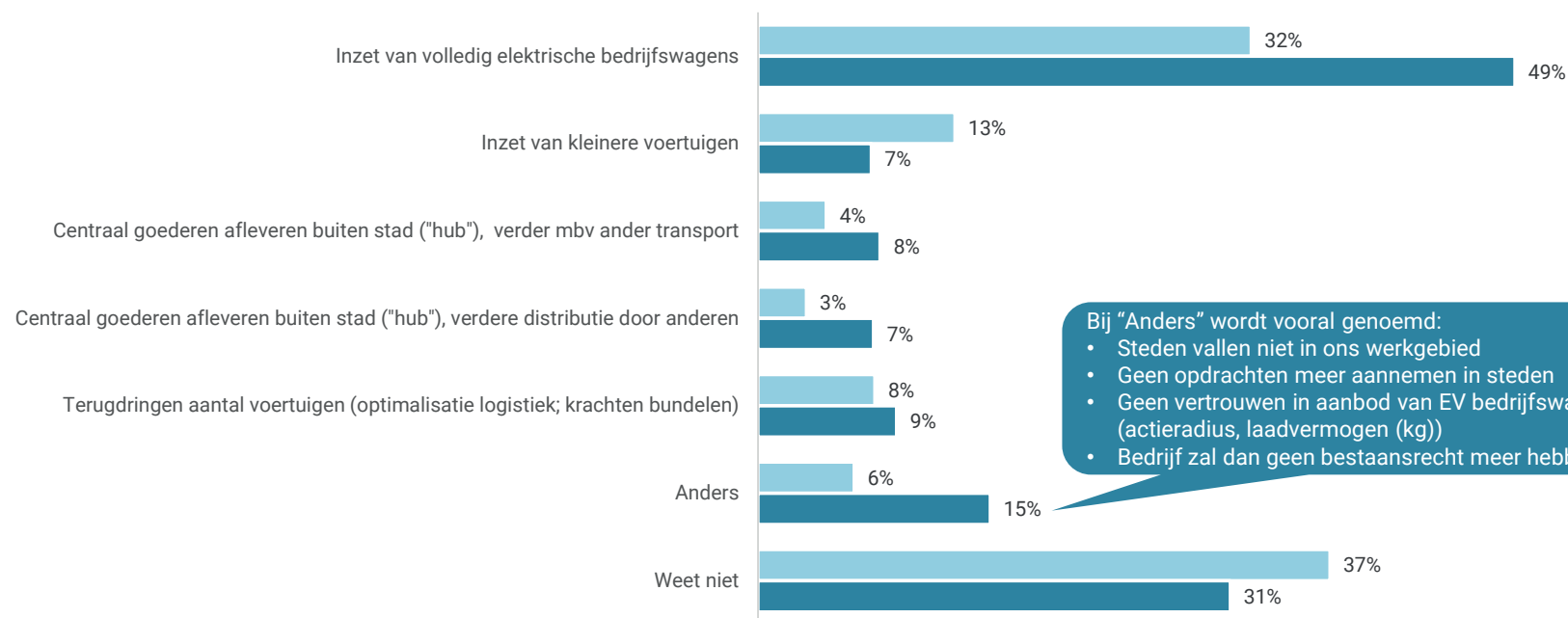


Bedrijven zien vooral het inzetten van elektrische bedrijfswagens als mogelijkheid om aan Zero Emissie Stadslogistiek te voldoen. Dit is door fors meer bedrijven genoemd vergeleken met 2019. In de meting van 2019 zijn echter ook de inzet van PHEV en CNG voertuigen meegenomen als antwoordmogelijkheid, genoemd door respectievelijk 31% en 14% van de bedrijven. Eén derde van de bedrijven weet nog niet hoe te voldoen aan ZES.

Welke mogelijkheden heeft uw onderneming om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek?

% bedrijven

■ MLB 2019 ■ MLB 2021



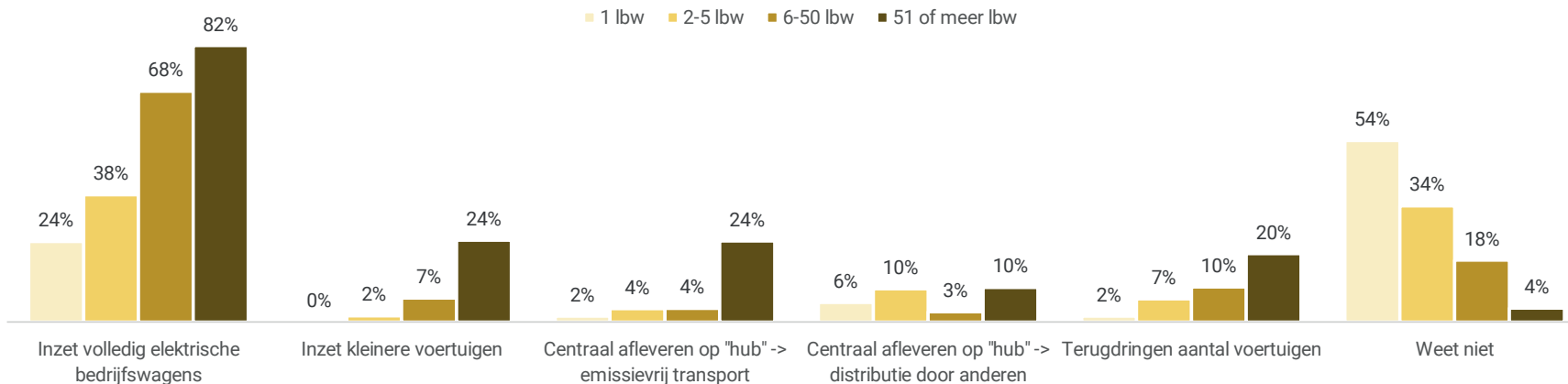
Mogelijkheden om te voldoen aan Zero Emissie Stadslogistiek: naar omvang wagenpark



Bedrijven met een kleine vloot zijn nog zoekende naar oplossingen om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek. Vaak hebben ze nog geen idee. Indien men wel een oplossing ziet, dan is dit ofwel de inzet van volledig elektrische bedrijfswagens ofwel ze laten de distributie van de last mile over aan anderen. Bedrijven met een grote(re) vloot zien veel meer verschillende oplossingen. Voor bijna alle maatregelen geldt dat het percentage oploopt naarmate het aantal lichte bedrijfswagens in de vloot toeneemt. Bedrijven met een grote vloot kiezen er vaker voor distributie van de last mile met behulp van eigen emissievrije voertuigen te verzorgen (i.t.t. kleine fleets die de last mile aan anderen overlaten).

Welke mogelijkheden heeft uw onderneming om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek?

% bedrijven



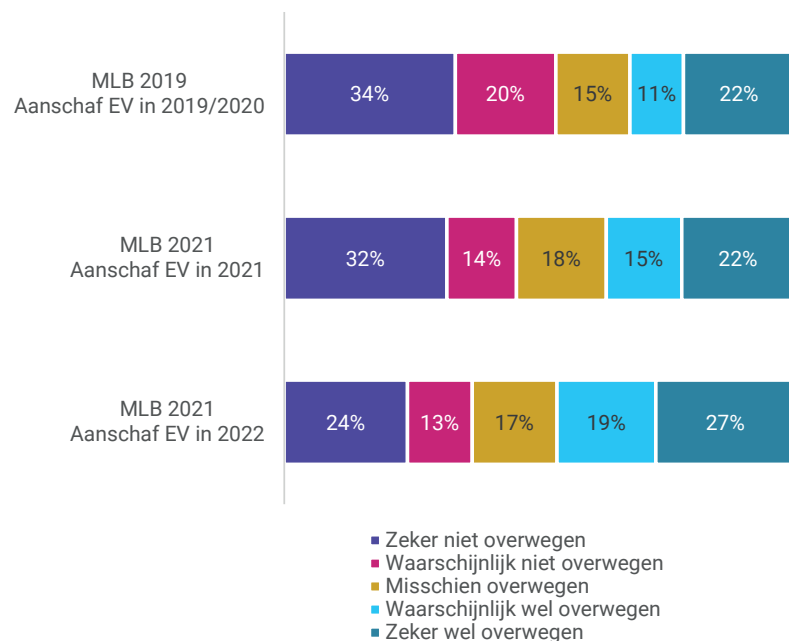
Overweging EV



Dit kalenderjaar zou bijna vier op de tien bedrijven een volledig elektrische bedrijfswagen serieus overwegen. Dit percentage loopt op naar 46% voor volgend kalenderjaar. Vooral bedrijven met een grotere vloot (minimaal 6 bedrijfswagens) overwegen volledig elektrische bedrijfswagens (ruim de helft in 2021 en bijna twee derde in 2022).

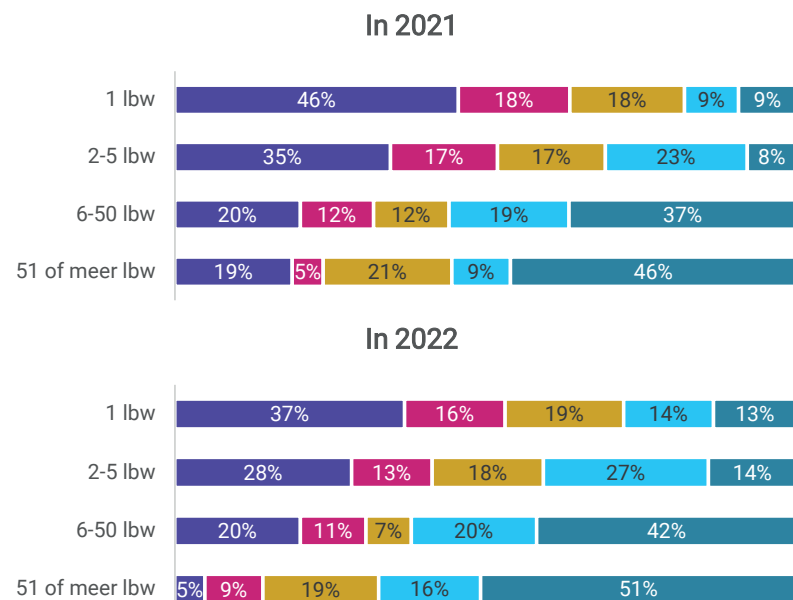
In hoeverre zou u bij de aanschaf van een nieuwe lichte bedrijfswagen een volledig elektrische bedrijfswagen serieus overwegen?

% bedrijven



In hoeverre zou u bij de aanschaf van een nieuwe lichte bedrijfswagen een volledig elektrische bedrijfswagen serieus overwegen?

% bedrijven



Kenmerken van bedrijven die volledig elektrische bedrijfswagens serieus overwegen in 2021

Kenmerken wagenpark

- 61% heeft meer dan 5 lichte bedrijfswagens in de vloot (41% totaal)
- Full operational lease komt relatief vaak voor (79% vs 75% totale markt)
- Ford (13% van vloot), en Mercedes-Benz (22% van vloot) meer dan gemiddeld aanwezig
- Iets vaker city vans, maar vooral large vans in het wagenpark
- Bedrijfswagens met enkele cabine vaker aanwezig
- Relatief groot aandeel benzine, CNG en EV in huidige vloot



Verwachte ontwikkeling wagenpark

- Vaker toename van het wagenpark verwacht
- Concrete aanschafintentie voor 2021 en 2022 dus ook hoger dan het marktgemiddelde
- Verwachting dat in 2025 44% van vloot volledig elektrisch is (BEV) (totaal 37%)
- Citroën, Ford, Mercedes-Benz, Opel, Peugeot, Renault en Toyota worden vaker overwogen voor de aanschaf van nieuwe bedrijfswagens



Kenmerken gebruik

- Meest voorkomende activiteiten zijn vervoer servicematerieel en vervoer goederen (beiden bovengemiddeld)
- Bedrijfswagens vaker voor eigen gebruik
- Er wordt relatief vaak in steden gereden (met en zonder milieuzone)
- Kilometrage per bedrijfswagen per dag is marktconform
- Vervanging van bedrijfswagens:
 - 70% na 5 jaar gebruik (58% totaal)
 - 68% na 150.000-250.000 km op teller (62% totaal)
- Privé gebruik minder vaak toegestaan
- Vaker met verduurzaming bezig, vooral d.m.v. autokeuze (lagere uitstoot)
- Beter bekend met Zero Emissie Stadslogistiek en grotere invloed verwacht; vaker oplossen door inzet minder, EV en/of kleinere voertuigen



Kenmerken bedrijf

- Veelal bedrijven met 50 of meer werknemers (56% vs 35% gemiddeld)
- Vaker gevestigd in Randstad



Keuzeproces

- Berijders hebben relatief vaak beperkte invloed op de keuze van de bedrijfswagen
- M.u.v. bestickering is maatwerk minder belangrijk voor deze groep
- Kosten/TCO, leasebedrag, CO2 uitstoot en actieradius vaker meegenomen als criteria bij de keuze van een nieuwe lichte bedrijfswagen
- Ook bij de keuze voor een specifiek merk spelen kosten/TCO, CO2 uitstoot, actieradius een bovengemiddelde rol
- Opdrachtgevers hebben vaker invloed op deze keuze, vooral m.b.t. brandstof / aandrijfsysteem en inrichting / opbouw



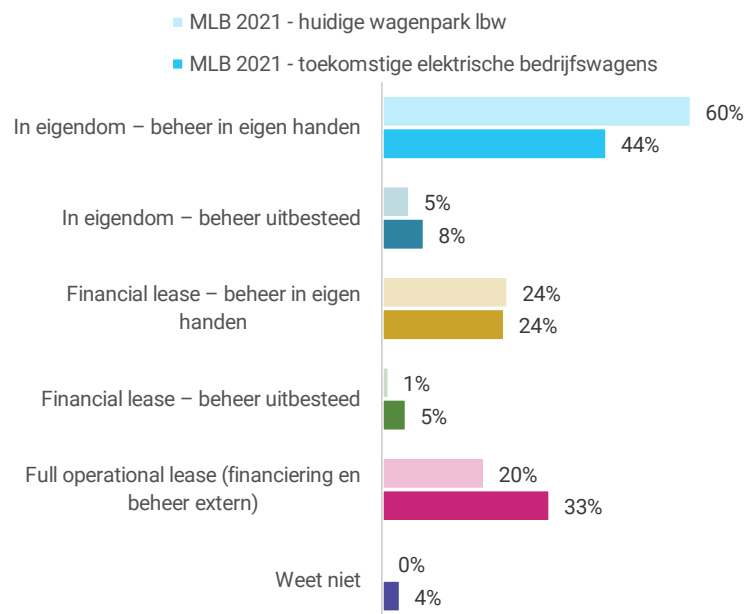
Eigendom en beheer indien EV overwogen



Aan bedrijven die elektrische bedrijfswagens (misschien) overwogen is gevraagd hoe ze het eigendom en beheer verwachten te regelen. Bedrijven kiezen vaak voor eigendom en het beheer in eigen handen (vooral 1-5 lbw) of voor full operational lease (vanaf 6 lbw). Indien de huidige vloot full operational lease heeft, kiest men hier bijna altijd weer voor. Hetzelfde geldt in iets mindere mate voor de andere regelingen. In vergelijking met de huidige vloot, wordt voor elektrische bedrijfswagens vaker gekozen voor full operational lease.

Op welke wijze zou u het eigendom en beheer van elektrische lichte bedrijfswagens regelen?

% bedrijven



Op welke wijze zou u het eigendom en beheer van elektrische lichte bedrijfswagens regelen?

% bedrijven

Huidige wagenpark = In eigendom - beheer in eigen handen:

76% in eigendom – beheer in eigen handen
 19% financial lease – beheer in eigen handen
 18% full operational lease
 7% in eigendom – beheer uitbesteed
 3% financial lease – beheer uitbesteed
 5% weet niet

Huidige wagenpark = Financial lease – beheer in eigen handen:

75% financial lease – beheer in eigen handen
 29% in eigendom – beheer in eigen handen
 10% full operational lease
 8% financial lease – beheer uitbesteed

Huidige wagenpark = Full operational lease (financiering en beheer extern):

90% full operational lease
 6% in eigendom – beheer in eigen handen
 6% financial lease – beheer in eigen handen
 4% in eigendom – beheer uitbesteed

Merkkeuze indien EV overwogen



Indien elektrische bedrijfswagens (misschien) worden overwogen, staat de helft van de bedrijven open voor alle merken die dit aanbieden. Nog eens 34% staat open voor een select aantal merken dat nu niet in de vloot gevoerd wordt. Dat heeft vooral te maken met het nog beperkte aanbod. Ook vinden bedrijven de functionele criteria (zoals bijvoorbeeld actieradius) op dit moment nog belangrijker dan het merk.

Zou u bij de aanschaf van elektrische lichte bedrijfswagens ook merken overwegen die u momenteel niet in uw vloot heeft?

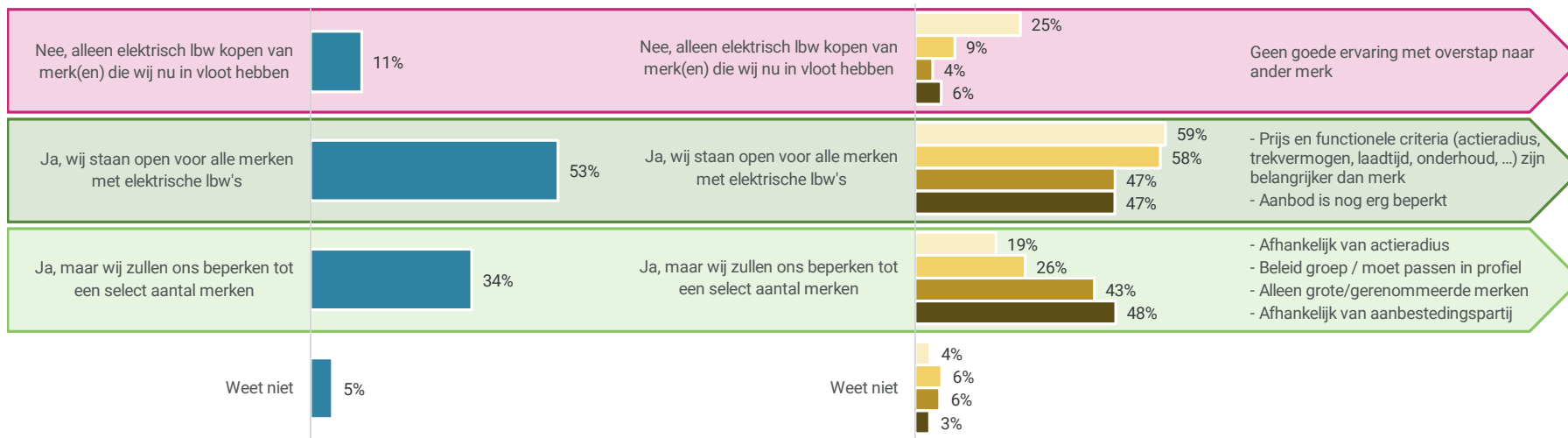
% bedrijven

Zou u bij de aanschaf van elektrische lichte bedrijfswagens ook merken overwegen die u momenteel niet in uw vloot heeft?

% bedrijven

Kunt u uw antwoord toelichten?

1 lbw 2-5 lbw 6-50 lbw 51 of meer lbw



Randvoorwaarden EV

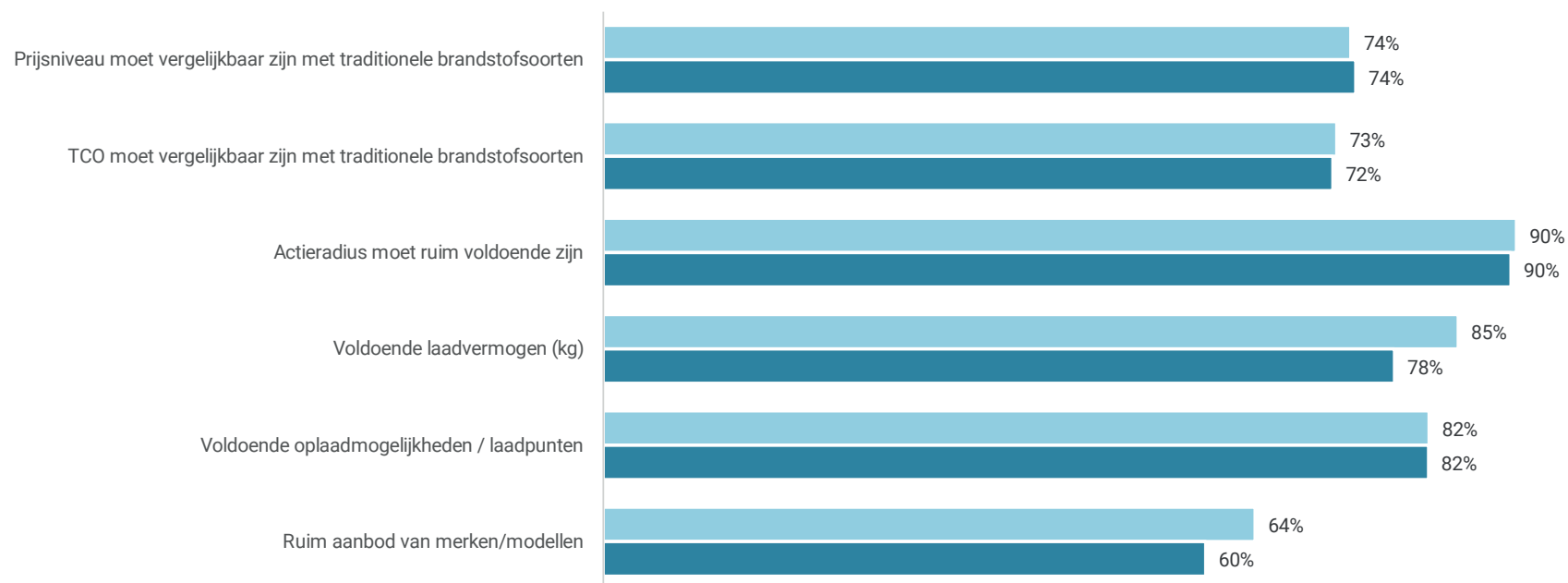


De belangrijkste randvoorwaarden die bedrijven stellen aan volledig elektrische bedrijfswagens zijn een toereikende actieradius (dit zegt nog niets over welke actieradius toereikend wordt gevonden, dat komt verderop aan de orde), voldoende oplaadmogelijkheden en een laadvermogen (kg) dat nog steeds voldoende groot is. Prijsniveau en TCO dient voor bijna drie kwart van de bedrijven vergelijkbaar te zijn met traditionele brandstoffen. Andere randvoorwaarden die worden genoemd, zijn met name het trekvermogen (kunnen trekken van een aanhanger met een minimaal gewicht).

Welke randvoorwaarden worden er gesteld aan volledig elektrische bedrijfswagens?

% bedrijven die de randvoorwaarden (zeer) belangrijk vinden

■ MLB 2019 ■ MLB 2021



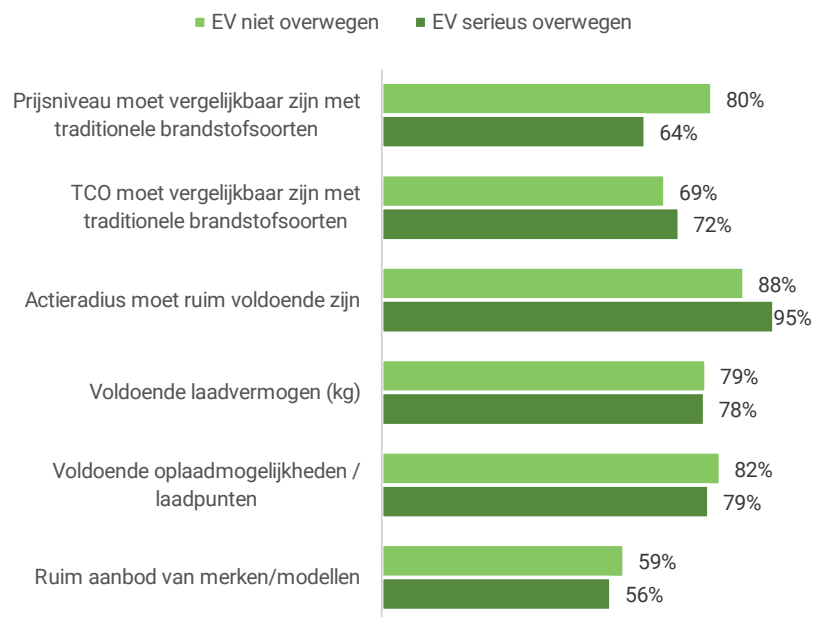
Randvoorwaarden EV: naar overwegen EV



De verschillen tussen bedrijven die elektrisch wel of niet serieus overwegen zijn niet heel groot. Bedrijven die volledig elektrisch serieus overwegen, geven aan de actieradius nog belangrijker te vinden dan bedrijven die elektrisch niet overwegen. Prijsniveau is juist belangrijker voor bedrijven die volledig elektrisch (nog) niet overwegen.

Welke randvoorwaarden worden er gesteld aan volledig elektrische bedrijfswagens?

% bedrijven die de randvoorwaarden (zeer) belangrijk vinden



Randvoorwaarden EV: naar omvang wagenpark en activiteit

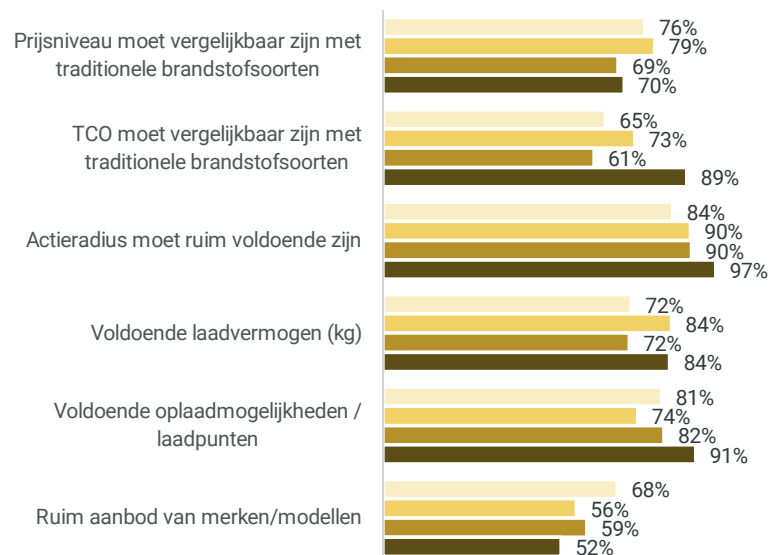


Bedrijven met een grote vloot (51+ lbw) hechten meer belang aan TCO, actieradius en laadinfrastructuur. Ruim aanbod van merken/modellen is belangrijker bij 1 bedrijfswagen. Prijsniveau en TCO is belangrijker voor post- en pakketbezorging en vervoer bouwmaterieel, actieradius en laadgewicht is relatief belangrijk voor postbezorging, en laadinfrastructuur en laadgewicht zijn relatief belangrijk voor vervoer bouw- of servicematerieel.

Welke randvoorwaarden worden er gesteld aan volledig elektrische bedrijfswagens?

% bedrijven die de randvoorwaarden (zeer) belangrijk vinden

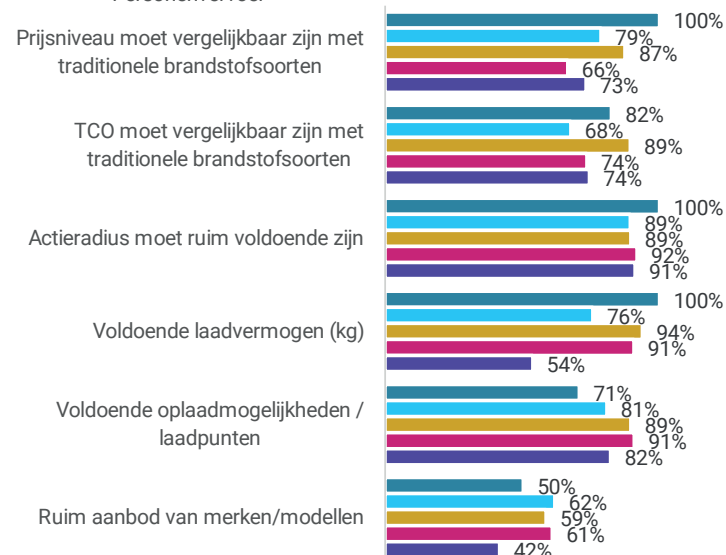
1 lbw 2-5 lbw 6-50 lbw 51 of meer lbw



Welke randvoorwaarden worden er gesteld aan volledig elektrische bedrijfswagens?

% bedrijven die de randvoorwaarden (zeer) belangrijk vinden

Post- en pakketbezorging Vervoer goederen
Vervoer bouwmaterieel Vervoer servicematerieel
Personenvervoer



Randvoorwaarden EV: naar gemiddeld aantal km per dag



Indien er per dag meer kilometers gereden worden met één bedrijfswagen, neemt het belang van TCO, de actieradius, het laadvermogen (kg) en de aanwezigheid van voldoende oplaadpunten toe.

Welke randvoorwaarden worden er gesteld aan volledig elektrische en/of plug-in-hybride bedrijfswagens?

% bedrijven (zeer) belangrijk

Prijsniveau moet vergelijkbaar zijn met traditionele brandstoffen



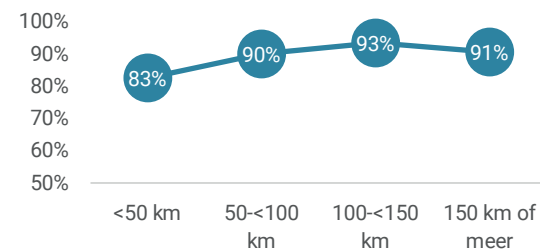
Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

TCO moet vergelijkbaar zijn met traditionele brandstofsoorten



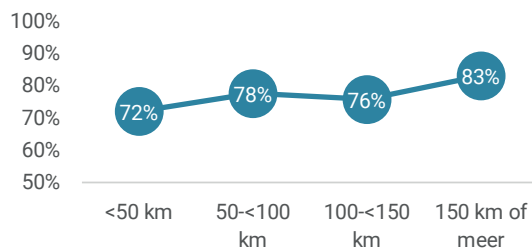
Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

Actieradius moet voldoende zijn



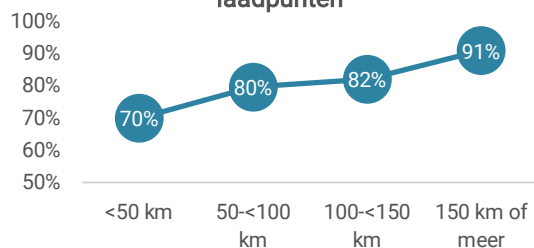
Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

Voldoende laadvermogen (kg)



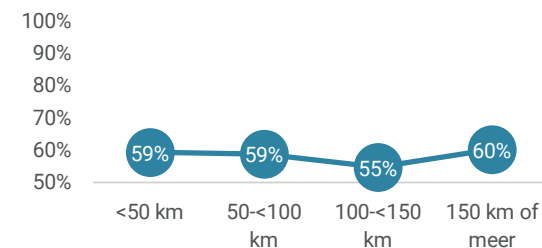
Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

Voldoende oplaadmogelijkheden / laadpunten



Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

Ruim aanbod van merken/modellen



Gemiddeld # km per dag per bedrijfswagen

Gewenste actieradius full EV

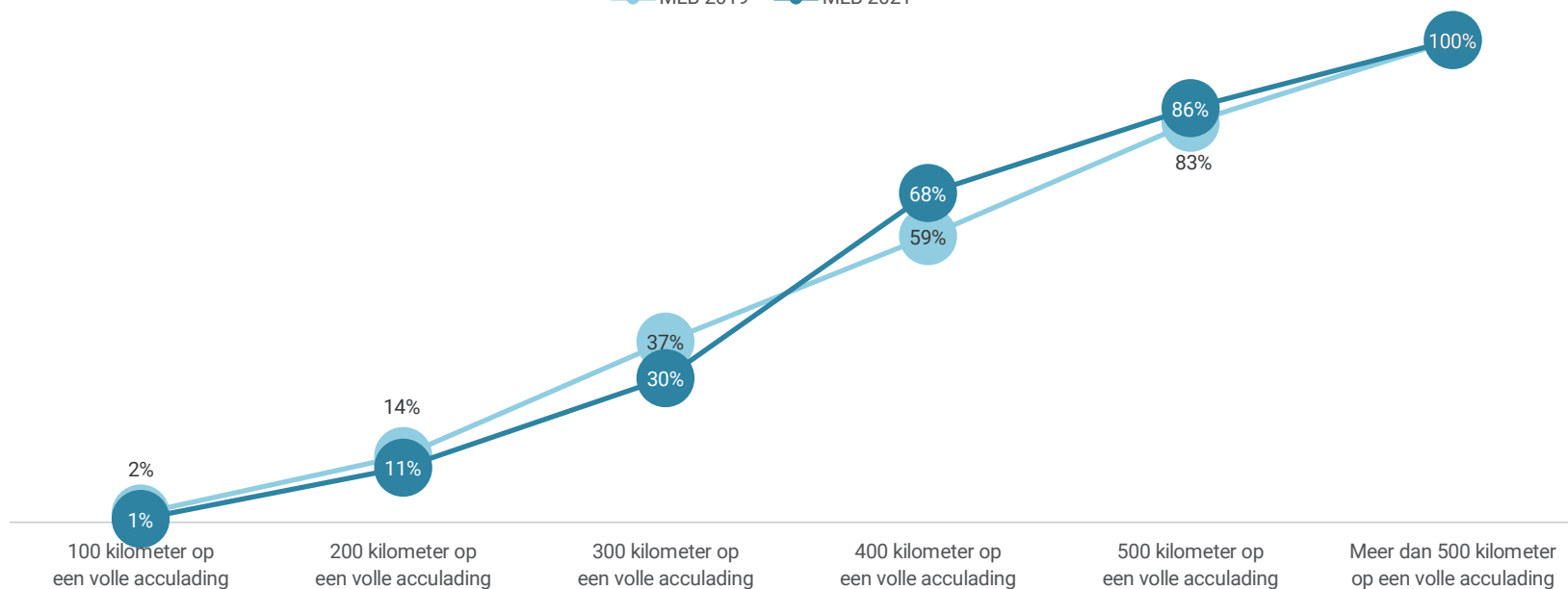


Wanneer respondenten aangaven de actieradius (zeer) een belangrijke randvoorwaarde te vinden, dan is doorgevraagd naar wat dan een ruim voldoende actieradius voor hen is. Met een actieradius van 300 km is niet meer dan 30% van de bedrijven tevreden, terwijl een actieradius van 400 km door twee derde van de bedrijven als ruim voldoende wordt gezien. Dit percentage is gestegen sinds 2019.

U heeft aangegeven dat actieradius (zeer) belangrijk voor u is. Wat is naar uw mening een ruim voldoende actieradius voor een volledig elektrische bedrijfswagen?

% bedrijven (cumulatief)

— MLB 2019 — MLB 2021



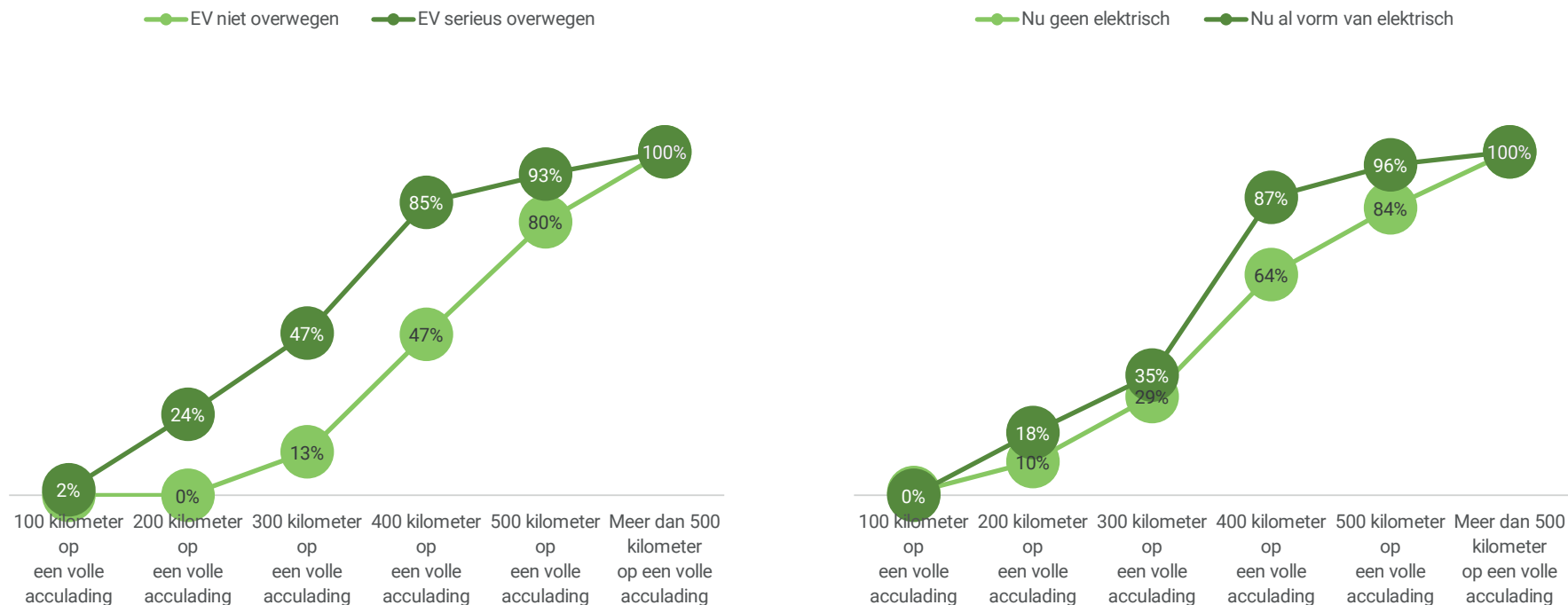
Gewenste actieradius full EV: naar houding t.a.v. EV



Bedrijven die volledig elektrische bedrijfswagens serieus overwegen, geven vaker aan een lagere actieradius al voldoende te vinden: bijna de helft is tevreden met een actieradius van 300 km versus 13% van de bedrijven die elektrisch (nog) niet overwegen. Ook bedrijven die nu al enige vorm van elektrische voertuigen (EV, PHEV) in de vloot hebben, zijn minder kritisch ten aanzien van de hoogte van de actieradius.

U heeft aangegeven dat actieradius (zeer) belangrijk voor u is. Wat is naar uw mening een ruim voldoende actieradius voor een volledig elektrische bedrijfswagen?

% bedrijven (cumulatief)



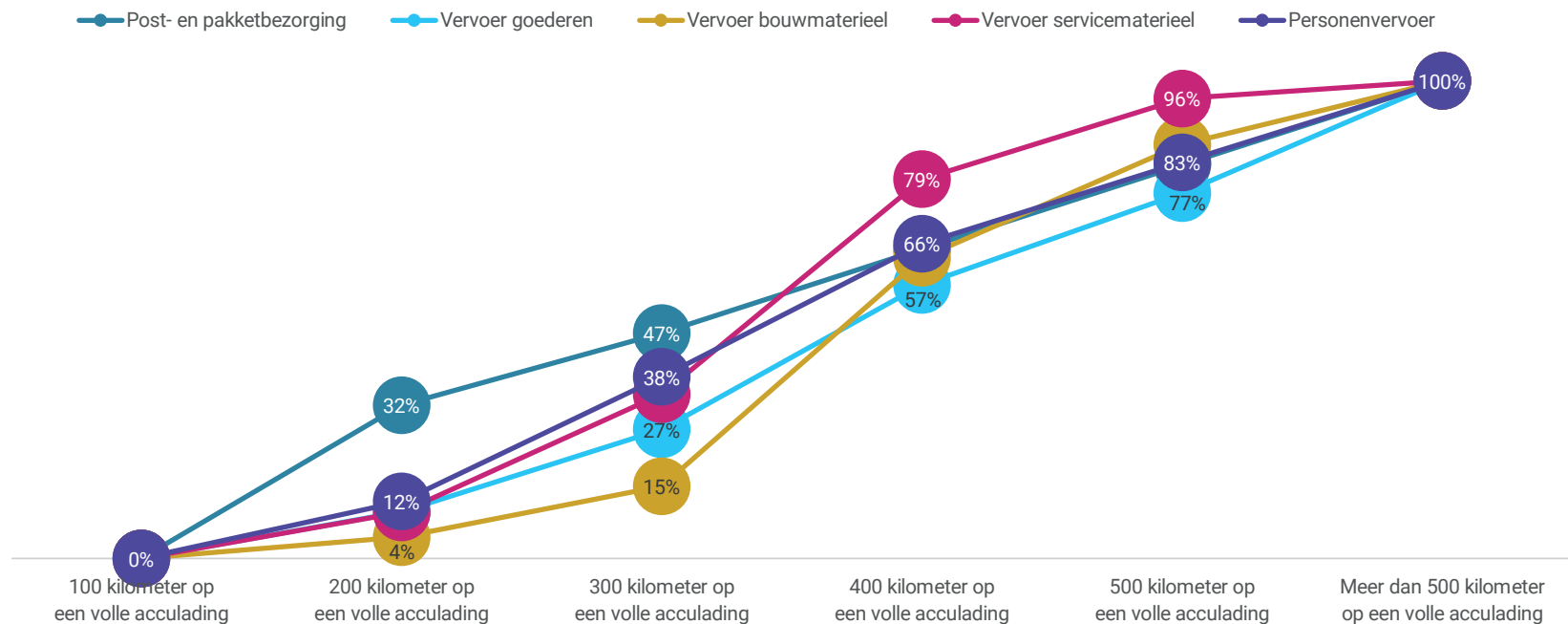
Gewenste actieradius full EV: naar bedrijfsactiviteit



Ook is gekeken naar de gewenste actieradius voor de verschillende activiteiten waarvoor lichte bedrijfswagens worden ingezet. Voor post- en pakketbezorging zijn meer bedrijven tevreden met een lagere actieradius tot 300 kilometer: 47% vindt dit ruim voldoende. Binnen vervoer van servicematerieel is een actieradius van 400 kilometer ruim voldoende voor 8 op de 10 bedrijven. Bij vervoer van goederen vindt bijna een kwart van de bedrijven een actieradius van 500 kilometer nog niet voldoende.

U heeft aangegeven dat actieradius (zeer) belangrijk voor u is. Wat is naar uw mening een ruim voldoende actieradius voor een volledig elektrische bedrijfswagen?

% bedrijven (cumulatief)



Hoofdstuk 2.4 ELEKTRIFICATIE

Als het gaat om een verantwoorde keuze voor brandstof of aandrijfsoort zijn veel van de gebruikelijke normen, omslagpunten en andere uitgangspunten aan verandering onderhevig. Naast kosten, zijn milieubewustzijn, vergroening en de invoering van milieuzones belangrijke (strategische) onderwerpen waardoor met een andere blik naar de aandrijving van bedrijfswagens wordt gekeken.

Hoe de markt zich gaat ontwikkelen op dit gebied is van veel factoren afhankelijk. Eén van die factoren is de acceptatie c.q. houding van bedrijven ten opzichte van brandstof- en aandrijfsoortkeuze. De Monitor Lichte Bedrijfswagens geeft hierop antwoord door te peilen wat de huidige samenstelling is van de fleet naar aandrijfsoort en wat de prognose is over 4 jaar (in 2025).

- Op dit moment heeft nog maar een zeer beperkt deel van de fleets ervaring met elektrische voertuigen maar desondanks verwachten de respondenten dat in 2025 ruim 40% van hun fleet zal bestaan uit volledig elektrisch aangedreven bestelauto's. Dat is het gemiddelde van alle meningen van alle fleet-verantwoordelijken bij elkaar opgeteld.
- Grote fleets zijn het meest positief over de verwachte transitie naar elektrisch. Kleine fleets zijn wat minder positief over elektrisch, maar met een verwacht aandeel van rond de 30% EV in 2025 lijken ook zij aan te geven dat de opkomst van EV vanzelfsprekend is.
- De prognose is optimistischer in de sectoren vervoer van goederen en vervoer van servicematerieel.



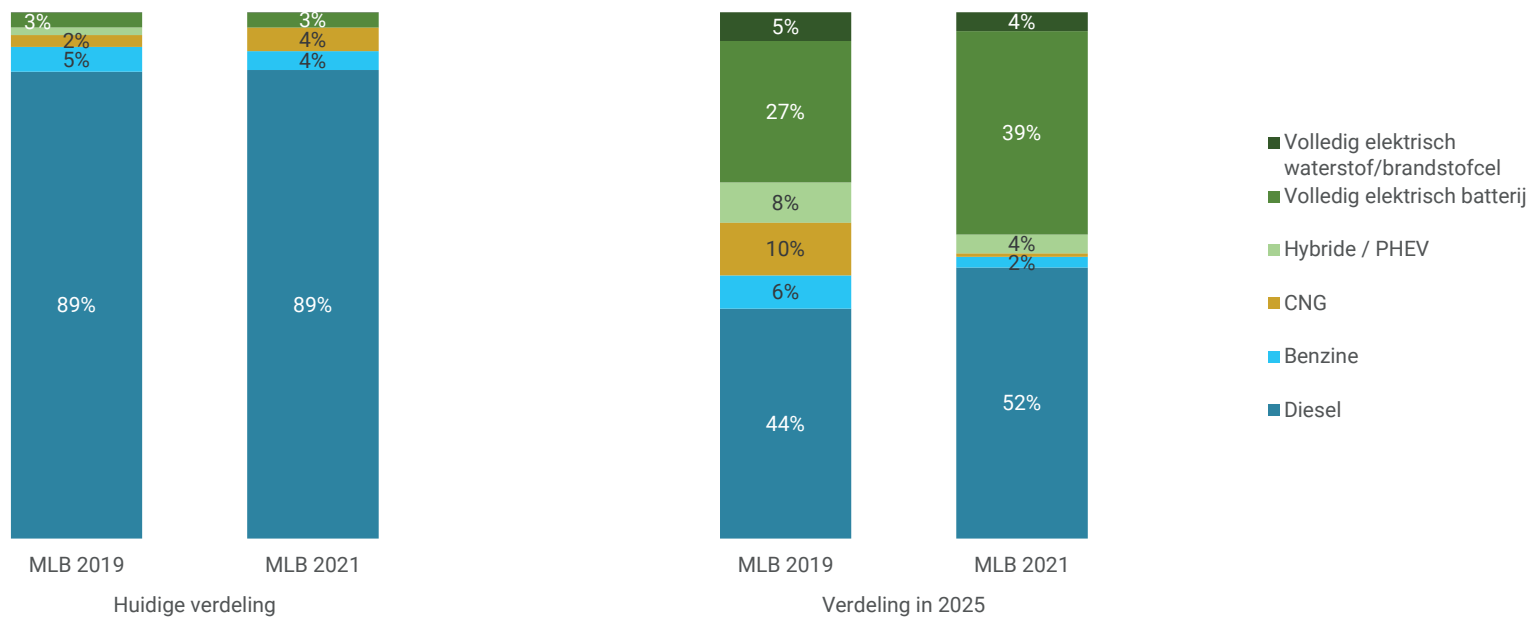
Verwachte ontwikkeling brandstof



Op dit moment bestaat de fleet lichte bedrijfswagens gemiddeld genomen voor bijna 90% uit diesel. Naast de huidige verdeling, is ook gevraagd naar de verwachte verdeling in 2025 (voor de eigen vloot). Het aandeel diesel binnen de eigen vloot is dan nagenoeg gehalveerd. De groei naar elektrische bedrijfswagens is flink: naar verwachting zal bijna 40% van de vloot volledig batterij elektrisch zijn, 4% hybride en 4% waterstof. Opgeteld: 47% met een vorm van elektrificatie, waar dit in 2019 nog op 40% lag. In 2019 was de verwachting over CNG nog positief, maar die verwachting is nu geheel verdwenen.

Wat is (bij benadering) de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens in uw bedrijf naar brandstofsoort / aandrijfcategorie? En wat is de verwachte verdeling in 2025?

% fleet



Verwachte ontwikkeling brandstof: naar omvang wagenpark



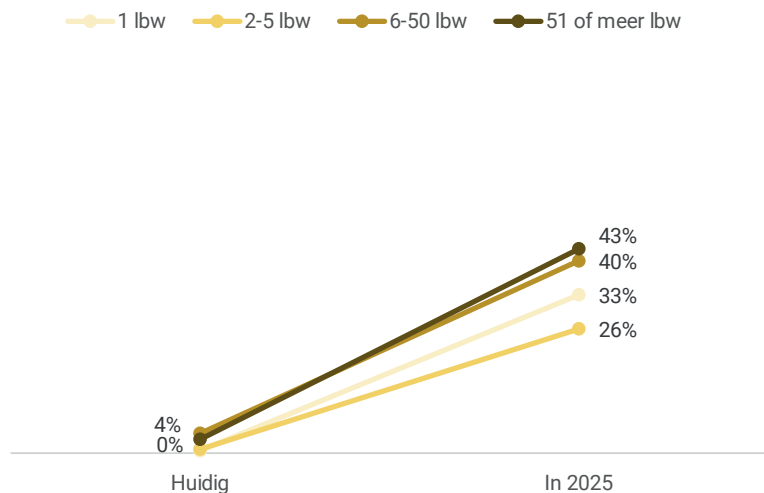
Op dit moment hebben bijna alle bedrijven vooral diesel bedrijfswagens in hun vloot. Voor 2025 voorspellen alle bedrijven dat elektrisch flink gaat toenemen. Voor bedrijven met een grote vloot nagenoeg alleen batterij elektrisch, voor fleets onder de 50 bedrijfswagens een combinatie van batterij en waterstof elektrisch.

Wat is (bij benadering) de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens in uw bedrijf naar brandstofsoort / aandrijfcategorie? En wat is de verwachte verdeling in 2025 (over 6 jaar)?

% fleet

Penetratie full EV (batterij en waterstof) naar omvang wagenpark

% fleet



Verwachte ontwikkeling brandstof: naar activiteit en overwegen EV



Bedrijven actief in het vervoer van goederen of bouw materieel verwachten dat een groter aandeel van hun wagenpark in 2025 (batterij of waterstof) elektrisch zal zijn. Post- en pakketbezorging en vervoer servicematerieel zijn meer gematigd, maar nog steeds verwachten ze dat bijna 40% van de eigen vloot elektrisch zal zijn in 2025. Indien elektrisch al wordt overwogen stijgt de elektrificatie 2x zo snel als wanneer elektrisch niet wordt overwogen.

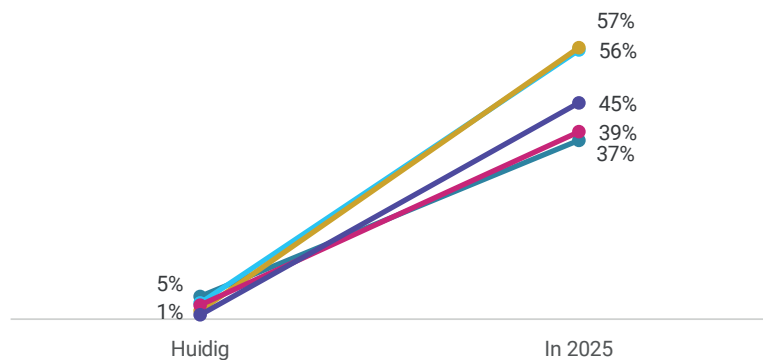
Wat is (bij benadering) de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens in uw bedrijf naar brandstofsoort / aandrijfcategorie? En wat is de verwachte verdeling in 2025 (over 6 jaar)?

% fleet

Penetratie full EV (batterij en waterstof)
naar bedrijfsactiviteit

% fleet

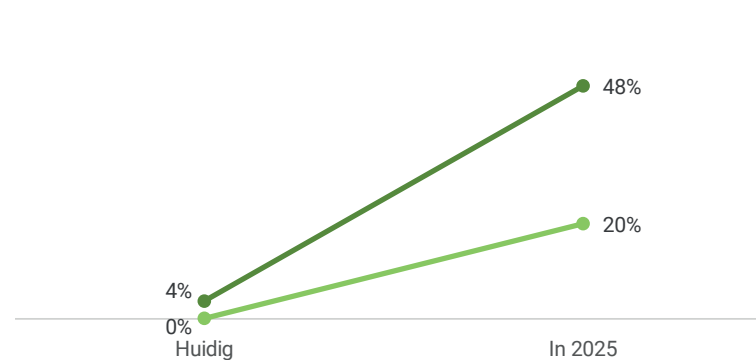
● Post- en pakketbezorging ● Vervoer goederen
● Vervoer bouw materieel ● Vervoer servicematerieel
● Personenvervoer



Penetratie full EV (batterij en waterstof)
naar wel/niet overwegen EV

% fleet

● Full EV serieus overwegen ● Full EV niet overwegen



Hoofdstuk 2.5

INTENSIVITEIT GEBRUIK FLEET

Deze paragraaf geeft inzicht in hoe de lichte bedrijfswagens worden gebruikt. Hoeveel kilometer wordt er gemiddeld genomen per dag gereden? Wordt er al dan niet in steden met een milieuzone gereden? Is privé gebruik toegestaan? En hoe wordt bepaald of de bedrijfswagens aan vervanging toe zijn?

Belangrijkste inzichten:

- 64% van de bedrijven heeft bedrijfswagens die in steden zonder milieuzone rijden en 58% heeft (ook) bedrijfswagens rijden in steden met een milieuzone. Bedrijven die zich bezig houden met post- en pakketbezorging of personenvervoer hebben minder vaak bedrijfswagens rondrijden in steden.
- 60% van de lichte bedrijfswagens rijdt 50 tot 150 kilometer per dag. Eén vijfde van de bedrijfswagens rijdt meer dan 200 kilometer per dag.
- Voor het personenvervoer is het kilometrage in 2020 flink gedaald (vergeleken met 2019). Voor 2021 wordt een groei in kilometrage verwacht (alle soorten bedrijven).
- Het toestaan van privé gebruik (bij één derde van de bedrijven) en het daadwerkelijk privé gebruiken van de bedrijfswagens (3% van de totale fleet) ligt iets lager dan in 2019. Dit is hoogstwaarschijnlijk een gevolg van corona.
- Vervanging van lichte bedrijfswagens wordt zowel bepaald door het aantal jaren in gebruik als door het gereden kilometrage, hoewel er op het moment minder gekeken wordt naar de kilometerteller. Niet alleen worden er minder kilometers gereden, ook is de situatie onzeker, waardoor vervanging wordt uitgesteld en er meer wordt gekeken naar de status van het voertuig.



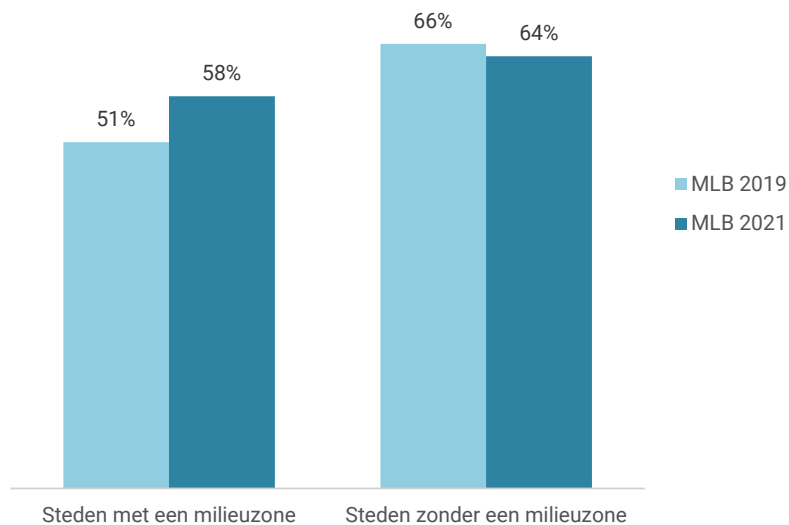
Waar gebruikt?



64% van de bedrijven heeft bedrijfswagens die in steden zonder milieuzone rijden en 58% heeft (ook) bedrijfswagens rijden in steden met een milieuzone. Dit is een stijging sinds 2019. Vooral bedrijven met een grote vloot hebben bedrijfswagens die (ook) in steden rijden. Dit zijn vaak grote bedrijven die landelijk werken, terwijl kleine bedrijven vaker regionaal werken.

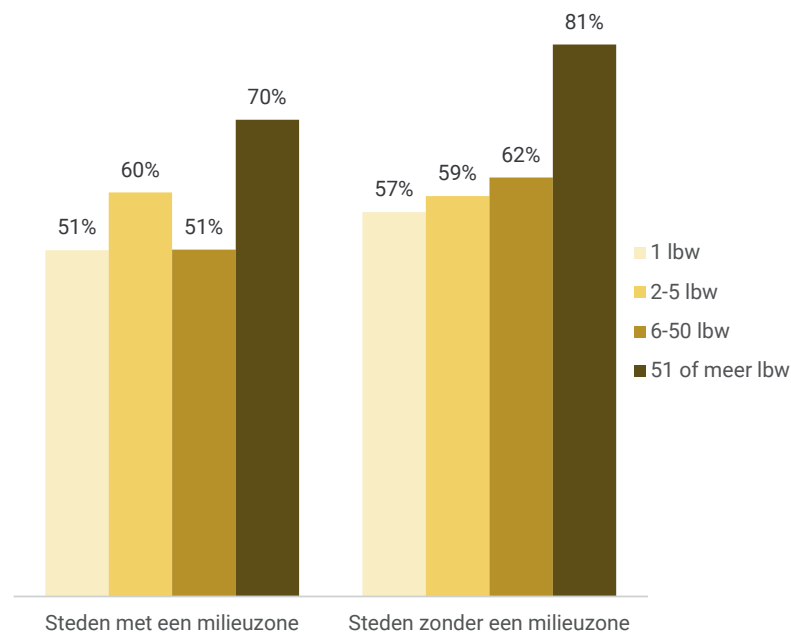
In wat voor gebieden wordt er met de lichte bedrijfswagens gereden?

% bedrijven



In wat voor gebieden wordt er met de lichte bedrijfswagens gereden?

% bedrijven



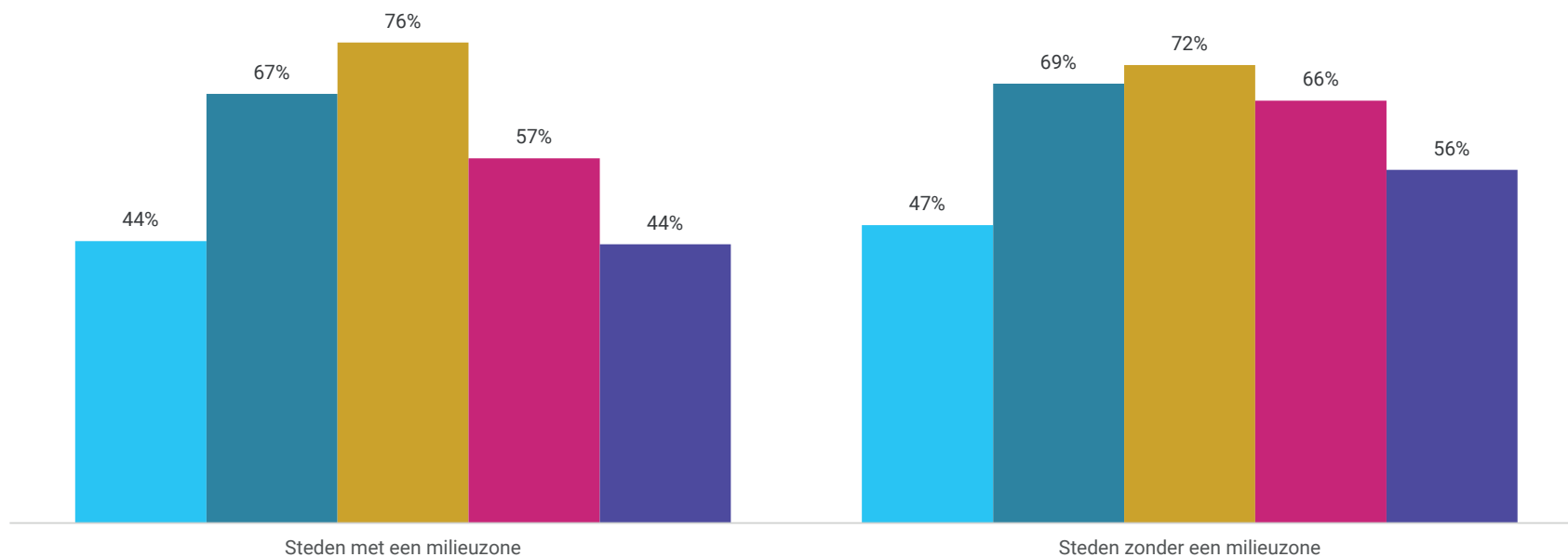
Waar gebruikt? Naar bedrijfsactiviteit



Een meerderheid van de bedrijven die actief zijn met het vervoer van goederen, bouwmaterialen of servicematerieel hebben (een deel van de) bedrijfswagens rondrijden in steden, al dan niet met een milieuzone. Bedrijven die zich bezig houden met post- en pakketbezorging of personenvervoer hebben minder vaak bedrijfswagens rondrijden in steden.

In wat voor gebieden wordt er met de lichte bedrijfswagens gereden?
% bedrijven

■ Post- en pakketbezorging ■ Vervoer goederen ■ Vervoer bouwmaterieel ■ Vervoer service-materieel ■ Personenvervoer



Kilometrage

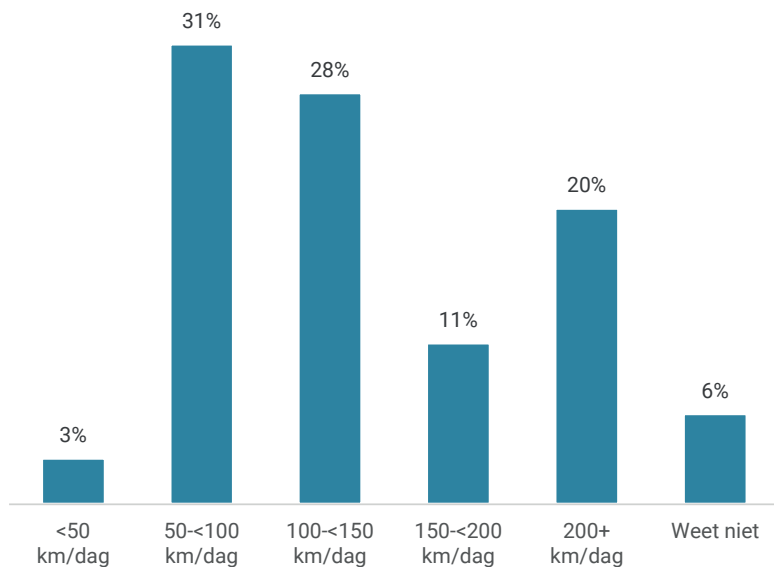


Een groot deel van de bedrijfswagens (59%) rijdt gemiddeld genomen 50 tot 150 km per dag. Daarnaast is de groep bedrijfswagens die 200 kilometer of meer per dag rijdt flink groot: 20%. Bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen rijden gemiddeld genomen het minst.

Hoeveel kilometer wordt er gemiddeld genomen per (werk)dag gereden met 1 lichte bedrijfswagen? Het gaat om een benadering.

% fleet

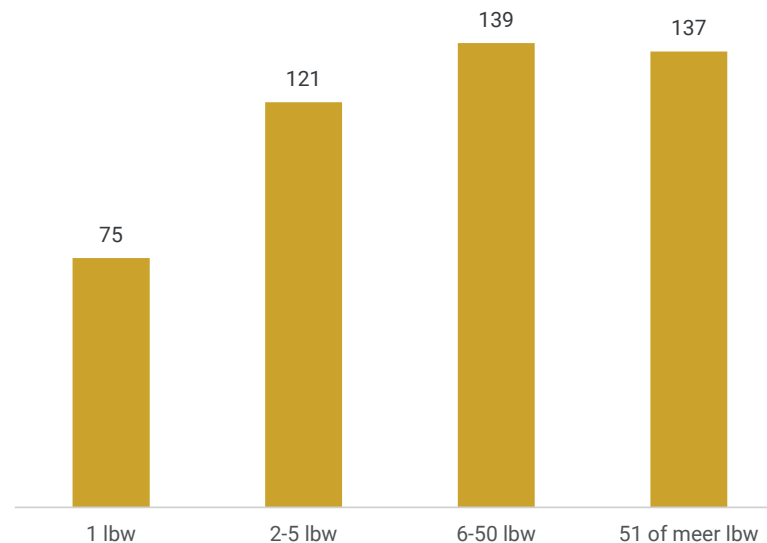
■ MLB 2021



Gemiddeld aantal kilometer per (werk)dag per bedrijfswagen

% fleet x omvang fleet

■ MLB 2021



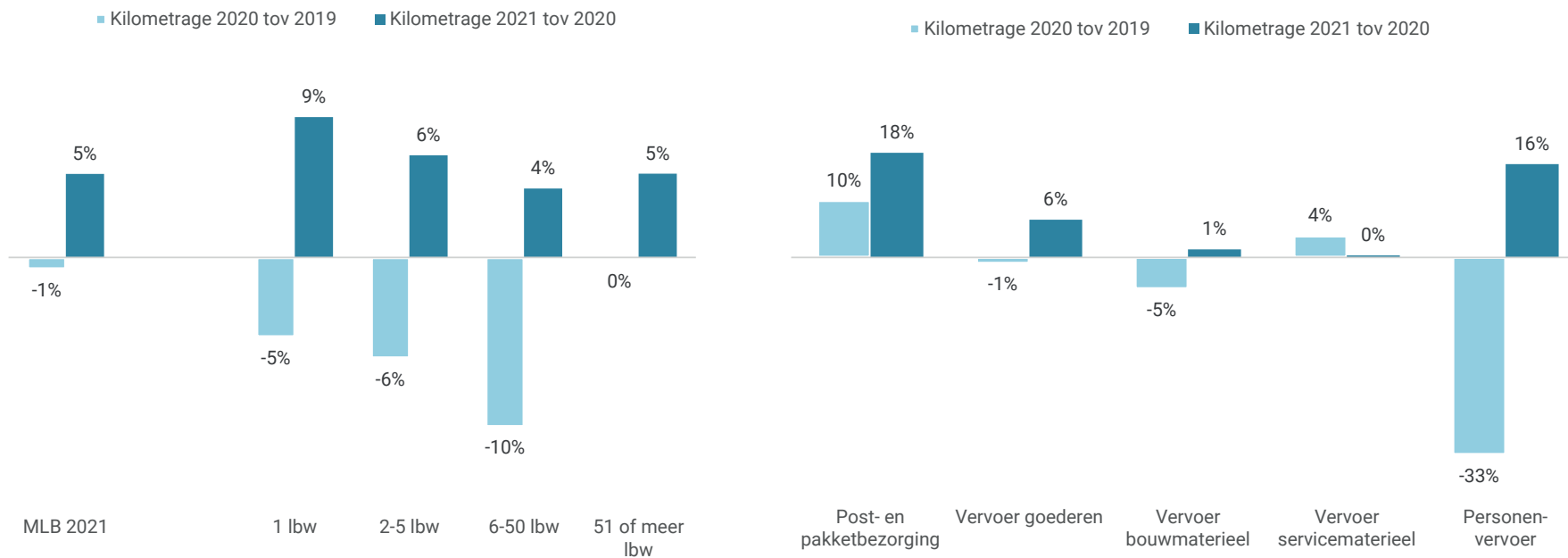
Ontwikkeling kilometrage



Ten opzichte van 2019 reden in 2020 vooral bedrijfswagens actief in personenvervoer gemiddeld veel minder per dag. Dit hangt uiteraard samen met de extreem lage bedrijvigheidsindex. Post- en pakketbezorging laat juist een stijging zien. Deze stijging zet vermoedelijk door naar 2021. Ook dit is in lijn met de eerder getoonde bedrijvigheidsindex. In 2021 verwachten ook bedrijven actief in personenvervoer gemiddeld meer kilometer per dag te rijden dan in 2020. Bedrijven met een vloot tot 50 lichte bedrijfswagens reden in 2020 gemiddeld genomen minder km per dag per bedrijfswagen. In 2021 wordt naar verwachting meer kilometer per dag gereden dan in 2020.

Met hoeveel procent is het gemiddeld aantal gereden kilometers per bedrijfswagen toe- of afgenomen in 2020 t.o.v. 2019? En wat is de verwachting voor 2021?

% fleet



Ontwikkeling kilometrage



De belangrijkste reden voor de afname in aantal kilometers per dag per bedrijfswagen is corona: onzekerheid, tegenvallende resultaten, meer thuiswerken. Indien voor 2021 een groei wordt verwacht komt dit vaak door een toegenomen omzet of de verwachting dat er een herstel in de economie plaats vindt.

Kunt u toelichten waarom u verwacht dat het aantal kilometers zal ... in 2021?

... afnemen (18%)

(m.u.v. corona, alle antwoorden slechts door enkele personen genoemd)

- Als gevolg van corona
- Onzekerheid / economische situatie / verlies van opdrachten
- Meer thuiswerken en/of minder klantbezoeken
- Meer regionaal werk / dichterbij vestiging

... toenemen (52%)

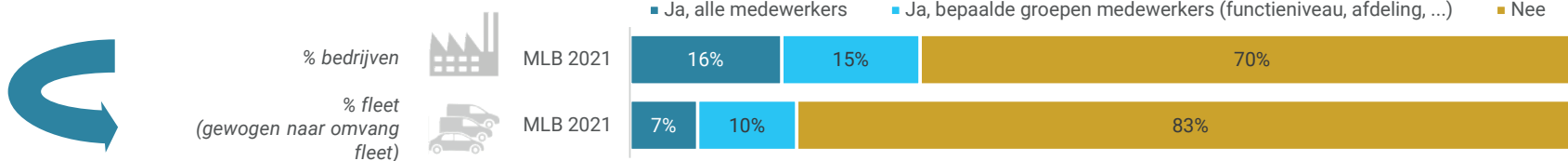
- Groei werkzaamheden, omzet, volume (ca 30%)
- (Langzaam) herstel van de economie / erger dan in 2020 kan het niet worden (ca 20%)
- Werkzaamheden verder weg van vestiging / groter werkgebied (ca 15%)

Privé gebruik



In 2021 is bij 30% van alle bedrijven het privé gebruik van de bedrijfswagen toegestaan. Dit percentage ligt iets hoger voor bedrijven met een kleine vloot. 3% van de totale vloot wordt daadwerkelijk privé gebruikt. Ten opzichte van 2019 is het toestaan en privé gebruiken van de bedrijfswagen gedaald. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de markt en de invloed van corona daarop.

Mogen medewerkers de lichte bedrijfswagens ook privé gebruiken?



Hoeveel procent van de lichte bedrijfswagens worden ook privé gebruikt?



Welke afspraken zijn er gemaakt met betrekking tot de bijtelling?

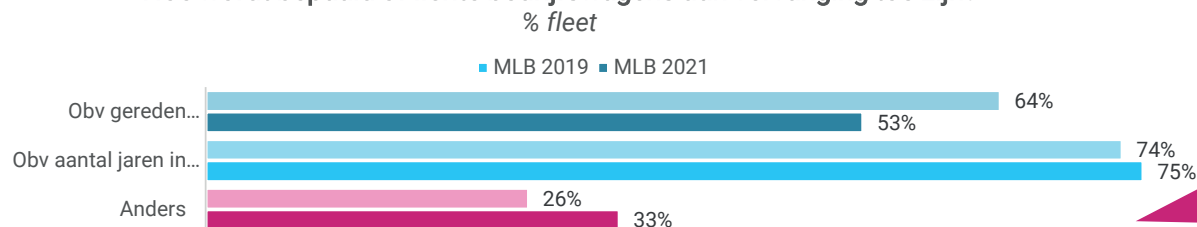


Levensduur / Vervanging



Vervanging van lichte bedrijfswagens wordt zowel bepaald door het aantal jaren in gebruik als door het gereden kilometrage. Andere redenen voor vervanging zijn te hoge onderhoudskosten, te slechte staat en/of financiële redenen. Twee derde van de bedrijfswagens wordt vervangen na 150.000 tot 250.000 kilometer en/of na 5 tot 7 jaar gebruik. Vergeleken met 2019 wordt er minder gekeken naar kilometrage en langer gereden met de lichte bedrijfswagens. Als gevolg van corona (minder km/dag), wordt er anders naar lichte bedrijfswagens gekeken: de status van het voertuig en de hoogte van onderhoudskosten zijn belangrijker dan kilometrage. Bovendien wordt de aanschaf van nieuwe voertuigen door de onzekere situatie mogelijk uitgesteld.

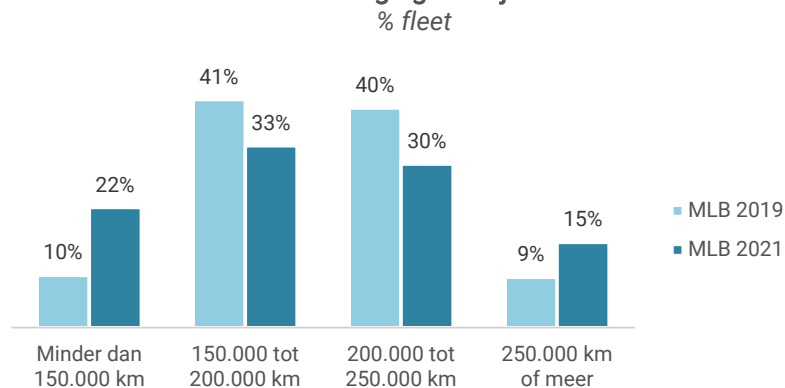
Hoe wordt bepaald of lichte bedrijfswagens aan vervanging toe zijn?



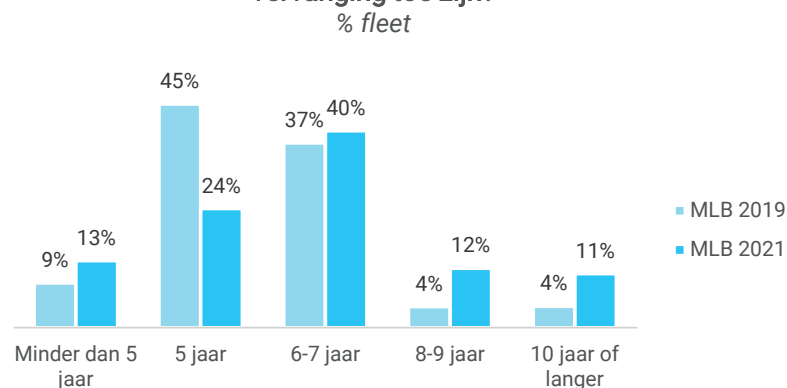
Bij "Anders" wordt vooral genoemd:

- Afhankelijk van de status van het voertuig, technische staat / we rijden lbw helemaal op
- Als onderhoudskosten te hoog worden
- Als het (lease)contract afloopt

Hoeveel kilometer wordt er gemiddeld genomen met de lichte bedrijfswagens gereden, voordat ze aan vervanging toe zijn?



Hoeveel jaar worden de lichte bedrijfswagens gemiddeld genomen gebruikt, voordat ze aan vervanging toe zijn?



Levensduur / Vervanging

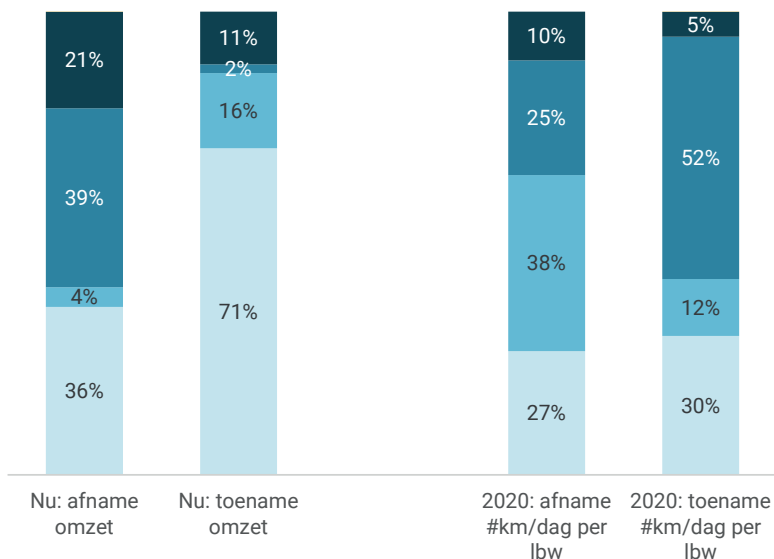


Bedrijven die een toename in omzet ervaren rijden gemiddeld genomen minder kilometer per bedrijfswagen voordat deze wordt vervangen. Bij een afname in omzet wordt meer kilometers gereden voor vervanging plaats vindt (uitstel door mindere economische situatie). Indien het aantal kilometers per dag per bedrijfswagen in 2020 is toegenomen ten opzichte van 2019 worden bedrijfswagens na een hoger aantal kilometers vervangen.

Hoeveel kilometer wordt er gemiddeld genomen met de lichte bedrijfswagens gereden, voordat ze aan vervanging toe zijn?

% fleet

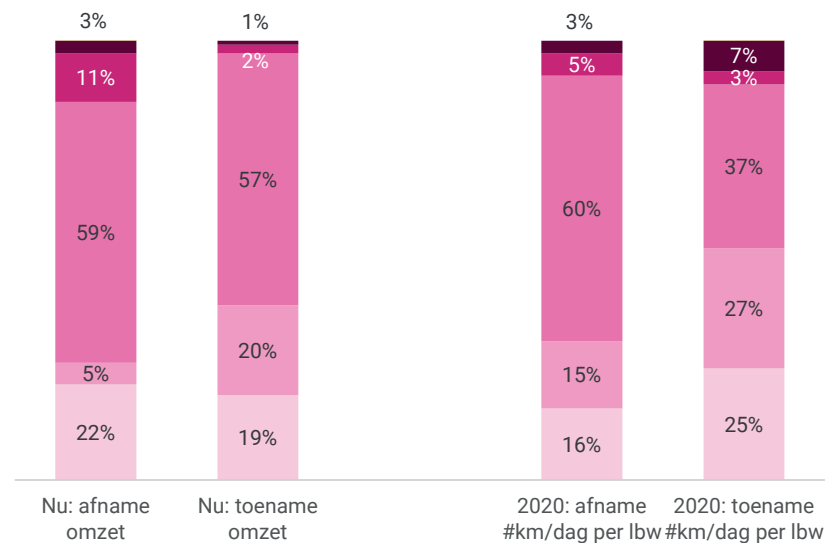
■ Minder dan 150.000 km
 ■ 150.000 tot 200.000 km
 ■ 200.000 tot 250.000 km
 ■ 250.000 km of meer
 ■ Weet niet



Hoeveel jaar worden de lichte bedrijfswagens gemiddeld genomen gebruikt, voordat ze aan vervanging toe zijn?

% fleet

■ Minder dan 5 jaar
 ■ 5 jaar
 ■ 6-7 jaar
 ■ 8-9 jaar
 ■ 10 jaar of langer
 ■ Weet niet



Hoofdstuk 2.6

ONTWIKKELING FLEET

Nu duidelijk is hoe de bedrijven ervoor staan, hoe intensief de bedrijfswagens worden gebruikt en in hoeverre bedrijven open staan tegenover duurzame oplossingen, is er ruimte voor de vraag: wat dit betekent voor de ontwikkeling van het wagenpark. Respondenten zijn zowel voor de korte termijn als de middellange termijn gevraagd om aan te geven of ze verwachten dat het aantal lichte bedrijfswagens in hun eigen fleet zal toenemen of juist zal afnemen. Ook is gevraagd naar de concrete aanschafintentie voor 2021 en 2022.

Belangrijkste inzichten:

- Op korte termijn verwacht het merendeel van de bedrijven geen verandering in de omvang van het wagenpark. Hoe groter de vloot lichte bedrijfswagens, hoe groter het percentage bedrijven dat verwacht bedrijfswagens aan te schaffen.
- Concreet betekent dit dat in 2021 59% van de bedrijven minimaal 1 lichte bedrijfswagen zal aanschaffen, en dat in 2022 67% van de bedrijven tot aanschaf van minimaal 1 bedrijfswagen overgaat. Hoe groter de vloot, hoe hoger het percentage bedrijven dat een concrete aanschafintentie heeft. 'Post- en pakketbezorging' laat het hoogste percentage bedrijven zien dat een aanschaf heeft gepland de komende twee jaar.
- De concrete aanschafintentie voor kalenderjaar 2022 is hoger dan voor kalenderjaar 2021 (geldt zowel voor kleine als grote fleets).
- Het geschetste beeld van de ontwikkeling van de fleet op korte termijn komt in grote lijnen overeen met de resultaten van de bedrijvigheidsindex aan het begin van dit rapport.
- Hoe groter de huidige fleet, hoe positiever men is wanneer gekeken wordt naar de verwachte uitbreiding van het aantal bestelauto's in de komende vijf jaar (middellange termijn). De reden daarvoor is in vrijwel alle gevallen groei van de bedrijfsactiviteiten.
- Bedrijven die groei verwachten, staan meer dan gemiddeld open voor duurzame vervoersvormen en elektrische bedrijfswagens. Desondanks houden deze bedrijven langer vast aan diesel (in 2025 is het aandeel diesel relatief hoog). Dit kan te maken hebben met de omvang van de fleet (hoe groter de fleet, hoe meer bedrijfswagens moeten worden vervangen voordat een bepaald aandeel elektrisch is behaald), maar ook met de keuze van het bedrijf (alleen verduurzaming van bedrijfswagens die in steden met milieuzone rijden bijvoorbeeld).



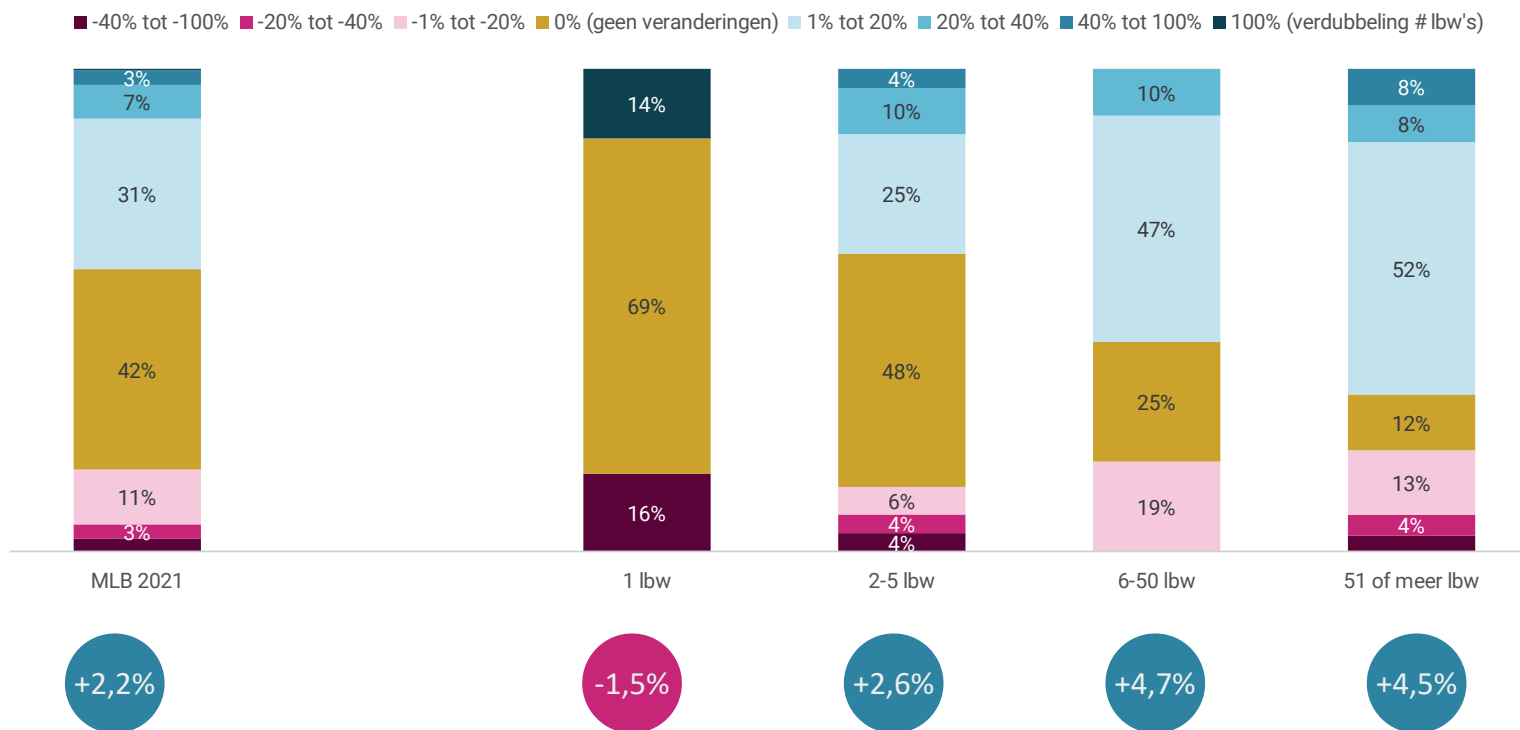
Verwachte ontwikkeling wagenpark dit jaar: naar omvang fleet



Het merendeel van de bedrijven verwacht geen verandering in de omvang van het wagenpark dit jaar. Vooral bij een vloot van 1 lichte bedrijfswagen blijft deze naar verwachting onveranderd. Hoe groter de vloot lichte bedrijfswagens, hoe groter het percentage bedrijven dat verwacht bedrijfswagens aan te schaffen.

Met hoeveel procent zal naar verwachting het aantal lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming dit jaar toe- of afnemen?

% bedrijven



Verwachte ontwikkeling wagenpark dit jaar: naar bedrijfsactiviteit

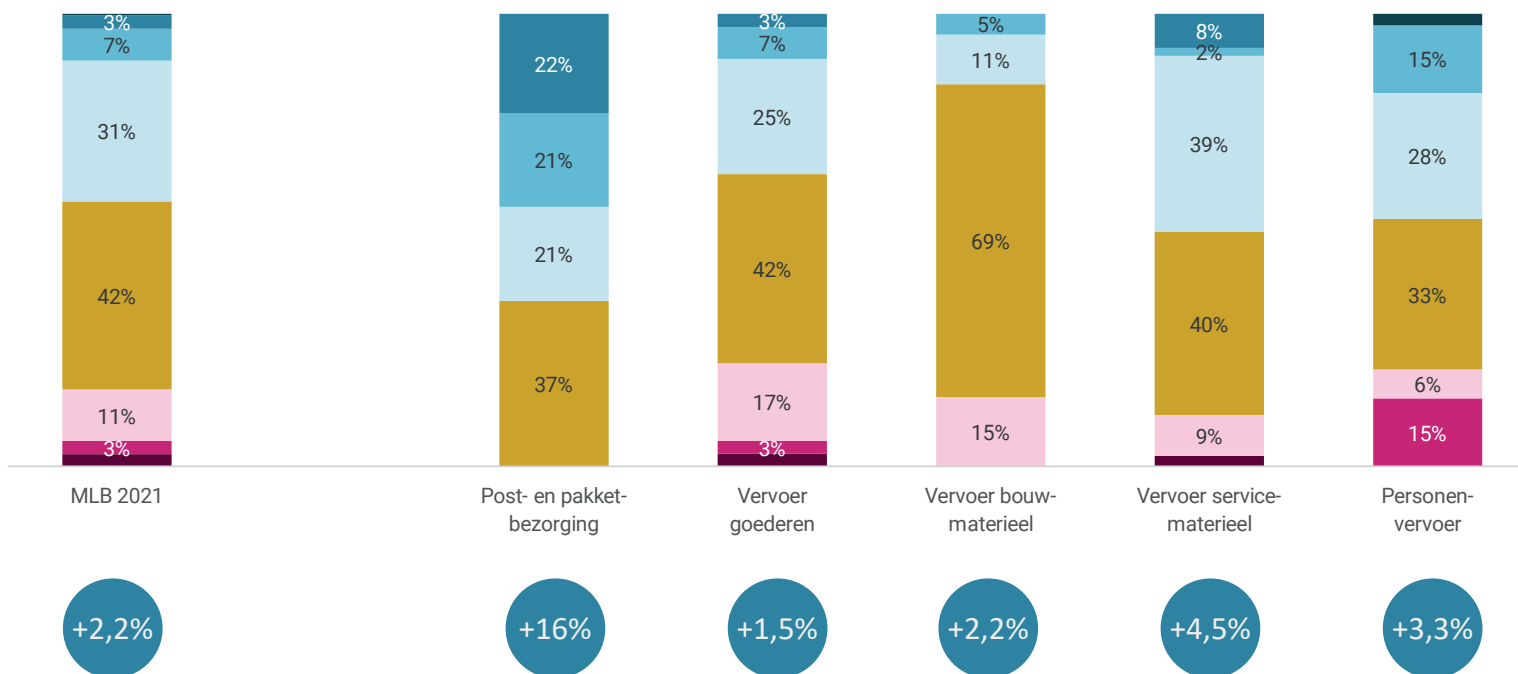


De meerderheid van de bedrijven actief met het vervoer van bouw materieel verwachten dat hun vloot lichte bedrijfswagens in omvang gelijk blijft. Binnen de activiteit 'post- en pakketbezorging' is het percentage bedrijven dat een toename verwacht het hoogst. Het beeld komt in grote lijnen overeen met de resultaten van de bedrijvigheidsindex aan het begin van dit rapport.

Met hoeveel procent zal naar verwachting het aantal lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming dit jaar toe- of afnemen?

% bedrijven

■ -40% tot -100% ■ -20% tot -40% ■ -1% tot -20% ■ 0% (geen veranderingen) ■ 1% tot 20% ■ 20% tot 40% ■ 40% tot 100% ■ 100% (verdubbeling # lbw's)



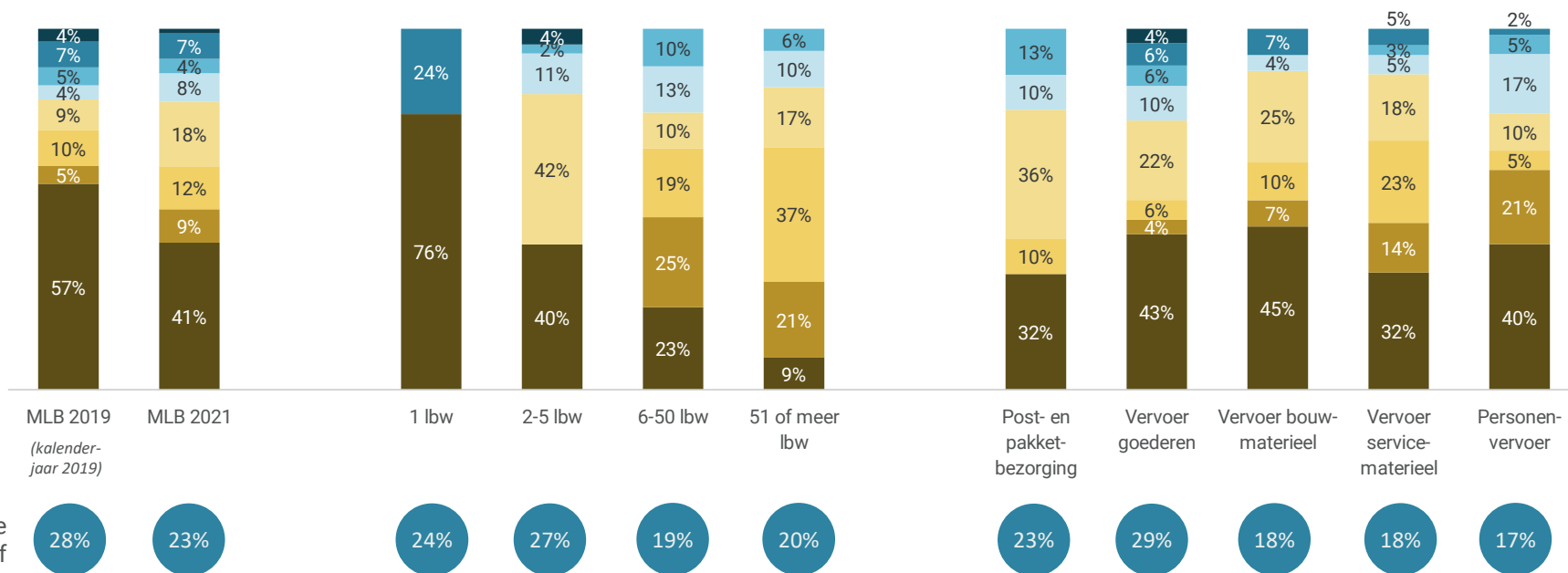
Concrete aanschafintentie huidig kalenderjaar



Vergeleken met de meting in 2019 is de concrete aanschafintentie (uitgedrukt als percentage van het huidige aantal lichte bedrijfswagens in de vloot) in 2021 toegenomen. Hoe groter de omvang van de vloot lichte bedrijfswagens, hoe meer bedrijven nieuwe bedrijfswagens verwachten aan te schaffen. Procentueel laten bedrijven actief met vervoer van goederen en in post- en pakketbezorging de hoogste aanschafintentie zien.

Hoeveel lichte bedrijfswagens verwacht u **dit kalenderjaar (2021)** aan te schaffen/te leasen? Uitgedrukt in percentage van huidige omvang wagenpark lichte bedrijfswagens % bedrijven

- Geen nieuwe aanschaf van lbw
- 1-10% van huidige omvang wagenpark
- 11-20% van huidige omvang wagenpark
- 21-30% van huidige omvang wagenpark
- 31-50% van huidige omvang wagenpark
- 51-99% van huidige omvang wagenpark
- 100% van huidige omvang wagenpark
- Meer dan 100% van huidige omvang wagenpark

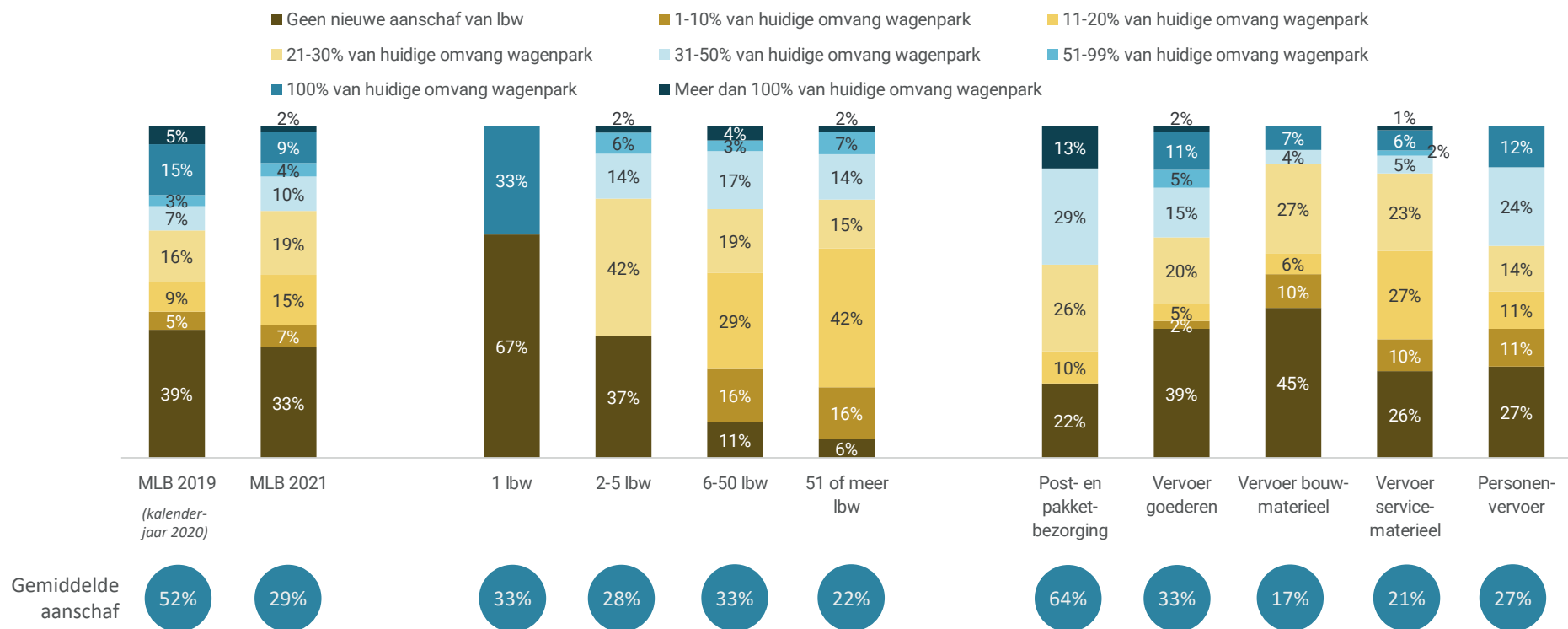


Concrete aanschafintentie volgend kalenderjaar



Voor volgend kalenderjaar zien we dat procentueel minder bedrijfswagens worden aangeschaft dan in de meting van 2019. Ook hier neemt het percentage bedrijven toe dat tot minimaal 1 aanschaf overgaat. Post- en pakketbezorging verwachten hun vloot procentueel het meest te laten groeien, met wel 64%. Binnen de activiteit 'vervoer bouwmaterieel' is deze groei het laagst (17%).

Hoeveel lichte bedrijfswagens verwacht u **volgend kalenderjaar (2022)** aan te schaffen/te leasen? Uitgedrukt in percentage van huidige omvang wagenpark lichte bedrijfswagens % bedrijven



Verwachte ontwikkeling wagenpark komende 5 jaar

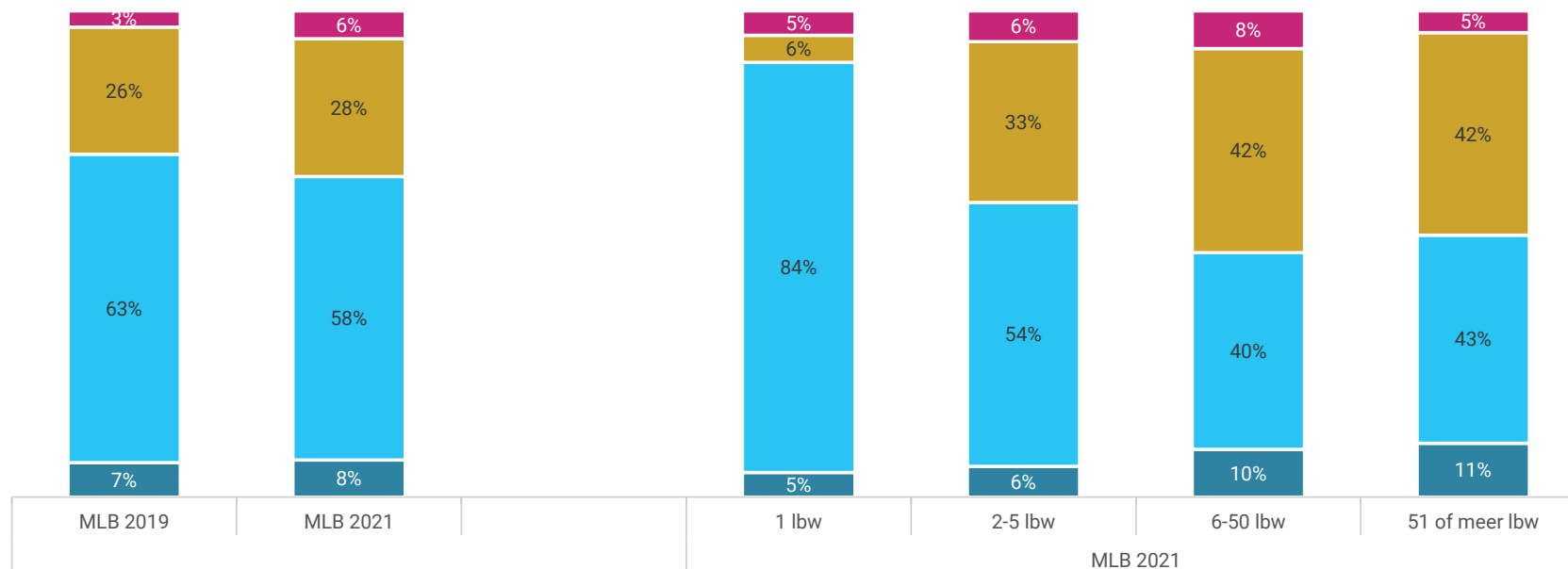


Het merendeel van de bedrijven verwacht dat het aantal lichte bedrijfswagens de komende 5 jaar gelijk zal blijven (58%). Ruim een kwart verwacht een toename. Hoe groter de vloot, hoe groter het percentage bedrijven dat een toename verwacht. Dit loopt op van 6% bij 1 bedrijfswagen naar 42% bij een vloot van minimaal 6 lichte bedrijfswagens.

Wat is uw verwachting over de ontwikkeling van het aantal lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming voor de komende 5 jaar?

% bedrijven

■ Aantal bedrijfswagens zal afnemen ■ Aantal bedrijfswagens zal gelijk blijven ■ Aantal bedrijfswagens zal toenemen ■ Weet niet



Verwachte ontwikkeling wagenpark komende 5 jaar



Zowel ontwikkelingen binnen het bedrijf (groei, krimp, beëindiging, groter werkgebied, veranderende markt) als een andere invulling in mobiliteit, spelen een centrale rol voor de ontwikkeling van de vloot in de toekomst.

Kunt u toelichten waarom u verwacht dat het aantal lichte bedrijfswagens zal ...?

... afnemen (8%)

(alle antwoorden slechts door enkele personen genoemd)

- Veranderde markt die vraagt om heroriëntatie van bedrijf en/of andere processen
- Einde of afbouw van bedrijfsactiviteiten
- Verandering in invulling mobiliteit: elektrificatie, efficiëntere inzet, alternatieve vervoersvormen

... toenemen (28%)

(groei door ruim twee derde genoemd, overige opmerkingen slechts door enkele personen genoemd)

- Groei bedrijf / omzet / werkzaamheden / personeel
- Andere invulling werkzaamheden / nieuwe markt
- Meer werken op locaties / groter werkgebied
- Verandering in wagenpark / andere invulling mobiliteit

Kenmerken van bedrijven die groei wagenpark verwachten

Kenmerken wagenpark

- 54% heeft fleet van 2-25 lichte bedrijfswagens (41% totaal)
- Mercedes-Benz (20%) en Volkswagen (33%) vaker in fleet
- Ford, MAN, Mercedes-Benz en Toyota vaker overwogen voor nieuwe bedrijfswagens
- Groot aandeel large vans (47% van fleet vs 33% totaal)
- Vaker bedrijfswagens met enkele cabine
- Relatief groot aandeel CNG in huidige fleet; verwachten in 2020 nog een relatief hoog aandeel diesel te hebben (54% versus 49% marktgemiddelde *)



Kenmerken bedrijf

- 70% heeft minimaal 10 werknemers (49% totaal)
- Handel, specialistische zakelijke diensten en overheid bovengemiddeld



Kenmerken gebruik

- Bedrijfswagens relatief vaak ingezet voor verhuur bedrijfswagens en post- en pakketbezorging, vervoer servicematerieel is ook belangrijke activiteit
- Bedrijfswagens vaker ingezet in opdracht van andere bedrijven
- Privé gebruik vooral voor bepaalde groepen medewerkers
- Per dag worden per bedrijfswagen minder kilometers gereden dan het marktgemiddelde (78% rijdt <150 km per dag vs 63% markt)
- Rijden vaker in steden met milieuzone
- Vaker met verduurzaming bezig, vooral door middel van autokeuze *)
- Oplossing voor Zero Emissie Stadslogistiek is bovengemiddeld vaak de inzet van volledig elektrische bedrijfswagens
- EV bedrijfswagens worden dan ook vaker dan gemiddeld overwogen, zowel 2021 als 2022 *)



Keuzeproces

- Laadvermogen, aantal zitplaatsen, actieradius en verkeersveiligheid relatief belangrijk bij keuze bedrijfswagens
- Service lokale dealer, uitstraling, actieradius, comfort, wegligging en innovatief merk/model zijn bovengemiddeld belangrijk bij keuze voor een merk
- Ombouw relatief belangrijk



*) Een bovengemiddeld aandeel diesel in 2025, terwijl bedrijven die een groei in het wagenpark verwachten wel meer bezig zijn met verduurzaming en EV bedrijfswagens vaker overwegen. Dit lijkt tegenstrijdig. Echter het feit dat deze bedrijven meer dan gemiddeld open staan voor EV, wil niet zeggen dat de daadwerkelijke aanschaf daarvan ook bovengemiddeld is. Het kan zijn dat het wagenpark groter is, waardoor het langer duurt voordat een groot deel van de voertuigen elektrisch is. Het zou bijvoorbeeld ook kunnen dat alleen bedrijfswagens worden vervangen die in steden rijden.

Hoofdstuk 2.7

KEUZEPROCES

In deze paragraaf komt aan de orde in hoeverre berijders en opdrachtgevers invloed hebben op de keuze van lichte bedrijfswagens.

Om een beter beeld te krijgen van de marktpositie van de diverse merken zijn naast overweging en voorkeur ook de keuzecriteria in kaart gebracht. Er is niet alleen gekeken naar keuzecriteria die belangrijk zijn bij de keuze van een bedrijfswagen (waar moet een bedrijfswagen aan voldoen?), maar ook naar de keuzecriteria die doorslaggevend zijn voor de keuze van een specifiek merk.

- Vooral bij kleine fleets zijn berijders volledig vrij in de keuze. De invloed van opdrachtgevers beperkt zich hooguit tot de keuze van brandstof/aandrijving.
- Bij de keuze voor een bedrijfswagen zijn in volgorde van belangrijkheid de volgende onderwerpen bepalend: betrouwbaarheid/kwaliteit, verkeersveiligheid, service van de lokale dealer, wegligging/ rijgedrag en kosten/TCO.
- Betrouwbaarheid en verkeersveiligheid zijn voor alle bedrijven belangrijk. Waar comfort en wegligging voor de kleinere fleets belangrijk is, valt dit aspect buiten de top-5 voor grotere fleets. Voor grotere fleets spelen TCO en CO2-uitstoot juist een belangrijkere rol.
- Ten opzichte van 2019 is alleen het belang van verkeersveiligheid toegenomen bij de keuze van een lichte bedrijfswagen. Het belang van de aanschafprijs, telematica-oplossingen en comfort is afgenomen.
- Volkswagen en Mercedes-Benz worden het vaakst overwogen en hebben ook een hoge voorkeur. Ford scoort met de PHEV en dan vooral bij grote fleets.
- Het verkrijgen van een voorkeurspositie is sterk afhankelijk van het aanwezig zijn van een merk in de fleet: het lijkt erop dat positie krijgen in een fleet vrijwel alleen mogelijk is indien de fleet zelf ervaring heeft kunnen opdoen met het merk.



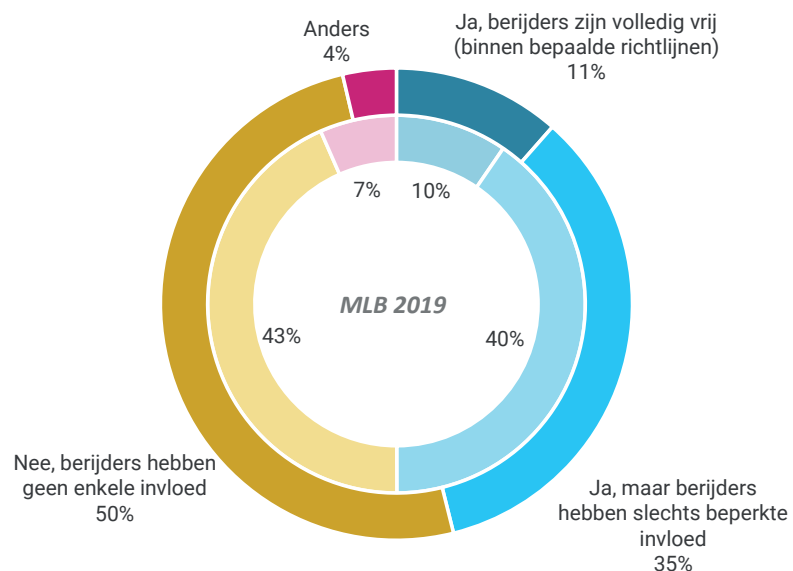
Invloed berijders



Bij bijna de helft van de bedrijven hebben berijders in enige mate invloed op de keuze voor de lichte bedrijfswagen. Dat berijders volledig vrij zijn in hun keuze zien we nagenoeg alleen bij bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen.

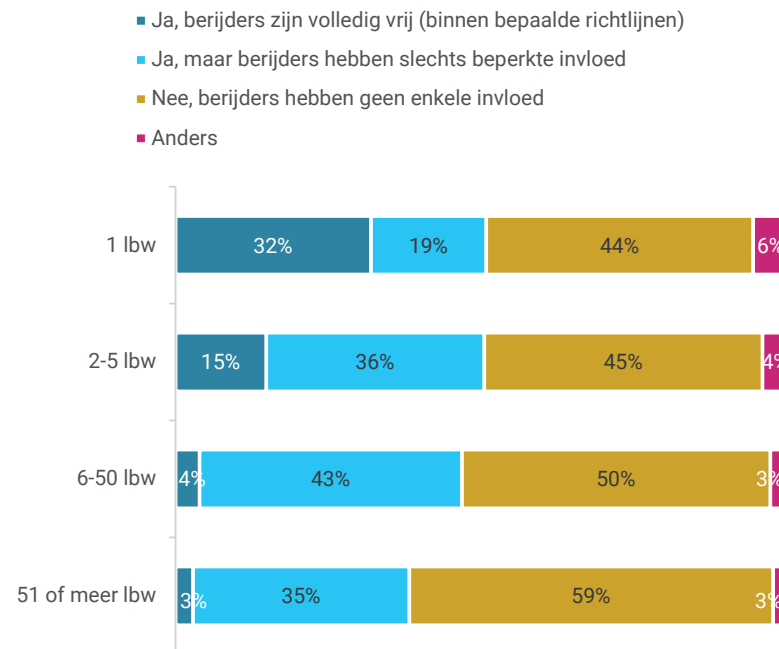
Hebben berijders invloed gehad op de keuze voor de lichte bedrijfswagen?

% bedrijven



Hebben berijders invloed gehad op de keuze voor de lichte bedrijfswagen?

% bedrijven



Manier waarop berijders invloed hebben op keuze bedrijfswagen

Beschrijft u hieronder a.u.b. de wijze waarop berijders invloed hebben op de keuze van de lichte bedrijfswagen.

Volledig vrij om te kiezen

- Berijder is ook eigenaar / financieel verantwoordelijk, dus kiest zelf
- Bedrijfswagen wordt ook privé gebruikt, dus praktische en luxe aanschaf gewenst / zijn de mensen die er dagelijks in rijden
- Vrije keuze in merk

Beperkte invloed op de keuze

Globaal genomen hebben berijders met beperkte invloed te maken met één van de volgende mogelijkheden:

- Keuze is afhankelijk van de type werkzaamheden (door de berijder aan te geven)
- Berijder denkt mee over opties, uitrusting, zitpositie, inrichting, etc.
- Berijders mag kiezen uit lijst merken of voorkeur voor merk aangeven.



Kenmerken van bedrijven waar bestuurders volledige keuzevrijheid hebben

Kenmerken wagenpark



- Merendeel heeft 1 tot 5 lichte bedrijfswagens (86% vs 50% totaal)
- Toyota (12%) en Volkswagen (68%) zijn bovengemiddeld aanwezig in het wagenpark.
- Relatief veel small vans in fleet (82% vs 32% markt)
- Diesel vaker aanwezig in huidige fleet; verwachting 2025 is bovengemiddeld voor diesel en full EV (batterij en waterstof)

Verwachte ontwikkeling wagenpark



- Merendeel verwacht dat omvang fleet gelijk blijft (71% vs 52%)
- Daarmee relatief grote groep die in 2021 en 2022 geen enkele lichte bedrijfswagen gaat aanschaffen
- Toyota en Volkswagen vaker dan gemiddeld overwogen voor nieuwe bedrijfswagens

Kenmerken gebruik



- Vervoerbouwmateriaal en vervoer service-materieel meest gebruikte activiteiten en bovengemiddeld
- Gebruik bedrijfswagens vooral in opdracht van anderen
- Rijden minder vaak in steden
- 67% geeft aan dat er gemiddeld genomen 100 tot 150 km per dag wordt gereden met 1 wagen (28% totaal)
- Bedrijfswagens worden relatief vaak binnen 5 jaar vervangen (74% vs 15%)
- Meer dan gemiddeld worden wagens vervangen bij een kilometerstand onder de 150.000 (81% vs 24% totaal)
- Vaker met verduurzaming bezig, vooral door middel van autokeuze (lagere uitstoot)
- Minder bekend met en minder invloed verwacht van Zero Emissie Stadslogistiek

Keuzeprocess



- Bij keuze bedrijfswagens relatief veel aandacht voor aantal zitplaatsen, uitgebreide uitrusting, comfort, wegligging, uitstraling en service van de lokale dealer
- Aanschafprijs, betrouwbaarheid en uitstraling bovengemiddeld belangrijk bij keuze voor een merk
- Geen invloed van opdrachtgevers bij de keuze van nieuwe bedrijfswagens
- Ombouw en kleurkeuze relatief belangrijke maatwerk elementen
- Volledig elektrische bedrijfswagens worden minder vaak overwogen, zowel voor 2021 als voor 2022

Kenmerken bedrijf



- Bedrijf heeft relatief vaak 2-4 werknemers (75% vs 28%)
- Bouwnijverheid en horeca bovengemiddeld aanwezig

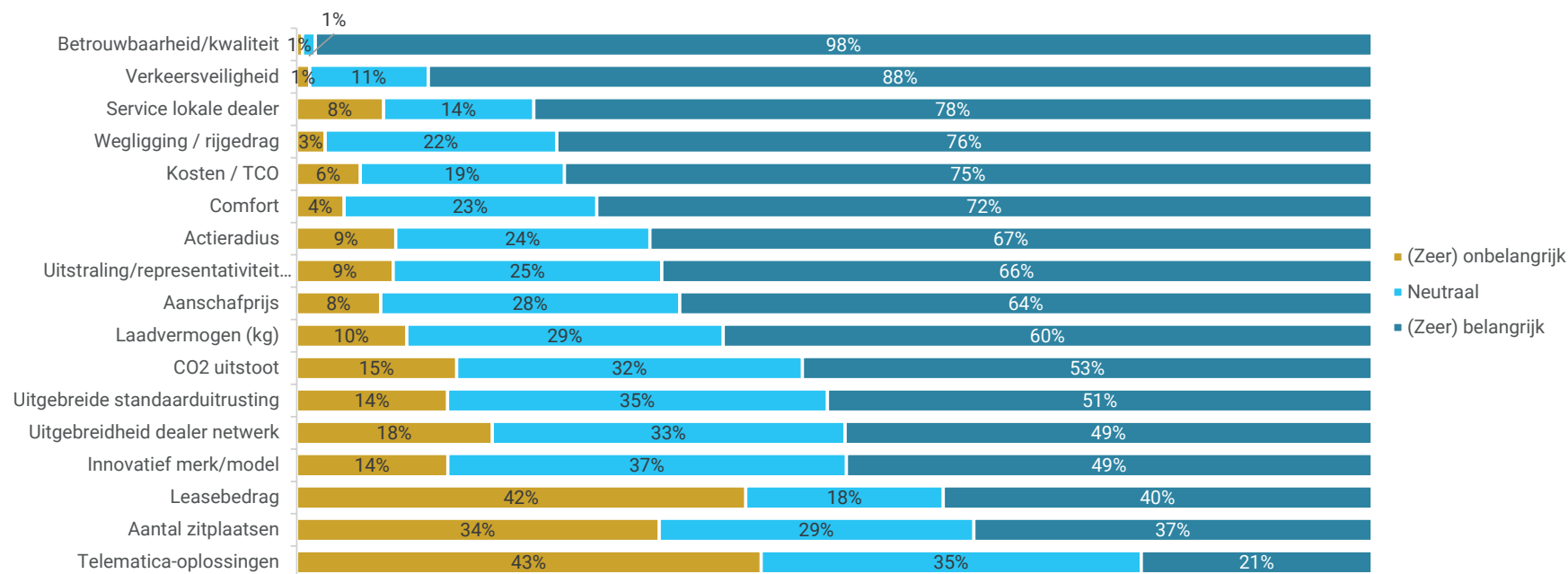
Keuzecriteria t.a.v. bedrijfswagen algemeen



Betrouwbaarheid is duidelijk het allerbelangrijkste keuzecriterium voor een lichte bedrijfswagen (waar bedrijfswagen in het algemeen aan moeten voldoen, onafhankelijk van het merk). De top-5 wordt aangevuld met veiligheid, service van de dealer, wegligging en kosten/TCO. Het leasebedrag, het aantal zitplaatsen en telematica-oplossingen zijn gemiddeld genomen minder belangrijk bij de keuze voor lichte bedrijfswagens.

In hoeverre spelen de volgende onderwerpen een rol bij de keuze van lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming?

% bedrijven – MLB 2021

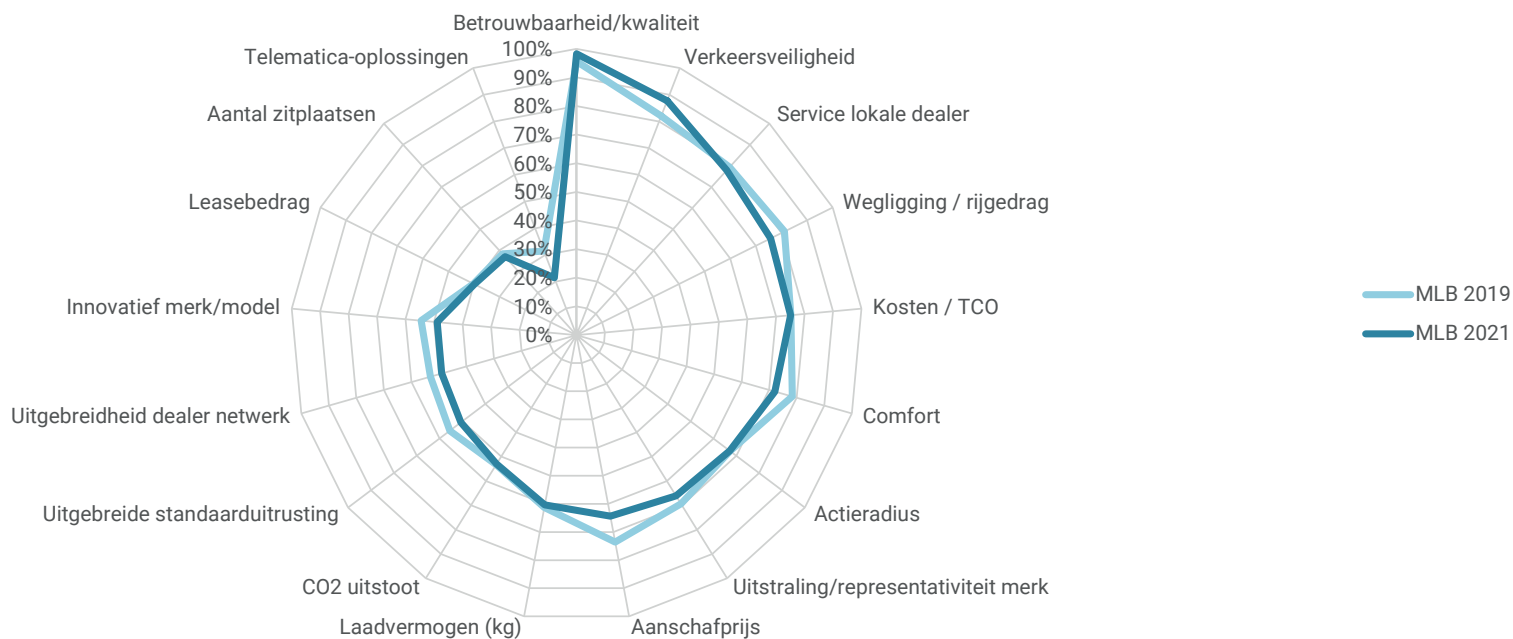


Keuzecriteria t.a.v. bedrijfswagen algemeen: in de tijd



Ten opzichte van 2019 is alleen het belang van verkeersveiligheid toegenomen bij de keuze van een lichte bedrijfswagen. Het belang van de aanschafprijs, telematica-oplossingen en comfort is juist afgenomen.

In hoeverre spelen de volgende onderwerpen een rol bij de keuze van lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming?
% bedrijven



Keuzecriteria t.a.v. bedrijfswagen algemeen: naar omvang wagenpark



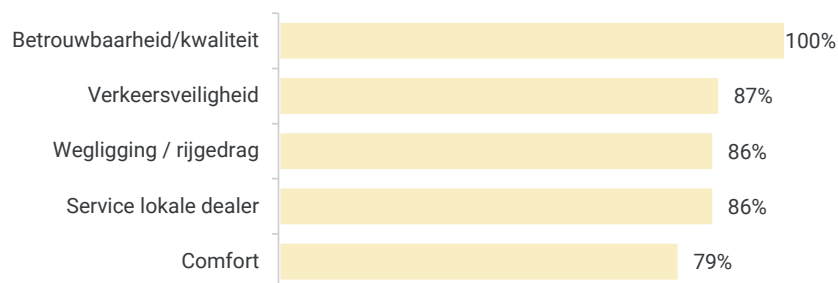
Betrouwbaarheid en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste keuzecriteria voor alle bedrijven, onafhankelijk van de omvang van de vloot. Waar comfort en wegligging voor de kleinere fleets belangrijk is, valt dit aspect buiten de top-5 voor grotere fleets. Voor grotere fleets speelt TCO en CO2-uitstoot juist een belangrijkere rol.

In hoeverre spelen de volgende onderwerpen een rol bij de keuze van lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming?

% (zeer) belangrijk

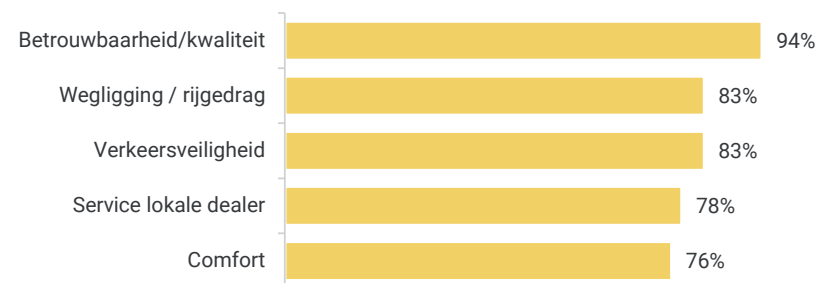
Fleet = 1 lichte bedrijfswagen

% bedrijven



Fleet = 2-5 lichte bedrijfswagens

% bedrijven



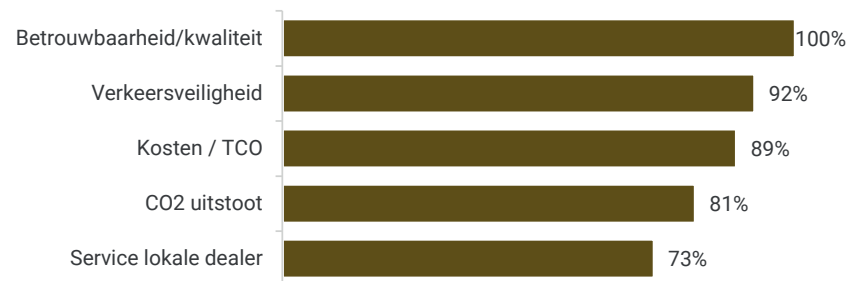
Fleet = 6-50 lichte bedrijfswagens

% bedrijven



Fleet = 51 of meer lichte bedrijfswagens

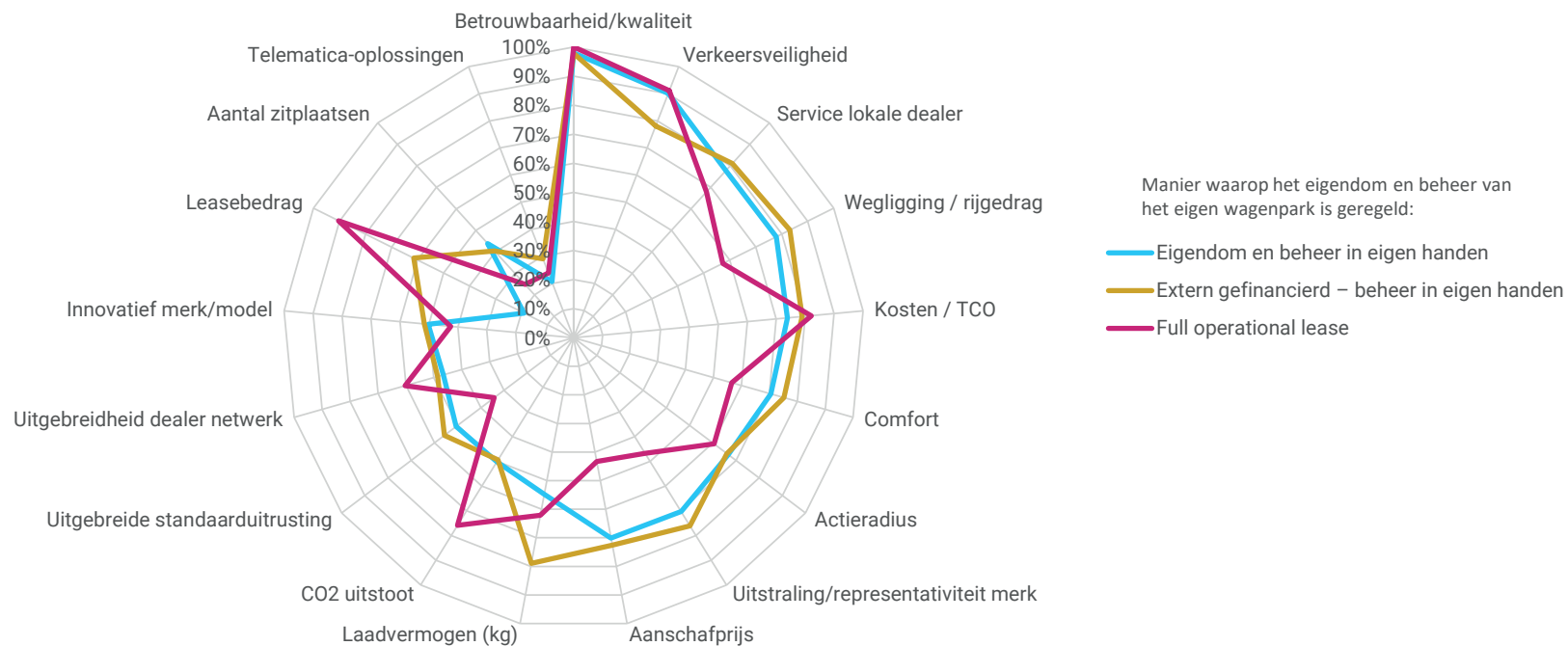
% bedrijven



Keuzecriteria t.a.v. bedrijfswagen algemeen: naar eigendom



Voor bedrijven die de lichte bedrijfswagens extern hebben gefinancierd is het leasebedrag een belangrijk keuzecriterium. Daarnaast is CO2 uitstoot belangrijker bij een full operational lease constructie. Voor hen is juist minder van belang bij de keuze voor nieuwe bedrijfswagens: wegligging, aanschafprijs, service van de lokale dealer, comfort, uitstraling van het merk en uitgebreide standaarduitrusting.



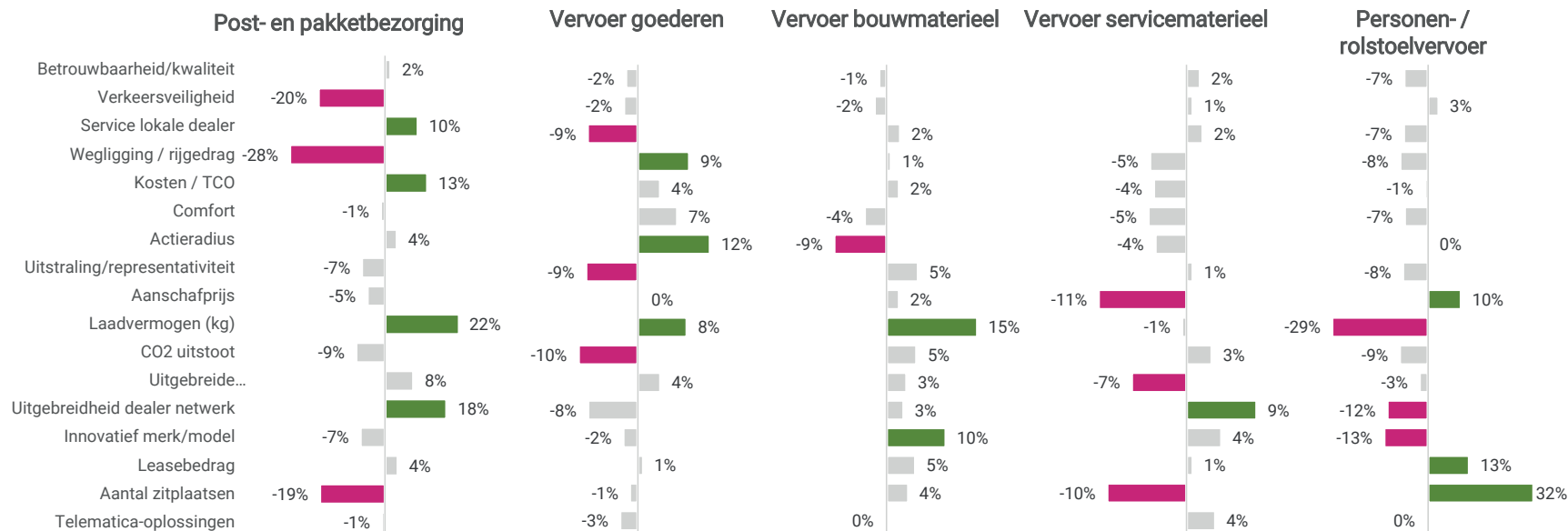
Keuzecriteria t.a.v. bedrijfswagen algemeen: naar activiteit



Voor post- en pakketbezorging is het laadvermogen (in kg), de uitgebreidheid van het dealer netwerk, de dealer service en kosten/TCO relatief belangrijk. Bij vervoer van goederen zijn actieradius, wegligging en laadvermogen (kg) relatief belangrijke keuzecriteria. Laadvermogen (kg) is ook belangrijk voor vervoer bouwmaterieel, net als een innovatief merk/model. Vervoer servicematerieel scoort in verhouding hoog op uitgebreidheid van het dealer netwerk. Het aantal zitplaatsen is vanzelfsprekend het meest belangrijk voor personenvervoer, gevolgd door het leasebedrag en de aanschafprijs.

In hoeverre spelen de volgende onderwerpen een rol bij de keuze van lichte bedrijfswagens binnen uw onderneming?

Afwijking van % (zeer) belangrijk tov marktgemiddelde



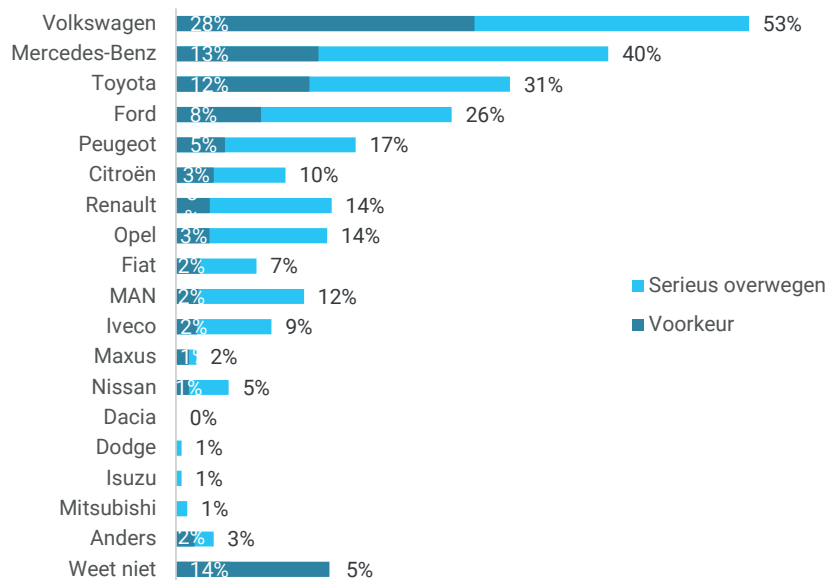
Overwegen + voorkeur



Volkswagen heeft veruit de beste positie als het gaat om overwegen en voorkeur bij aanschaf van nieuwe bedrijfswagens op korte termijn. Ook Mercedes-Benz, Toyota en Ford worden door een aanzienlijk percentage bedrijven serieus overwogen. Daarna lopen de percentages snel terug. Onder de categorie 'Anders' noemen respondenten de overweging om elektrisch te gaan of afhankelijk van wat uit de aanbesteding komt.

Als u MORGEN nieuwe lichte bedrijfswagens zou mogen kiezen, welke merken zou u dan serieus overwegen? En welke van deze merken heeft dan uw voorkeur?

% bedrijven – MLB 2021



Overwegen + voorkeur: vergelijking in tijd

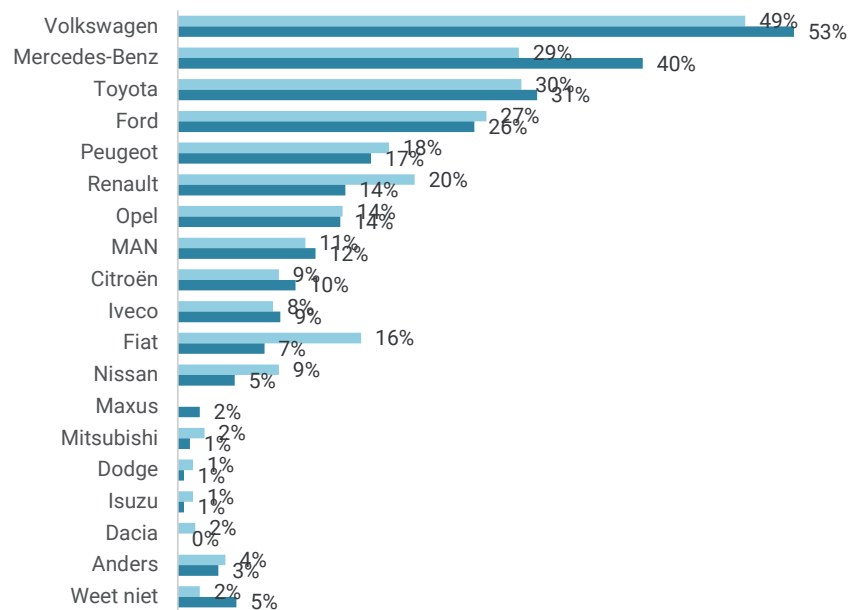


In vergelijking tot 2019 worden Volkswagen en Mercedes-Benz vaker overwogen. Het hogere aandeel Mercedes-Benz in de steekproef heeft hier onder andere invloed op. Renault en Fiat worden minder vaak overwogen vergeleken met 2 jaar geleden. Volkswagen heeft iets aan voorkeur gewonnen, terwijl Toyota, Renault en Fiat minder vaak de voorkeur hebben.

Als u MORGEN nieuwe lichte bedrijfswagens zou mogen kiezen, welke merken zou u dan serieus overwegen?

% bedrijven

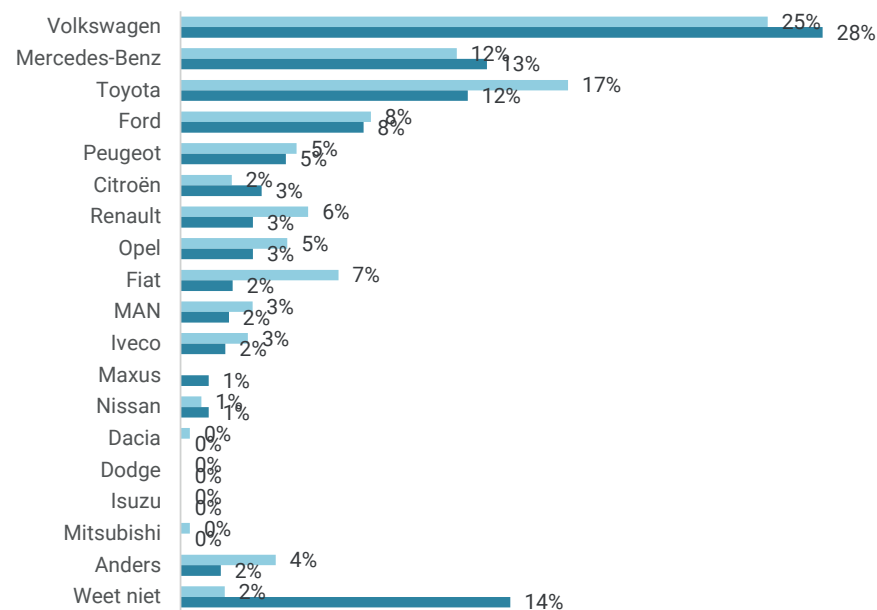
■ MLB 2019 ■ MLB 2021



En welke van deze merken heeft dan uw voorkeur?

% bedrijven

■ MLB 2019 ■ MLB 2021



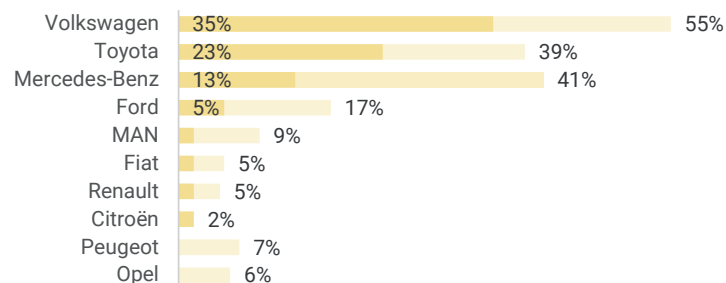
Overwegen + voorkeur: naar omvang wagenpark



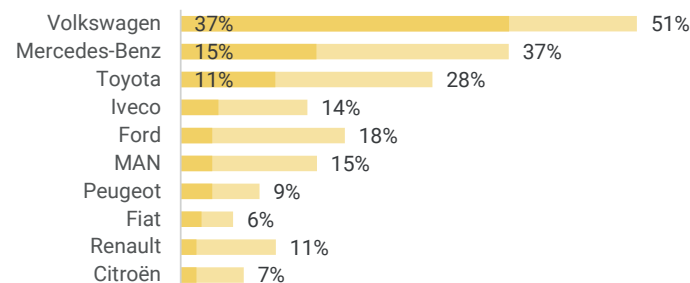
Bij bedrijven met een kleinere vloot (max 5 bedrijfswagens) hebben Volkswagen, Mercedes-Benz en Toyota een voorkeurspositie. Bedrijven met een grotere vloot nemen in het algemeen meer merken mee bij hun keuze. Bij 6-50 bedrijfswagens heeft Ford ook een goede positie. Bij grote vloets (51+ bedrijfswagens) hebben naast Volkswagen ook Ford en Citroën de voorkeur bij ruim 10% van de bedrijven.

Als u MORGEN nieuwe lichte bedrijfswagens zou mogen kiezen, welke merken zou u dan serieus overwegen? En welke van deze merken heeft dan uw voorkeur?

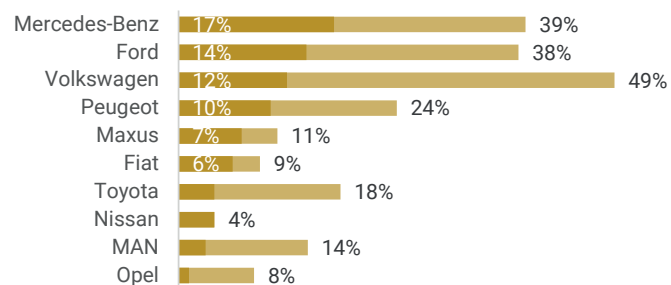
Fleet = 1 lichte bedrijfswagen
% bedrijven



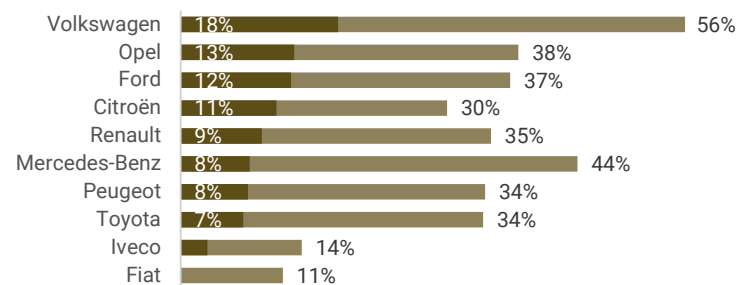
Fleet = 2-5 lichte bedrijfswagens
% bedrijven



Fleet = 6-50 lichte bedrijfswagens
% bedrijven



Fleet = 51 of meer lichte bedrijfswagens
% bedrijven

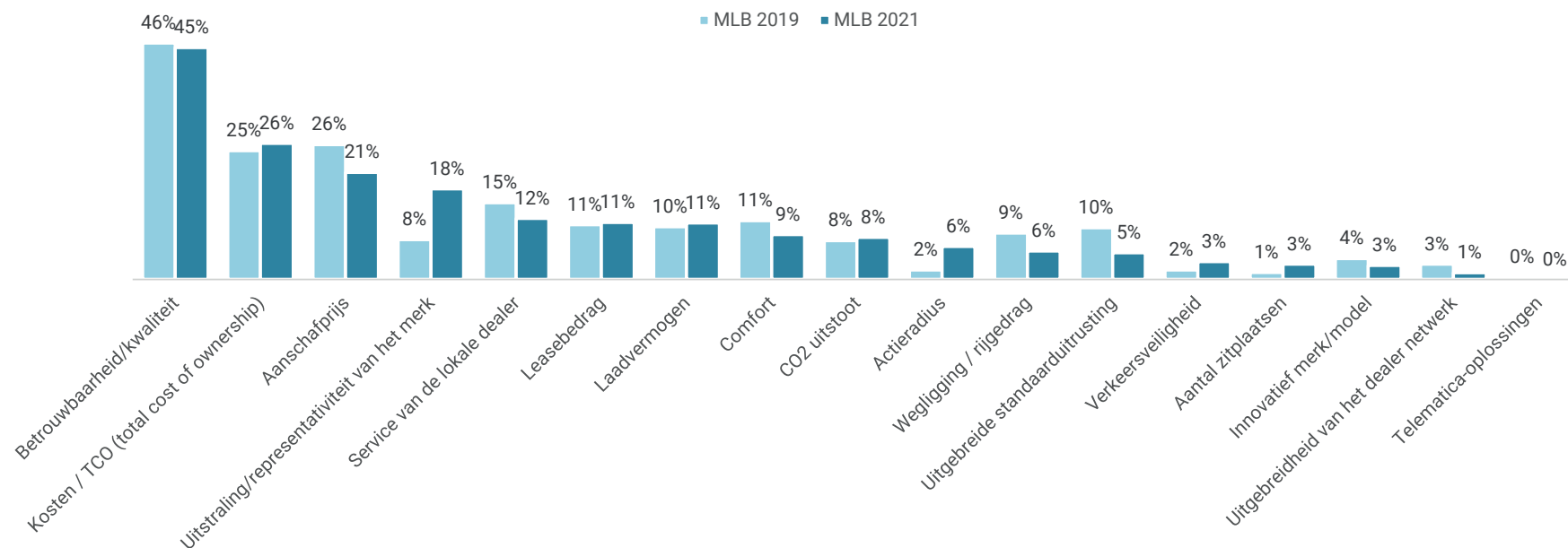


Keuzecriteria t.a.v. merk



Naast keuzecriteria voor een bedrijfswagen algemeen is ook gevraagd welke keuzecriteria het allerbelangrijkst zijn voor de keuze van het merk van voorkeur. Ook hier wordt betrouwbaarheid als belangrijkste aspect aangemerkt. Bij de keuze voor het merk komen prijs aspecten nu wel in de top-3 voor. Veiligheid is in deze fase niet meer relevant (stond op plek 2 bij de algemene keuzecriteria). Alle merken bieden veilige bedrijfswagens. Ten opzichte van 2019 is de uitstraling/representativiteit van een merk een stuk belangrijker geworden, net als de actieradius. Het belang van aanschafprijs en uitgebreide standaarduitrusting is daarentegen wat afgenomen.

En welke van de volgende keuzecriteria zijn het allerbelangrijkst voor de keuze van dit merk? (Maximaal 2 antwoorden)
% bedrijven

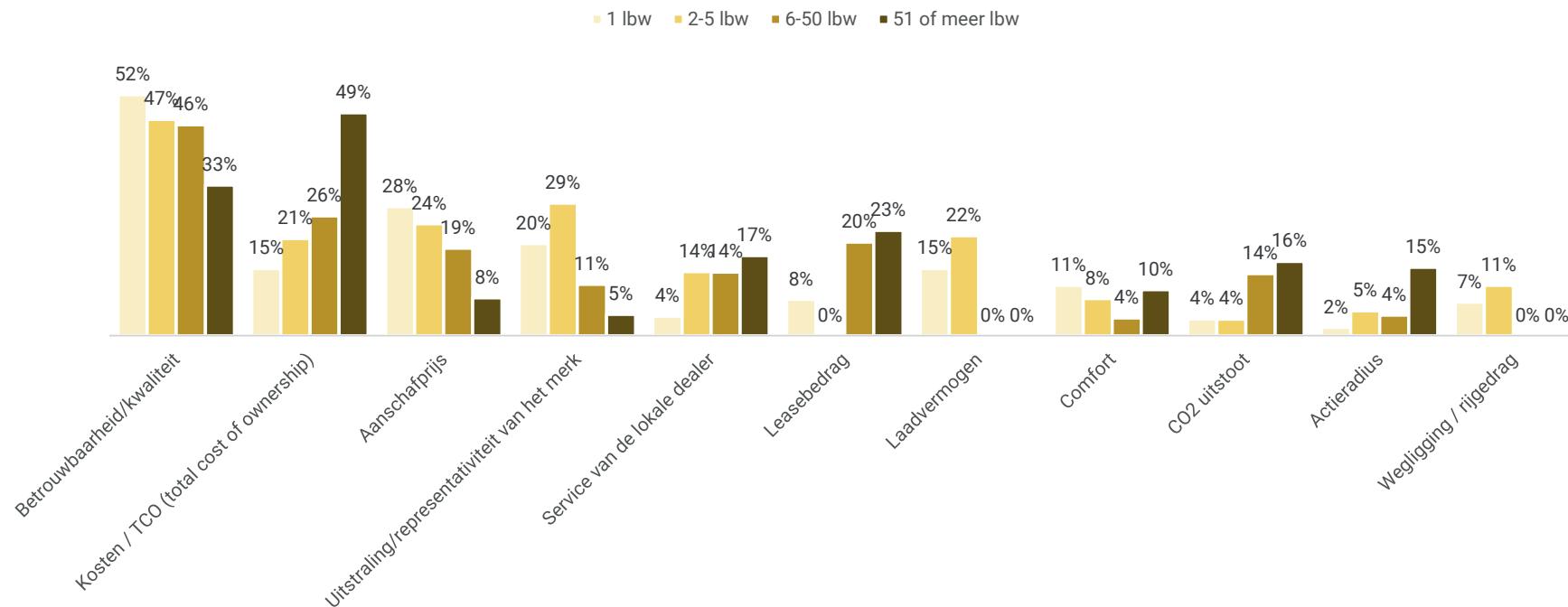


Keuzecriteria t.a.v. merk: naar omvang wagenpark



Voor bedrijven met een vloot tot 50 lichte bedrijfswagens is betrouwbaarheid het belangrijkste bij de keuze van een merk. Voor grote fleets zijn dit kosten (TCO). Veel minder genoemd, maar ook belangrijk voor grote fleets zijn leasebedrag, CO2-uitstoot en actieradius. Aanschafprijs, representativiteit en laadvermogen (kg) zijn belangrijker voor kleine fleets.

En welke van de volgende keuzecriteria zijn het allerbelangrijkst voor de keuze van dit merk? (Maximaal 2 antwoorden)
% bedrijven



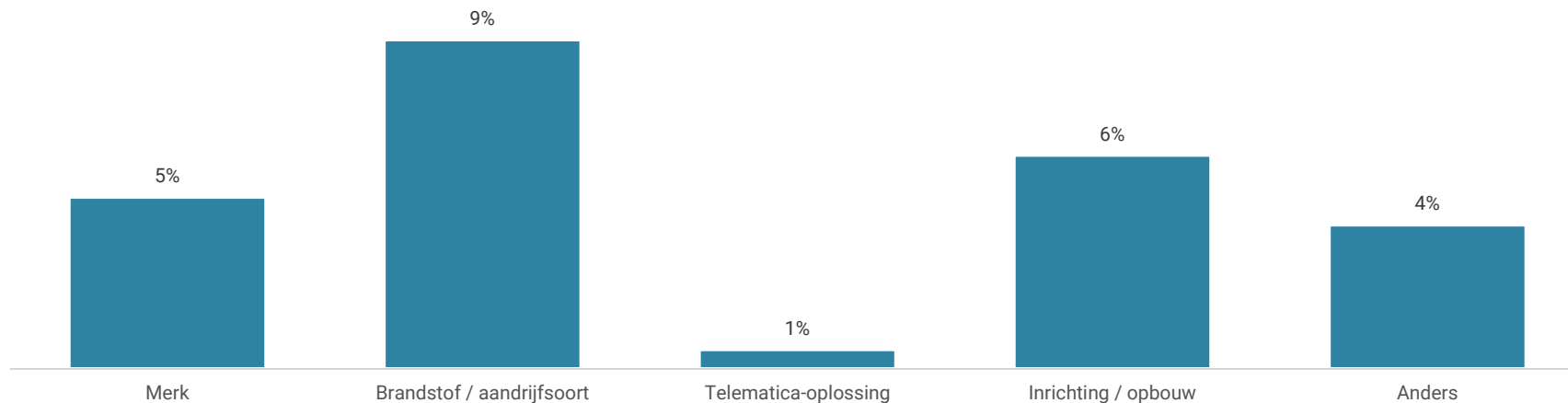
Invloed opdrachtgevers



Voor 79% van de bedrijven hebben opdrachtgevers geen invloed op de keuze van een nieuwe lichte bedrijfswagen. Als opdrachtgevers wel invloed hebben, dan geldt dit vooral voor de brandstof/aandrijfsoort.

In welke mate wordt de keuze van lichte bedrijfswagens beïnvloed door opdrachtgevers? Hebben opdrachtgevers invloed op de keuze van ...
% bedrijven

79%
geen
invloed



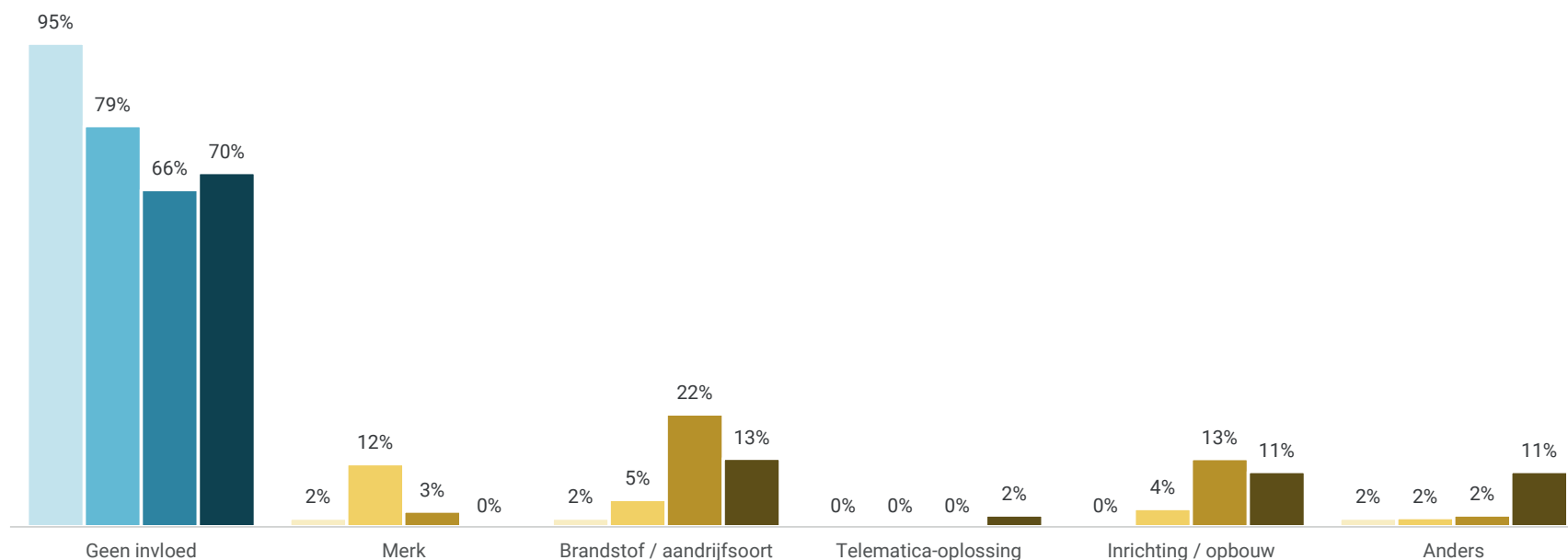
Invloed opdrachtgevers: naar omvang wagenpark



Invloed van opdrachtgevers is beduidend groter bij bedrijven met een grotere fleet (minimaal 6 lichte bedrijfswagens), zeker wat betreft brandstofssoort/aandrijving en inrichting/opbouw.

In welke mate wordt de keuze van lichte bedrijfswagens beïnvloed door opdrachtgevers? Hebben opdrachtgevers invloed op de keuze van ...
% bedrijven

1 lbw 2-5 lbw 6-50 lbw 51 of meer lbw

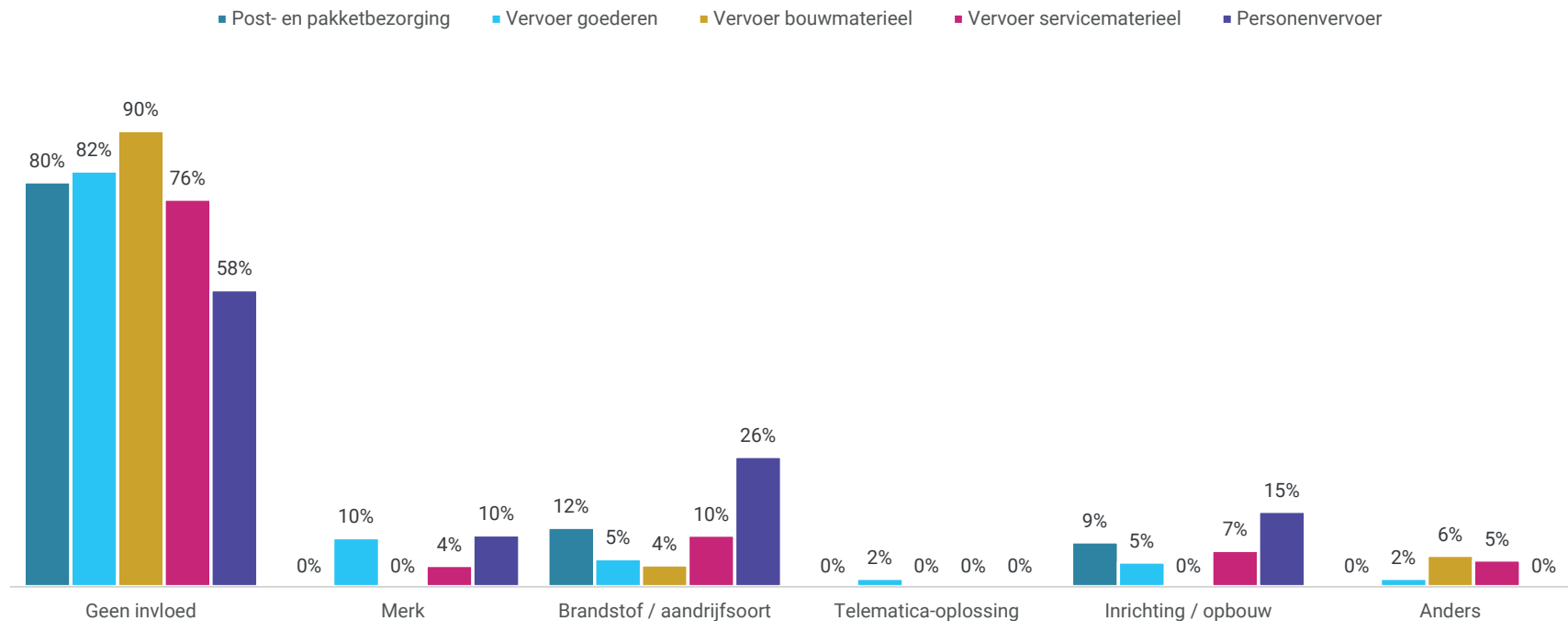


Invloed opdrachtgevers: naar bedrijfsactiviteit



Bedrijven actief in vervoer van bouwmaterieel ervaren de minste invloed van opdrachtgevers. Binnen personenvervoer is de invloed van opdrachtgevers juist hoog. Er is met name inspraak op de keuze van brandstof/aandrijving en op de inrichting/opbouw. Het onderzoek gaat niet in op de exacte wens van opdrachtgevers: volledig elektrisch, benzine, een Euro-6 voertuig, representativiteit, etc.

In welke mate wordt de keuze van lichte bedrijfswagens beïnvloed door opdrachtgevers? Hebben opdrachtgevers invloed op de keuze van ... % bedrijven



Kenmerken van bedrijven waar opdrachtgevers invloed hebben op de keuze van bedrijfswagens

Kenmerken wagenpark

- 44% heeft meer dan 25 lichte bedrijfswagens in fleet (totaal 27%)
- Het wagenpark is vaker in eigen beheer (75% vs 31% marktgemiddelde)
- Citroën (11% van fleet) en Opel (33% van fleet) oververtegenwoordigd
- Relatief veel small vans (48% vs 33% totaal) en personenbussen (9% vs 3%) in fleet aanwezig
- Iets vaker diesel; in 2025 relatief hoog aandeel FEV, PHEV en benzine verwacht



Verwachte ontwikkeling wagenpark

- Er wordt vaker dan gemiddeld een toename van lichte bedrijfswagens verwacht (39% vs markt 28%)
- De concrete aanschafintentie voor 2021 en 2022 is dan ook hoger dan gemiddeld
- Citroën, Fiat, Ford, MAN, Mercedes-Benz, Nissan, Renault en Toyota vaker dan gemiddeld overwogen voor nieuwe bedrijfswagens



Kenmerken gebruik

- Meest voorkomende activiteit is vervoer van servicematerieel (71% vs 61% markt); verhuur bedrijfswagens en personen- / rolstoelvervoer komen ook vaker voor
- Wagens vaker ingezet in opdracht van andere bedrijven
- 53% geeft aan dat er gemiddeld genomen 50 tot 150 km per dag wordt gereden met 1 wagen (37% totaal)
- Vervanging van de bedrijfswagens wordt vooral bepaald op basis van aantal gereden kilometers; 4 op de 10 bedrijven vervangt nog voordat 150.000 km op de teller staat (markt totaal 24%)
- Meer dan gemiddeld worden wagens binnen 6 jaar vervangen (65% vs 39%)
- Vaker gereden in steden met milieuzone en vaker bezig met verduurzaming
- Beter op hoogte en meer invloed van Zero Emissie Stadslogistiek



Kenmerken bedrijf

- 27% van de bedrijven heeft 500+ werknemers (17% totaal)
- Vaker actief in sector taxi / personenvervoer, overheid of verhuur
- Vaker gevestigd in 3 grote steden



Keuzeproces

- Berijders hebben vaker beperkte invloed op keuze bedrijfswagen
- M.u.v. inrichting is maatwerk belangrijker voor deze bedrijven
- Bij de keuze van nieuwe lichte bedrijfswagens spelen actieradius, CO2 uitstoot, leasebedrag en telematica-oplossingen een bovengemiddelde rol
- Actieradius, wegligging/rijgedrag en aantal zitplaatsen zijn bovengemiddeld belangrijk bij keuze voor een merk
- Volledig elektrische bedrijfswagens worden vaker dan gemiddeld overwogen



Hoofdstuk 2.8 ADAS

De belangstelling voor verkeersveiligheid neemt de laatste jaren steeds meer toe. Niet alleen het toenemende aantal verkeersongevallen, maar ook het toenemende gebruik van de smartphone draagt hieraan bij. Er zijn steeds meer hulpmiddelen beschikbaar om zo comfortabel en veilig mogelijk aan het verkeer deel te nemen, de zogenaamde rijtaakondersteunende systemen ofwel ADAS (Advanced Driver Assistance Systems). In deze monitor is gevraagd welke ADAS beslist in een volgende bedrijfswagen aanwezig moeten zijn.

- Bedrijven zien zeker toegevoegde waarde van ADAS voor het verhogen van de verkeersveiligheid. In volgorde van belangrijkheid zijn de volgende systemen het meest gewenst (top-5): achteruitrijcamera, Adaptive Cruise Control, Emergency Brake, Blind Spot Indication System en Live-Navigatie.
- De grote fleets hechten vooral waarde aan emergency brake en blind spot indication system, terwijl Adaptive Cruise Control hoog scoort bij kleinere fleets.
- De mate waarin ADAS gewenst wordt voor een bestelauto neemt over het algemeen toe naarmate het aantal gereden kilometers per dag toeneemt.



Uitleg ADAS

ADAS = Advanced Driver Assisted Systems

oftewel rijtaakondersteunende systemen

Adaptive cruise control: biedt de mogelijkheid om uw snelheid vast te zetten zodat het gaspedaal losgelaten kan worden en past de snelheid van het voertuig automatisch aan ten opzichte van een voorligger

Live-Navigatie: geeft automatische routebeschrijving rekening houdend met actuele verkeersinformatie

Lane departure warning: waarschuwt u wanneer u van uw rijstrook afdwaalt zonder dat u uw richtingaanwijzer heeft gebruikt; Het systeem grijpt niet in

Lane keep assist: waarschuwt niet alleen wanneer u van uw rijstrook afdwaalt, maar stuurt de auto ook proactief terug naar zijn rijstrook

Park assist pilot: herkent een geschikte parkeerplek en parkeert zelf in met automatische stuurbeweging

Emergency brake: grijpt in door automatisch stevig te remmen bij een dreigende botsing met een voorganger

Distance alert: informeert u over de afstand tot de voorganger via een waarschuwingsfunctie, maar grijpt niet in

Verkeersbordenherkenning: toont informatie van verkeersborden in het voertuig

Blind Spot Indication System (BLIS): geeft de autobestuurder een visueel signaal wanneer er zich een ander voertuig in zijn dode hoek bevindt

Vermoeidheidsherkenning: geeft de autobestuurder een visueel signaal wanneer vermoeidheid wordt herkend, bijvoorbeeld aan de hand van knikken met het hoofd, knippen met de ogen, informatie vanuit lane departure warning

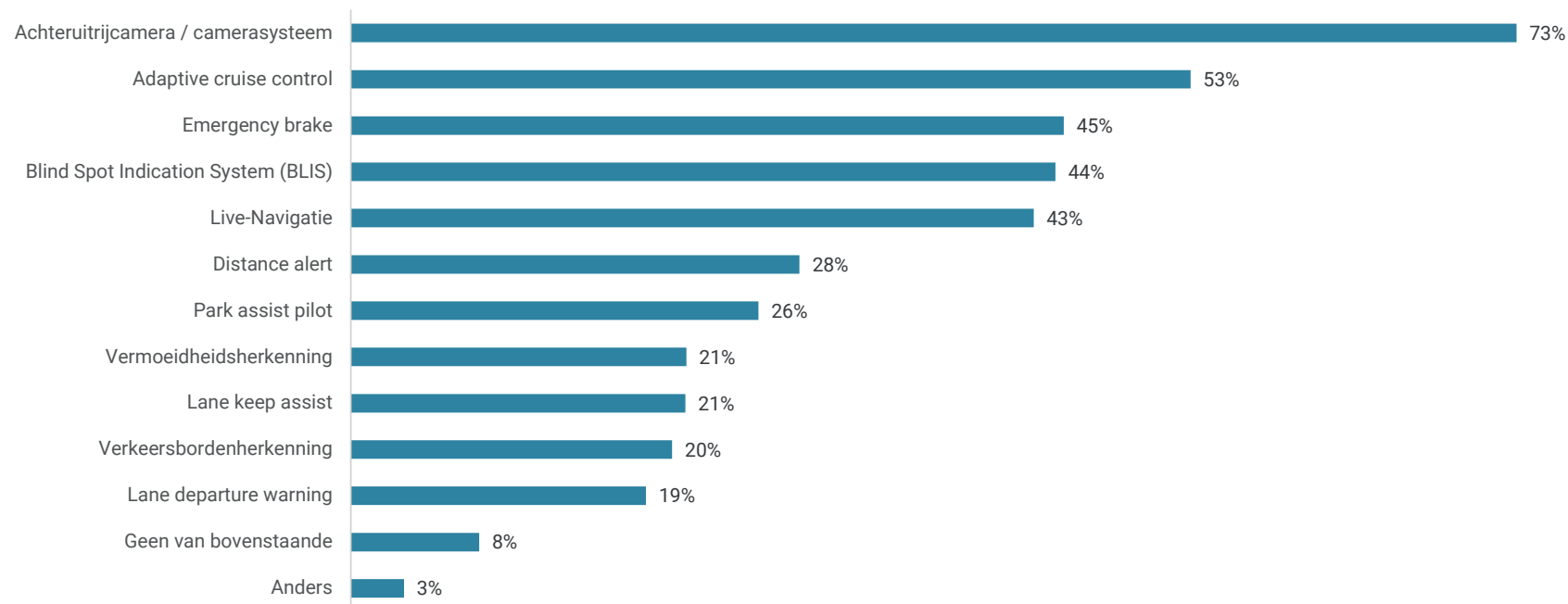
Achteruitrijcamera / camerasysteem: is een hulpmiddel voor bestuurders om tijdens het achteruitrijden te zien wat er zich achter het voertuig afspeelt. Het verschil met achterom kijken of de achteruitkijkspiegel gebruiken is dat de achteruitrijcamera de volledige dode hoek achter de auto weergeeft.

Wensen t.a.v. ADAS



Voor lichte bedrijfswagens is een achteruitrijcamera het meest gewenst. Daarna volgen Adaptive Cruise control, Emergency brake, Blind Spot Indication System en Live-Navigatie. Er is minder behoefte aan hulpmiddelen om in de rijbaan te blijven, verkeersbordenherkenning en vermoeidheidsherkenning.

Welke van onderstaande ADAS zou u beslist op uw volgende lichte bedrijfswagens willen hebben?
% bedrijven

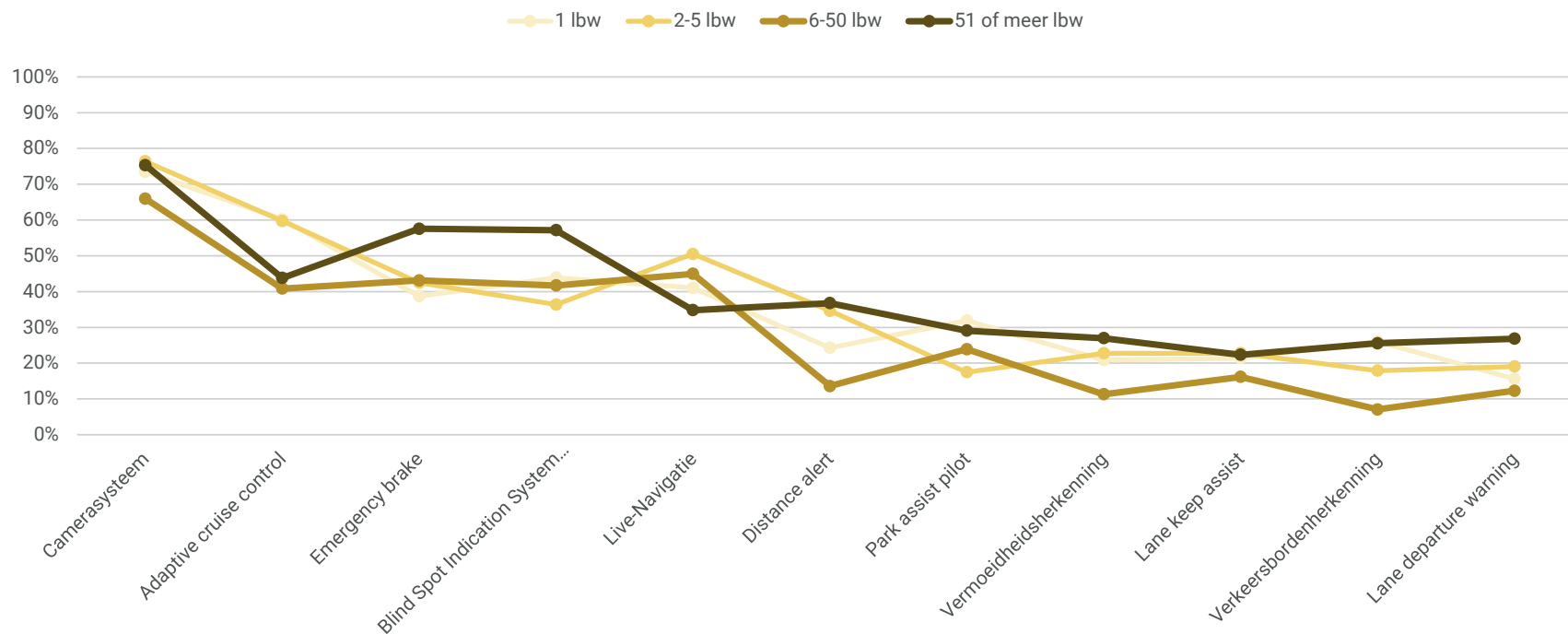


Wensen t.a.v. ADAS: naar omvang wagenpark



Waar bedrijven met een kleine vloot meer waarde hechten aan zogenaamde comfortsystemen (cruise control, live-navigatie), zijn voor bedrijven met een grote vloot veiligheidssystemen zoals emergency brake, blind spot indication system en distance alert belangrijker.

Welke van onderstaande ADAS zou u beslist op uw volgende lichte bedrijfswagens willen hebben?
% bedrijven

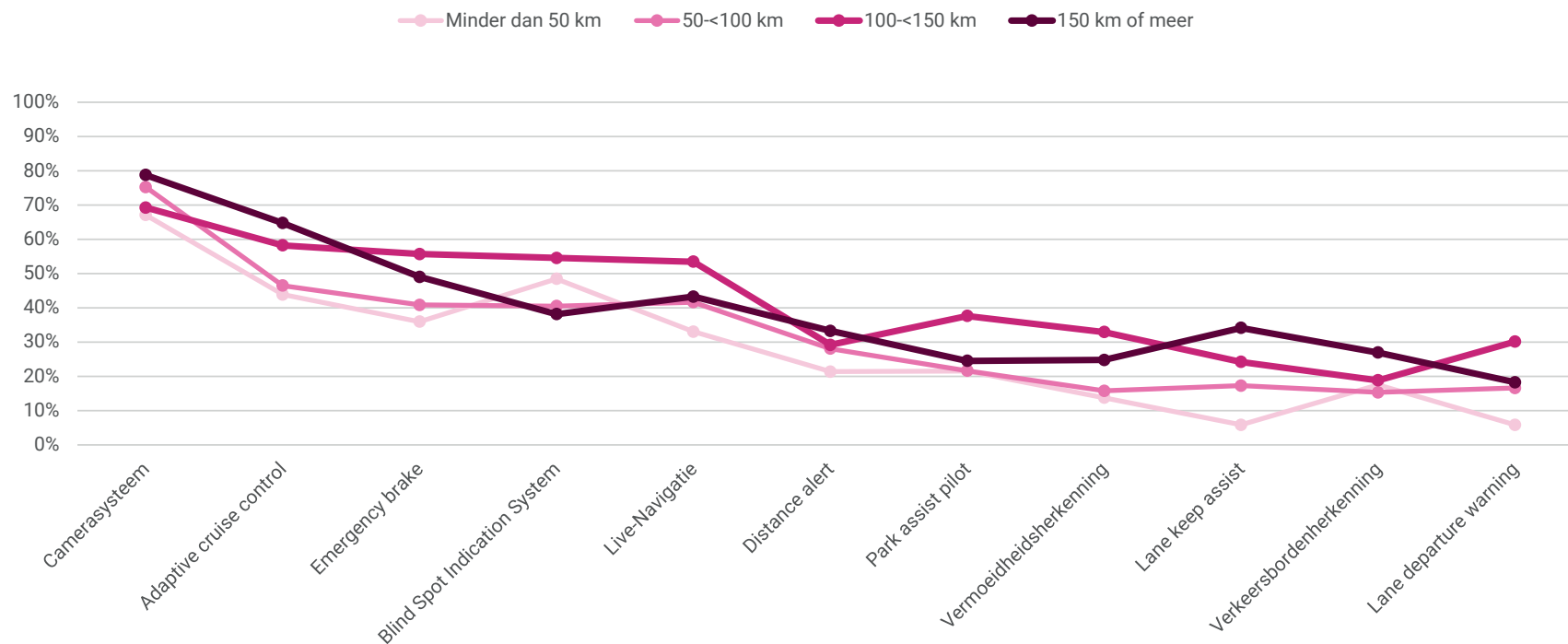


Wensen t.a.v. ADAS: naar gemiddeld # gereden km/dag



Naarmate er meer kilometers per dag worden gereden met één bedrijfswagen, neemt over het algemeen de waarde van veiligheidssystemen toe.

Welke van onderstaande ADAS zou u beslist op uw volgende lichte bedrijfswagens willen hebben?
% bedrijven



Hoofdstuk 2.9

SERVICE EN ONDERHOUD

Aan respondenten zijn een aantal stellingen voorgelegd over wensen en behoeften op het gebied van service, onderhoud en sales. Per stelling kon worden aangegeven in hoeverre men het met de stelling eens dan wel oneens is.

- De rol van de dealer als probleemoplosser en probleemvoorkómer wordt door alle fleets als zeer belangrijk ingeschaald.
- Grote(re) fleets hebben veel vaker behoefte aan een uitgebreid servicepakket waarbij alle zaken omtrent onderhoud uit handen worden genomen en zijn eerder bereid om meer te betalen voor een haal- en brengservice. Ook wordt veel belang gehecht aan het snel op weg helpen van bedrijfswagens met pech.



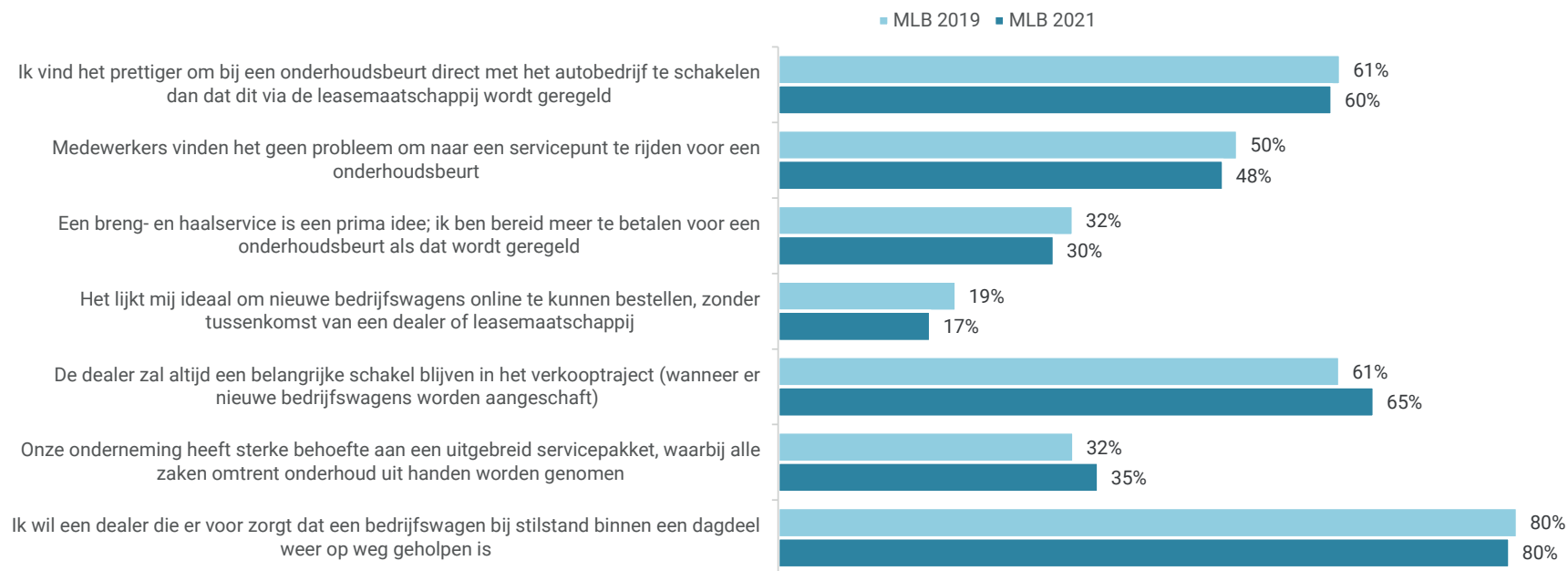
Dealer, service en onderhoud



Voor 80% van de bedrijven speelt de dealer een cruciale rol om de bedrijfswagens op de weg te houden en onnodige stilstand te voorkomen. Ook geeft 3 op de 5 bedrijven aan dat de dealer een belangrijke schakel is in het verkooptraject en dat men bij voorkeur direct schakelt met het autobedrijf (ipv via de leasemaatschappij). Dit is een lichte toename voor de rol van de dealer in het verkooptraject. Er is relatief weinig animo voor de mogelijkheid om online nieuwe bedrijfswagens te kunnen bestellen. Tegen de verwachting in vindt hier geen toename plaats.

Kunt u voor elke stelling (over het aanschafproces en onderhoud van lichte bedrijfswagens) aangeven in hoeverre u het daar mee eens dan wel oneens bent?

% bedrijven die het (helemaal) eens zijn met de stelling



Dealer, service en onderhoud: naar omvang wagenpark

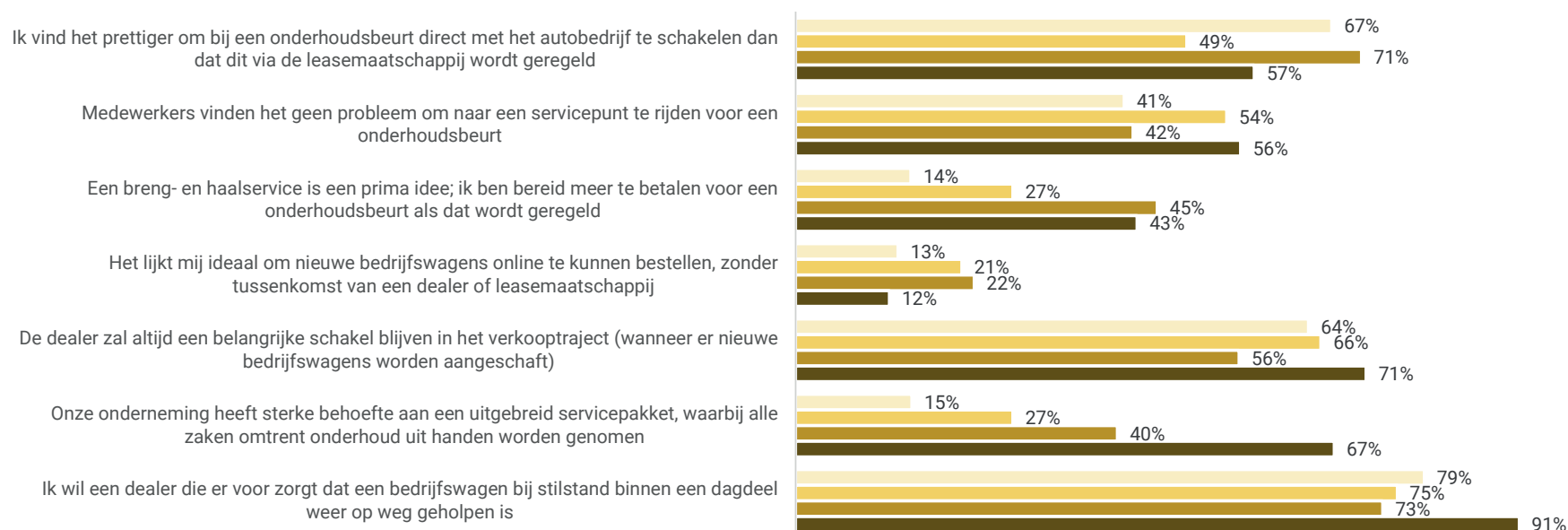


Bedrijven met een grote vloot hechten meer belang aan een breng- en haalservice en dat de bedrijfswagen bij stilstand snel weer op weg wordt geholpen. Hoe groter de vloot, hoe meer behoefte er is aan een uitgebreid servicepakket. Bedrijven met een groter wagenpark willen ontzorgd worden.

Kunt u voor elke stelling (over het aanschafproces en onderhoud van lichte bedrijfswagens) aangeven in hoeverre u het daar mee eens dan wel oneens bent?

% bedrijven die het (helemaal) eens is met de stelling

■ 1 lbw ■ 2-5 lbw ■ 6-50 lbw ■ 51 of meer lbw



Dealer, service en onderhoud: naar bedrijfsactiviteit

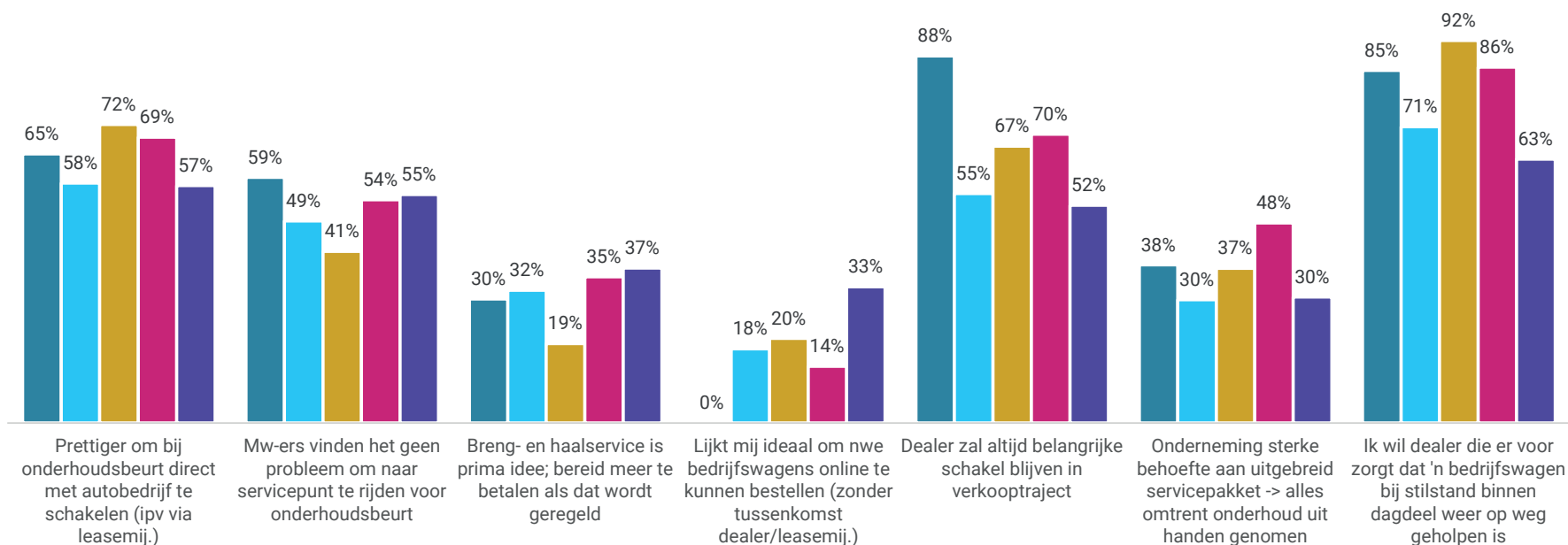


Bedrijven actief in post- en pakketbezorging hechten meer waarde aan de dealer in het verkooptraject. Een uitgebreid servicepakket wordt meer gewaardeerd door bedrijven die servicematerieel vervoeren. Het online kunnen bestellen van bedrijfswagens spreekt het meest aan bij bedrijven actief in personenvervoer.

Kunt u voor elke stelling (over het aanschafproces en onderhoud van lichte bedrijfswagens) aangeven in hoeverre u het daar mee eens dan wel oneens bent?

% bedrijven die het (helemaal) eens is met de stelling

■ Post- en pakketbezorging ■ Vervoer goederen ■ Vervoer bouwmaterieel ■ Vervoer servicematerieel ■ Personenvervoer



Hoofdstuk 2.10

SAMENSTELLING FLEET

Om wensen en voorkeuren beter te kunnen plaatsen, is het van belang inzicht te hebben in de samenstelling van de huidige fleet. Deze paragraaf geeft inzicht in het aantal lichte bedrijfswagens, maar kijkt ook naar het aantal zitplaatsen, het type bedrijfswagen, wie het wagenpark beheert, welke merken in de fleet aanwezig zijn en voor welke activiteit de bedrijfswagens worden ingezet.

Verder is de tevredenheid over de merken gemeten en uitgedrukt in de NPS (Net Promoter Score, ofwel aanbeveling).

- De samenstelling van de steekproef is in grote lijnen gelijk aan het Nederlandse wagenpark bedrijfswagens (RDC parkaandeel voertuigen jonger dan 10 jaar).
- Hoe groter de vloot, hoe vaker wordt gekozen voor full operational lease.
- Vervoer van servicematerieel, vervoer van goederen en vervoer van bouwmaterialen zijn veruit de meest genoemde activiteiten waarvoor lichte bedrijfswagens worden ingezet.
- De aanbevelingsscores bij bestelauto's zijn relatief laag. Hoe kleiner de fleet, hoe hoger de aanbeveling. Andersom geldt dus ook: hoe groter de fleet, hoe kritischer en hoe lager de aanbeveling.
- Zeker vergeleken met de NPS van zakenauto's (bron: NZMO 2020) is de NPS van lichte bedrijfswagens laag. Een mogelijke verklaring hiervoor ligt in het feit dat er veel langer wordt gereden met een bedrijfswagen dan met een zakenauto, wat leidt tot hogere onderhoudskosten.
- Bedrijven zelf bevestigen dit vermoeden door aan te geven dat ontevredenheid vooral wordt veroorzaakt door (technische) problemen en hoe deze worden opgelost. Ook aanschafprijs en onderhoudskosten hebben een negatieve invloed op tevredenheid. Betrouwbaarheid, goede ervaringen, goede prijs-kwaliteit verhouding en goede service

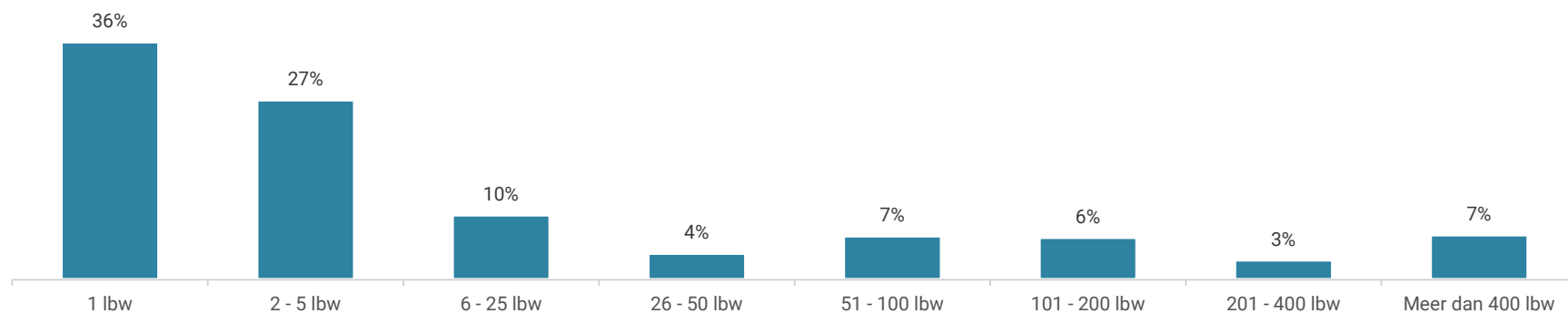


Aantal lichte bedrijfswagens



Bijna twee derde van de responderende bedrijven heeft minder dan 6 lichte bedrijfswagen in de vloot. Dit komt in grote lijnen overeen met de wagenparkverdeling in Nederland 1). 16% van de bedrijven heeft een grote vloot van meer dan 100 lichte bedrijfswagens.

Wat is bij benadering de omvang van het wagenpark lichte bedrijfswagens in uw bedrijf?
% bedrijven



1) Bron RDC parkaandeel voertuigen jonger dan 10 jaar: 32% privé/zzp (1 lbw), 25% kleinzakelijk (2-5 lbw), 17% fleet (6+ lbw) en 20% leasemaatschappij (voornamelijk grotere fleets).

Kenmerken van bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen

Er is specifiek gekeken naar kenmerken van bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen in hun fleet, omdat deze bedrijven naar verwachting vaak zelfstandigen zijn. Inzet van bedrijfswagens en keuzeproces zijn waarschijnlijk afwijkend van bedrijven met een grotere fleet. Het profiel is sterk vergelijkbaar met het profiel uit de meting van 2019.

Kenmerken wagenpark

- Drie kwart van de bedrijven heeft de fleet en het beheer daarvan in eigen handen (74% versus 60% marktgemiddelde); full operational lease komt niet voor
- Fiat (5% van fleet), Toyota (21% van fleet) en Volkswagen (53% van fleet) oververtegenwoordigd
- Relatief veel small vans en pick-ups in fleet
- Bedrijfswagens met dubbele cabine vaker aanwezig
- Vaker dan gemiddeld diesel of PHEV; voor 2025 wordt relatief vaak PHEV (21% vs 3% marktgemiddelde) of FEV (10% vs 3% marktgemiddelde) verwacht



Verwachte ontwikkeling wagenpark

- Merendeel verwacht dat omvang fleet gelijk blijft (84% vs 58%)
- Daarmee relatief grote groep die in 2021 en 2022 geen enkele lichte bedrijfswagen gaat aanschaffen
- Toyota vaker dan gemiddeld overwogen voor nieuwe wagens



Kenmerken gebruik

- Meest voorkomende activiteiten zijn vervoer goederen en vervoer servicematerieel (marktconform)
- Er wordt minder dan gemiddeld in steden gereden (zowel met als zonder milieuzone)
- 77% geeft aan dat er gemiddeld genomen tot 100 km per dag wordt gereden (34% totaal)
- Op gebied van vervanging zijn er twee verschillende groepen:
 - Een groep die relatief snel tot vervanging overgaat: na 5 jaar of voordat 75.000 km op de teller staat.
 - Een groep die relatief lang doorrijdt met de bedrijfswagens: 10 jaar of langer of minimaal 250.000
- Vaker privé gebruikt
- Minder met verduurzaming bezig; minder bekend met Zero Emissie Stadslogistiek



Kenmerken bedrijf

- 63% is zelfstandige (25% totaal) en 26% heeft 2-4 werknemers (23% totaal)
- Vaker actief in de sectoren landbouw, bouwnijverheid en industrie



Keuzeproces

- Berijders zijn vaker vrij in keuze bedrijfswagen; opdrachtgevers minder vaak invloed op keuze
- Aanschafprijs, uitgebreide standaarduitrusting, comfort, wegligging uitstraling en service van lokale dealer bovengemiddeld belangrijk bij keuze voor een nieuwe bedrijfswagen
- Voor de keuze van een merk zijn aanschafprijs, laadvermogen (kg) en betrouwbaarheid relatief belangrijk
- Volledig elektrische bedrijfswagens worden minder vaak overwogen

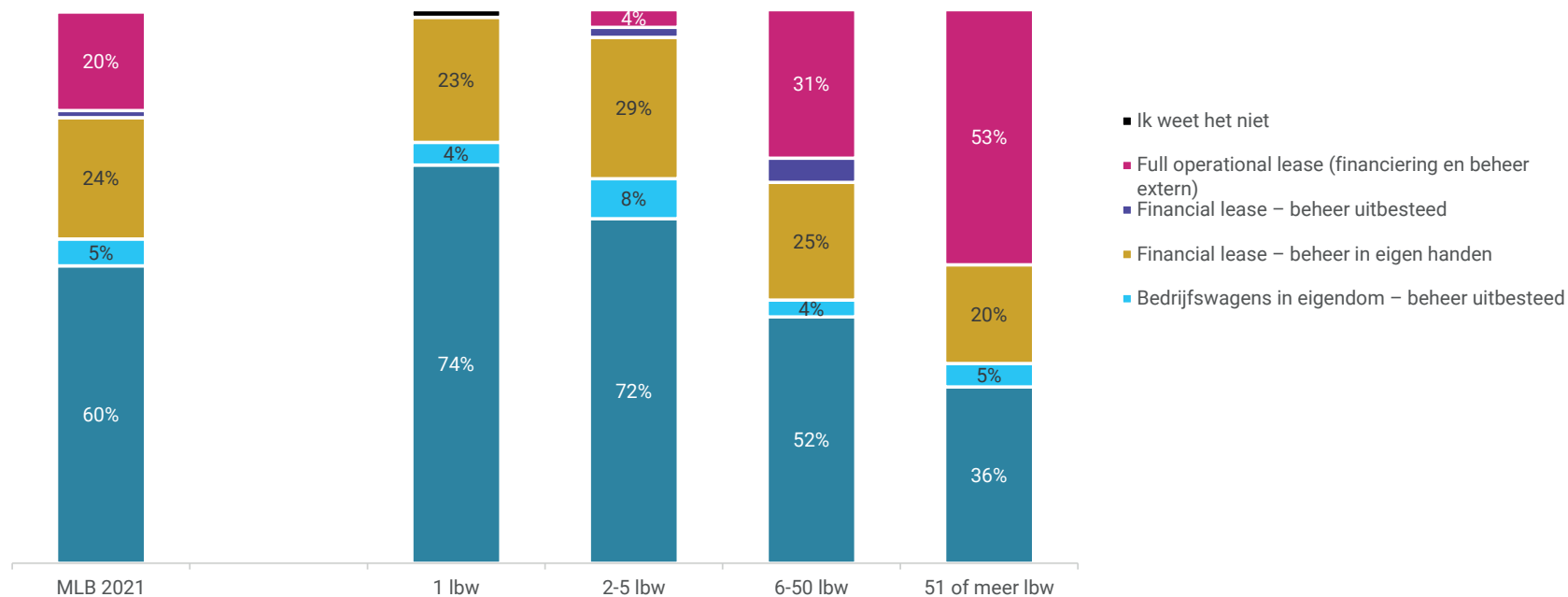


Eigendom en beheer bedrijfswagens



Het percentage bedrijven met full operational lease is 20%, dit zijn vooral bedrijven met een grote fleet. Ter vergelijking, in Nederland is 20% van de bedrijfswagens gefinancierd middels lease 1). Bij een kleine fleet is het eigendom en beheer vaak in eigen handen.

Waar ligt het eigendom en beheer van het wagenpark lichte bedrijfswagens?
% bedrijven



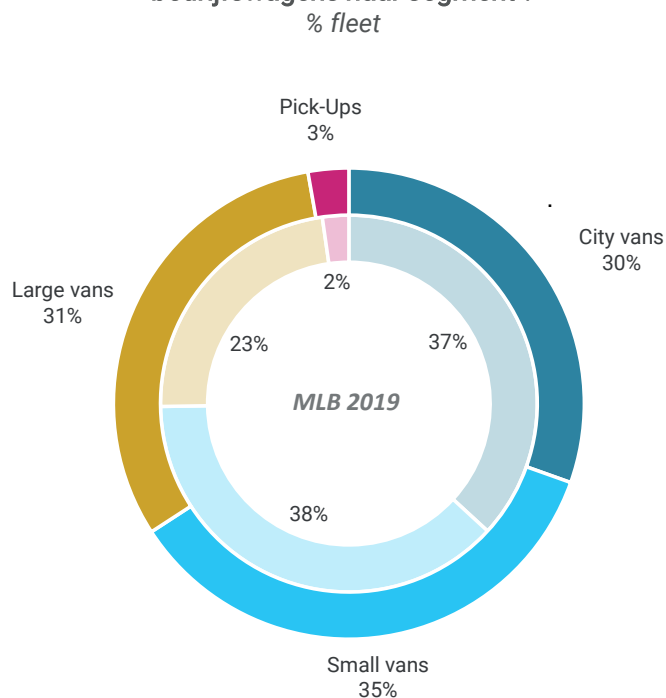
1) Bron RDC parkaandeel voertuigen jonger dan 10 jaar

Verdeling wagenpark type auto



De totale fleet lichte bedrijfswagens is nagenoeg gelijk verdeeld in city vans, small vans en large vans. Dit komt overeen met de verdeling van het park in Nederland 1). Net als in 2019 is het aandeel pick-ups klein. In 2019 was de verdeling in de steekproef iets afwijkend van de Nederlandse verdeling. Cijfers van RDC laten zien dat er een lichte groei in large vans was afgelopen jaar.

Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar segment ?



Uitleg segmenten type auto



City vans (zoals Caddy, Partner, Transit Connect, Kangoo, Citan)



Small vans (zoals Transporter, Transit Custom, Trafic, Vito, Vitaro)



Large vans (zoals Sprinter, Master, Crafter, Daily, Transit)



Pick-Ups (zoals RAM, Ranger, Hi-Lux, Amarok, Navara)

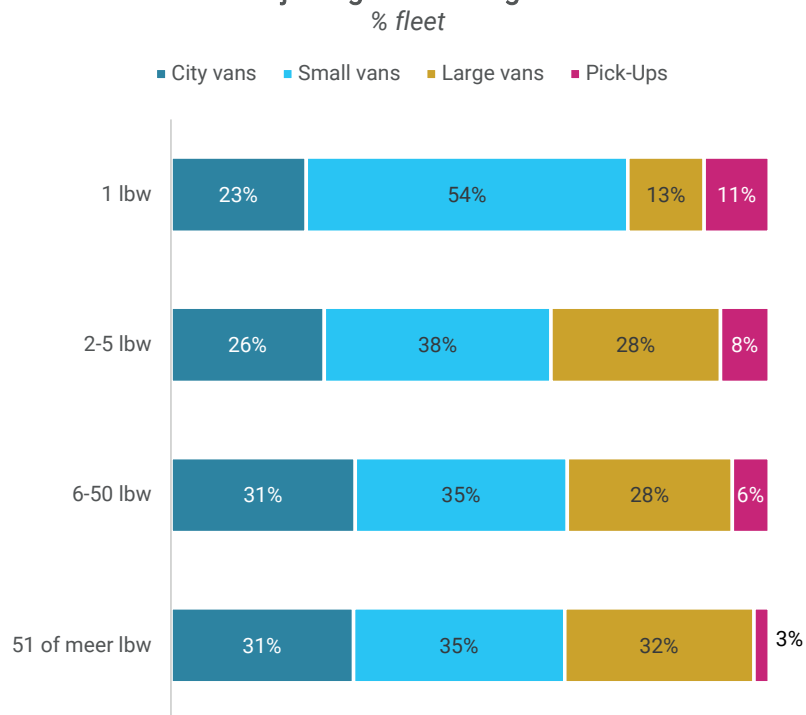
1) Bron RDC parkaandeel voertuigen jonger dan 10 jaar: 29% city vans, 37% small vans, 28% large vans

Verdeling wagenpark type auto: naar omvang wagenpark + activiteit

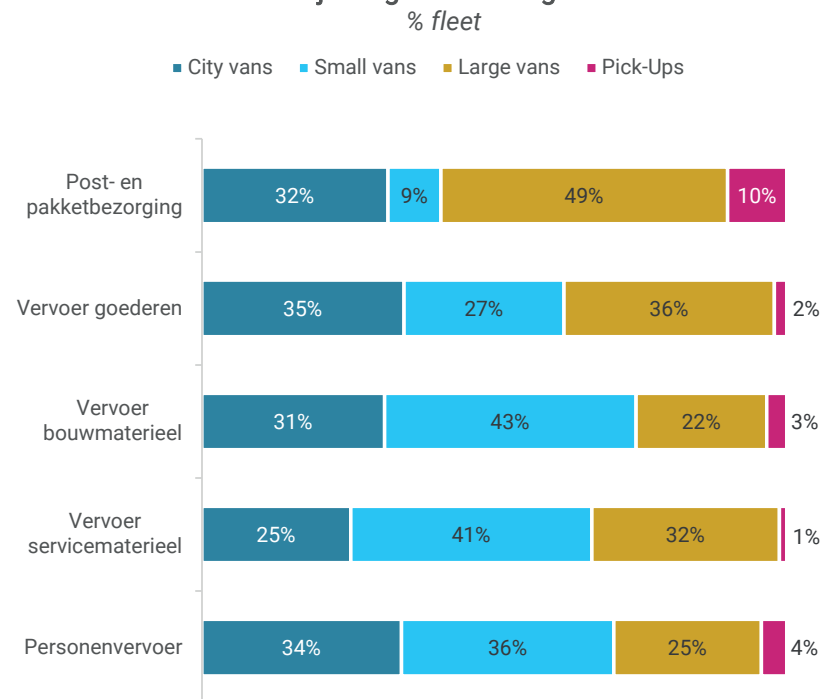


Het aandeel pick-ups is klein en komt vooral voor in kleine wagenparken. Ook de small van komt het meest voor bij bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen. Bedrijven actief in post- en pakketbezorging maken relatief vaak gebruik van large vans en pick-ups. Small vans worden iets vaker ingezet door bedrijven actief met vervoer van bouwmaterialen of servicematerieel.

Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar segment? % fleet



Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar segment? % fleet

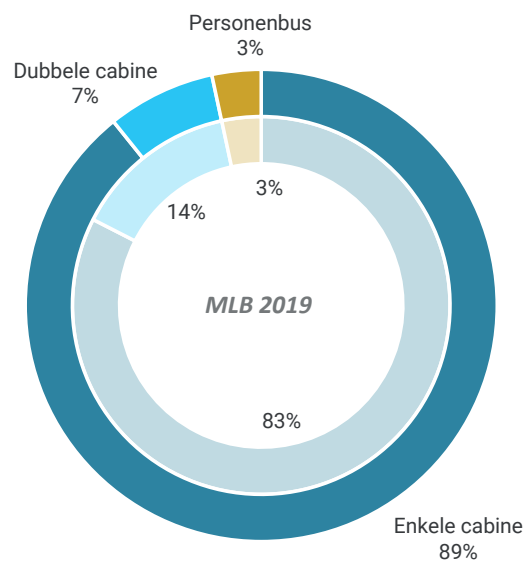


Verdeling wagenpark naar # zitplaatsen



Het merendeel van de lichte bedrijfswagens heeft een enkele cabine. Dit aandeel is gestegen van 83% in 2019 naar 89% in deze meting. Het aandeel bedrijfswagens met een dubbele cabine is gehalveerd.

Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar aantal zitplaatsen?
% fleet



Verdeling wagenpark naar # zitplaatsen

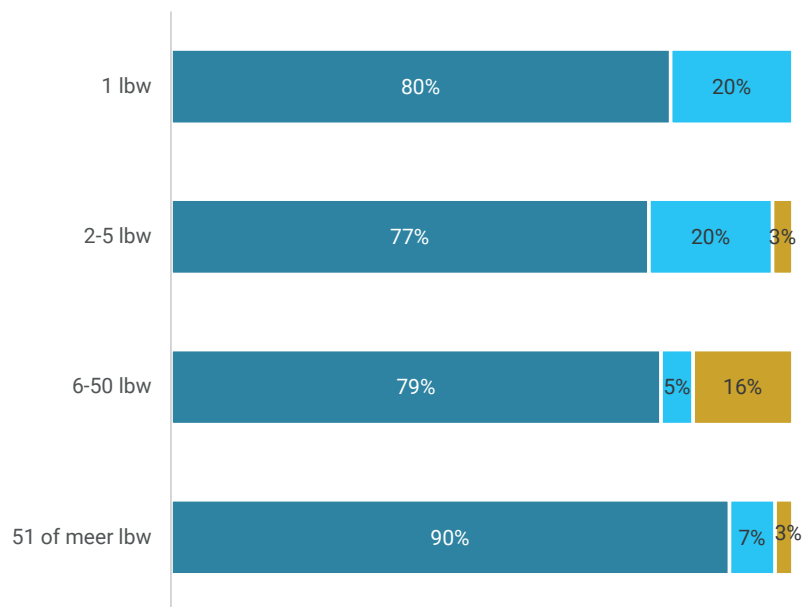


Vooral bedrijven met 1 lichte bedrijfswagen of een vloot van 2 tot 5 lichte bedrijfswagens maken gebruik van bedrijfswagens met een dubbele cabine.

Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar aantal zitplaatsen?

% fleet

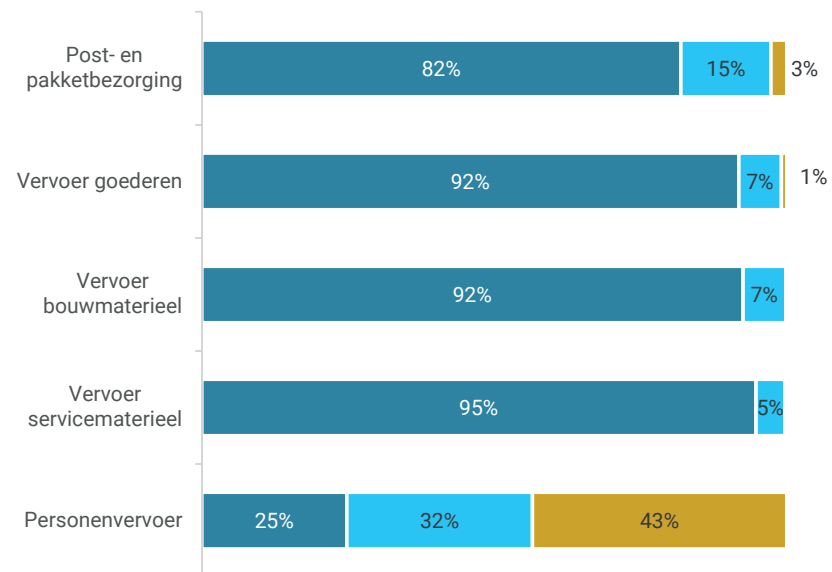
■ Enkele cabine ■ Dubbele cabine ■ Personenbus



Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar aantal zitplaatsen?

% fleet

■ Enkele cabine ■ Dubbele cabine ■ Personenbus

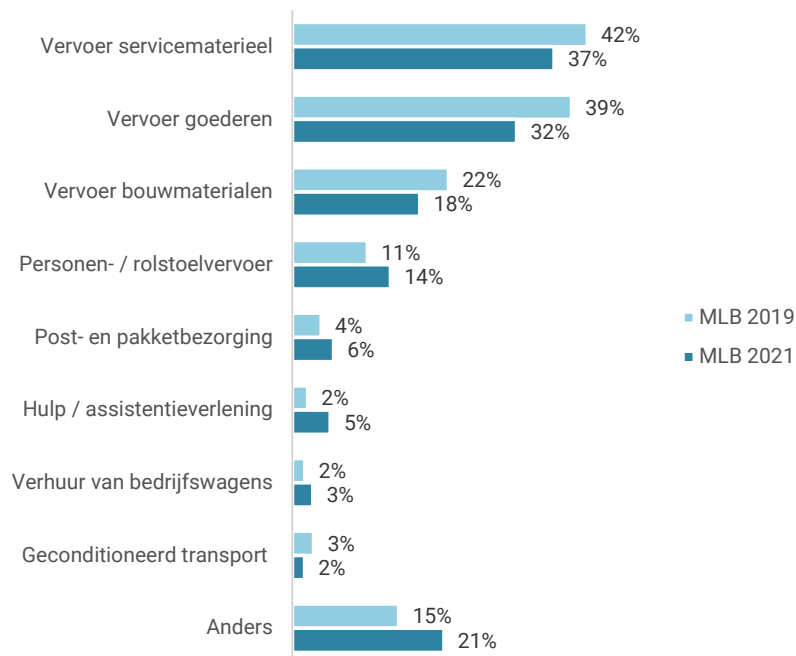


Bedrijfsactiviteiten

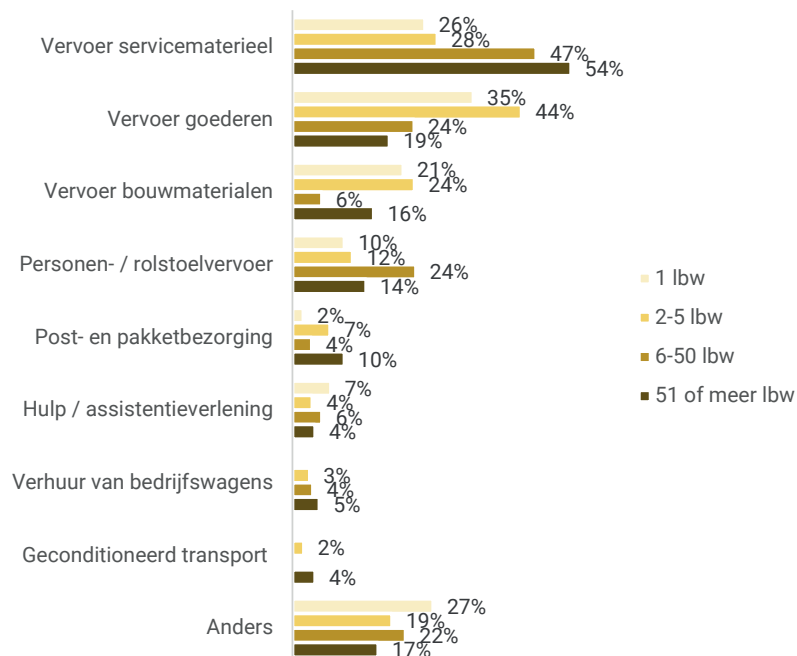


Net als in 2019 zijn vervoer van servicematerieel (vooral indien een grote vloot) en vervoer van goederen (vooral bij een kleinere vloot) veruit de meest genoemde activiteiten waarvoor lichte bedrijfswagens worden ingezet. Vervoer van bouwmaterialen en personenvervoer volgen op de 3e en 4e plaats. Respondenten die 'anders' invullen, noemen uiteenlopende activiteiten zoals groenvoorziening, onderhoud en schoonmaak.

Voor welke activiteit(en) worden de lichte bedrijfswagens in uw onderneming gebruikt?
% bedrijven



Voor welke activiteit(en) worden de lichte bedrijfswagens in uw onderneming gebruikt?
% bedrijven



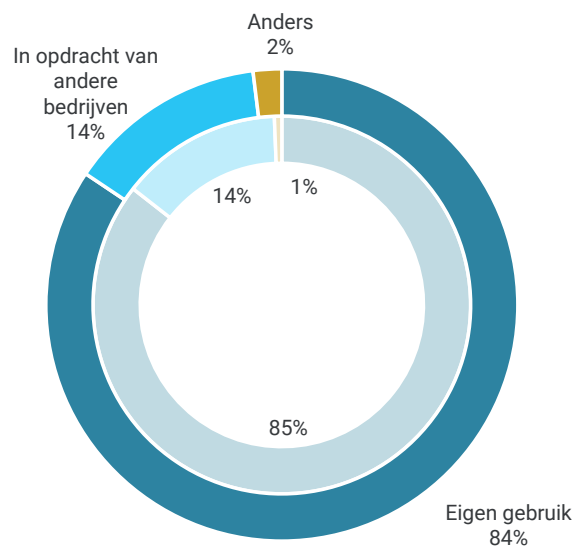
Voor wie gebruikt?



De meeste bedrijven zetten de lichte bedrijfswagens in voor eigen gebruik (vergelijkbaar met 2019). Indien de bedrijfswagens in opdracht van andere bedrijven worden ingezet, dan komt dit vooral voor bij een vloot van 2 tot 5 lichte bedrijfswagens of bij een grote vloot van meer dan 50 bedrijfswagens.

Worden de lichte bedrijfswagens ingezet voor eigen gebruik of in opdracht van andere bedrijven?

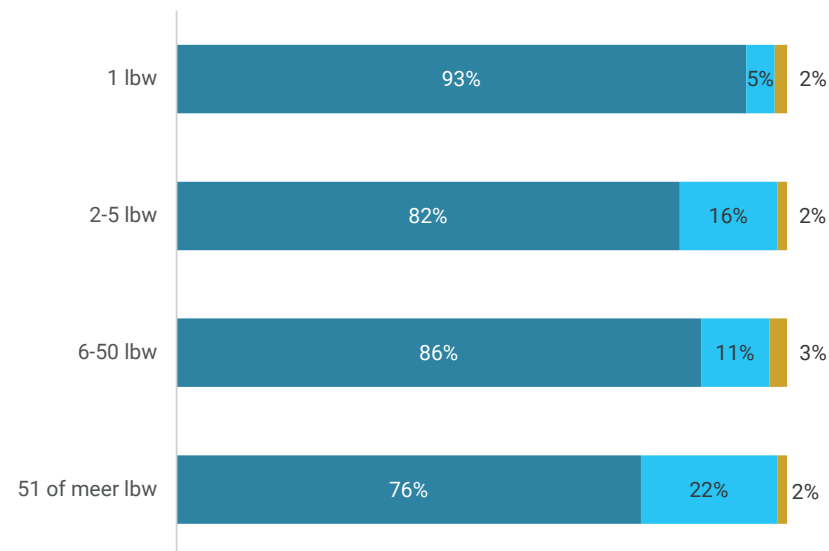
% bedrijven



Worden de lichte bedrijfswagens ingezet voor eigen gebruik of in opdracht van andere bedrijven?

% bedrijven

■ Eigen gebruik ■ In opdracht van andere bedrijven ■ Anders

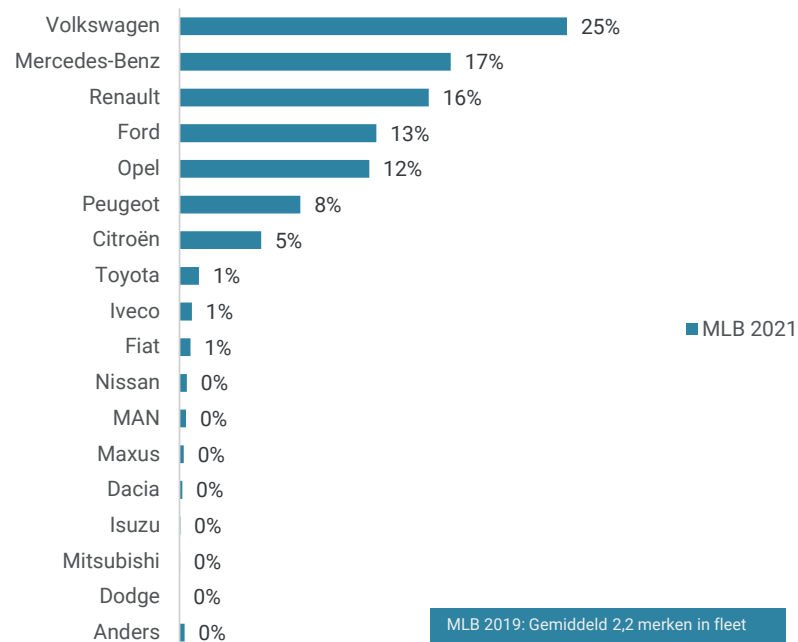


Verdeling fleet naar merk



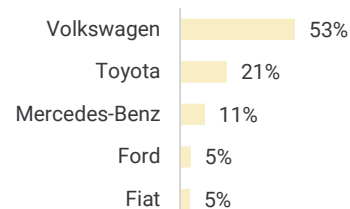
Volkswagen is het meest gevoerde merk in bedrijven met zowel een kleine, middelgrote als grote vloot. Hetzelfde geldt voor Mercedes-Benz, maar in minder sterke mate. Toyota komt vooral voor bij bedrijven met een kleine vloot (<6 lbw), Peugeot bij een middelgrote vloot (2-50 lbw) en Renault is sterker vertegenwoordigd bij een grote vloot (51+ lbw). Ten opzichte van de meting in 2019 heeft Mercedes-Benz nu een hoger aandeel en is het aantal merken dat een bedrijf in hun vloot heeft afgenomen. Dit zien we zowel bij kleinere als grote fleets. Vanuit het onderzoek is niet goed te duiden of dit betekent dat er sprake is van een hogere loyaliteit naar een beperkt aantal merken of dat de economische situatie hier een rol in speelt.

Wat is de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens naar merk? % fleet

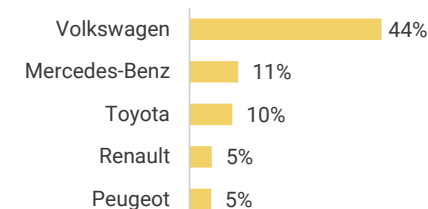


MLB 2019: Gemiddeld 2,2 merken in fleet
MLB 2021: Gemiddeld 2,1 merken in fleet

Fleet = 1 lichte bedrijfswagen

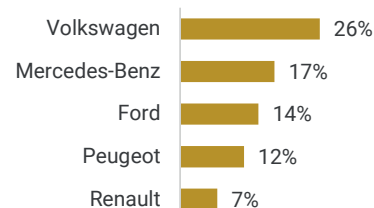


Fleet = 2-5 lichte bedrijfswagens



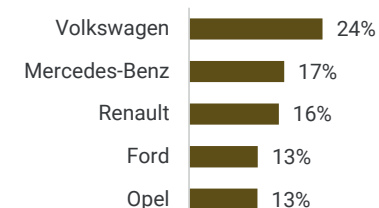
MLB 2019: Gemiddeld 2,1 merken in fleet
MLB 2021: Gemiddeld 1,9 merken in fleet

Fleet = 6-50 lichte bedrijfswagens



MLB 2019: Gemiddeld 3,6 merken in fleet
MLB 2021: Gemiddeld 2,3 merken in fleet

Fleet = > 50 lichte bedrijfswagens



MLB 2019: Gemiddeld 4,3 merken in fleet
MLB 2021: Gemiddeld 3,4 merken in fleet

Uitleg Net Promoter Score

De **Net Promoter Score**SM (NPS[®]) is een eenvoudig maar krachtig instrument om met één enkele vraag klanttevredenheid te meten.

De NPS peilt bij de respondent in welke mate hij/zij in dit geval het merk voor lichte bedrijfswagens zou aanbevelen. Concreet wordt aan de respondent de volgende **vraag** gesteld:

Hoe waarschijnlijk is het dat u een lichte bedrijfswagen van [MERK uit eigen fleet] zou aanbevelen aan een vriend of collega?

Hierop kan een antwoord worden gegeven op een 11-puntenschaal, van 0 (zeer onwaarschijnlijk) tot 10 (zeer waarschijnlijk).

Berekening van de Net Promoter Score

Naargelang de score die wordt gegeven op de Net Promoter vraag onderscheidt men 3 categorieën van mensen:

1. **Promoters**: respondenten die een score van 9 of 10 hebben gegeven
2. **Passief tevredenen**: respondenten die een score van 7 of 8 hebben gegeven
3. **Criticasters**: respondenten die een score van 0 tot 6 hebben gegeven.

De Net Promoter Score wordt berekend als het verschil tussen het percentage Promoters en Criticasters. De NPS zelf wordt niet uitgedrukt als een percentage, maar als een absoluut getal dat zich ergens tussen -100 en +100 bevindt. Als je bijvoorbeeld 25% promoters hebt, 55% passief tevredenen en 20% criticasters, dan bedraagt de NPS +5. Een **positieve NPS** (>0) wordt meestal als goed beschouwd.



$$\text{NPS score} = \text{\% promoters} \text{ minus } \text{\% criticasters}$$

Net Promoter Score: naar omvang wagenpark en bedrijfsactiviteit

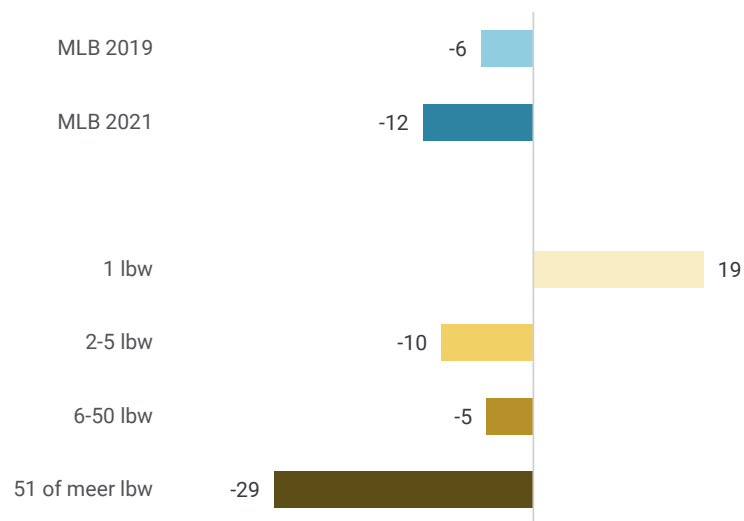


De tevredenheid over de merken lichte bedrijfswagens is laag, er zijn meer criticasters dan promoters. Zeker vergeleken met de NPS van zakenauto's (bron NZMO 2020) is de NPS laag. Mogelijke verklaringen hiervoor liggen in het feit dat er veel langer wordt gereden met een bedrijfswagen dan met een zakenauto, waardoor onderhoudskosten vermoedelijk hoger zijn. Op de volgende pagina wordt duidelijk dat een negatieve aanbevelingsscore vaak te maken heeft met hoge onderhoudskosten, veelvoorkomende mankementen en de wijze waarop deze worden opgelost.

Sinds 2019 is de NPS nog verder gedaald. Vooral bedrijven met een grote vloot (51+ lbw) zijn kritisch, bedrijven met één lichte bedrijfswagen (vaker small vans) zijn wel positief. Het meest negatief zijn bedrijven die goederen vervoeren, het minst negatief zijn bedrijven actief in vervoer van servicematerieel.

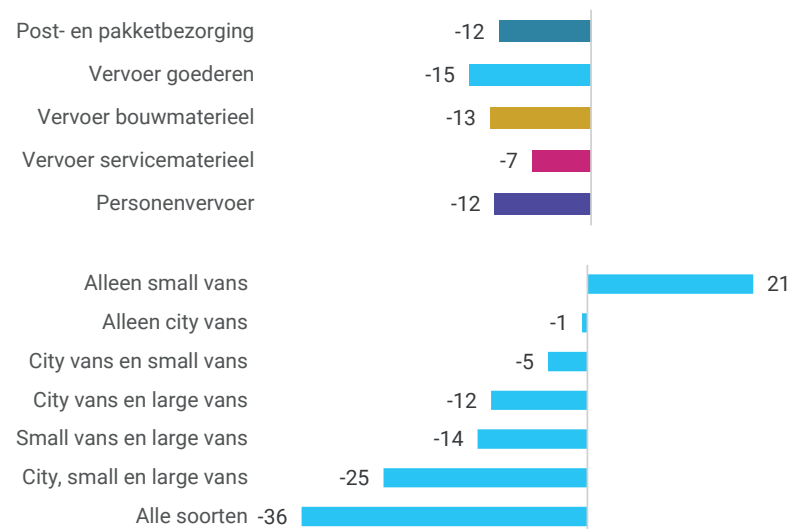
Hoe waarschijnlijk is het dat u een lichte bedrijfswagen van [MERK] zou aanbevelen aan een vriend of collega?

Net Promoter Score over alle merken heen (% bedrijven)



Hoe waarschijnlijk is het dat u een lichte bedrijfswagen van [MERK] zou aanbevelen aan een vriend of collega?

Net Promoter Score over alle merken heen (% bedrijven)



In de paragraaf 'Samenstelling vloet' is een uitleg van type auto's opgenomen

Toelichting Net Promoter Score



Ontevredenheid wordt vooral veroorzaakt door (technische) problemen en hoe deze worden opgelost. Ook de aanschafprijs en onderhoudskosten hebben een negatieve invloed op de tevredenheid. Betrouwbaarheid, goede ervaringen, goede prijs-kwaliteit verhouding en goede service zijn dan ook redenen om de bedrijfswagen wèl aan te bevelen.

Criticasters

Ongeveer één vijfde van de criticasters geeft aan best tevreden te zijn of dat de bestelwagen prima is, gevolgd door een opmerking over een negatief aspect.

De meest genoemde negatieve punten hebben betrekking op:

- Geld: hoge prijs, duur in onderhoud, lage restwaarde
- Service: slechte service, problemen niet goed opgelost, slechte ervaringen
- Mankementen: technische mankementen en/of storingen
- Kwaliteit: teruglopende kwaliteit, minder degelijk dan andere merken.

"Duur vergelijkbaar met directe concurrenten. Veel issues met versnellingsbak/koppeling."

"De kwaliteit gaat achteruit."

"Slechte ervaringen, kunnen hun beloften niet waarmaken en niet geschikt om aanhangwagens te trekken."

"Duur, veel storingen, slechte garantie voorwaarden, slechte service."

"Is comfortabel, maar storingsgevoelig."

Promoters

De meest genoemde positieve punten zijn:

- Betrouwbaar
- Hele fijne wagen / zeer positieve ervaringen / erg tevreden
- Goede prijs-kwaliteit verhouding / betaalbaar / goede TCO
- Goede dealer / goede service
- Degelijk / goede kwaliteit
- Goede rij eigenschappen

"Zeer betrouwbaar, goed dealernetwerk en goede prijs."

"Hele fijne en degelijke auto's."

"Erg tevreden over de aftersales van onze dealer."

"Value for money erg hoog."

"Fijne compacte bedrijfswagen, goede prijs-kwaliteit verhouding, rijdt als een personenauto."

Hoofdstuk 2.11 Maatwerk

De paragraaf over maatwerk geeft inzicht in het belang van diverse maatwerkmogelijkheden zoals ombouw, inrichting en bestickering. Daarnaast is gevraagd wie de coördinatie voor maatwerk op zich neemt.

- Inrichting van de wagen blijkt het belangrijkste maatwerk element voor lichte bedrijfswagens te zijn. Voor ongeveer de helft van de bedrijven is ombouw, kleurkeuze en bestickering ook van belang. Een telematica-oplossing wordt door een klein aantal bedrijven als belangrijk gezien.
- Hoe groter de fleet lichte bedrijfswagens hoe meer belang wordt gehecht aan de bestickering van de wagens. Ook de inrichting en een telematica-oplossing zijn van groter belang voor bedrijven met een vloot van minimaal 6 lichte bedrijfswagens.
- Het merendeel van de bedrijven regelt het maatwerk normaal gesproken zelf.

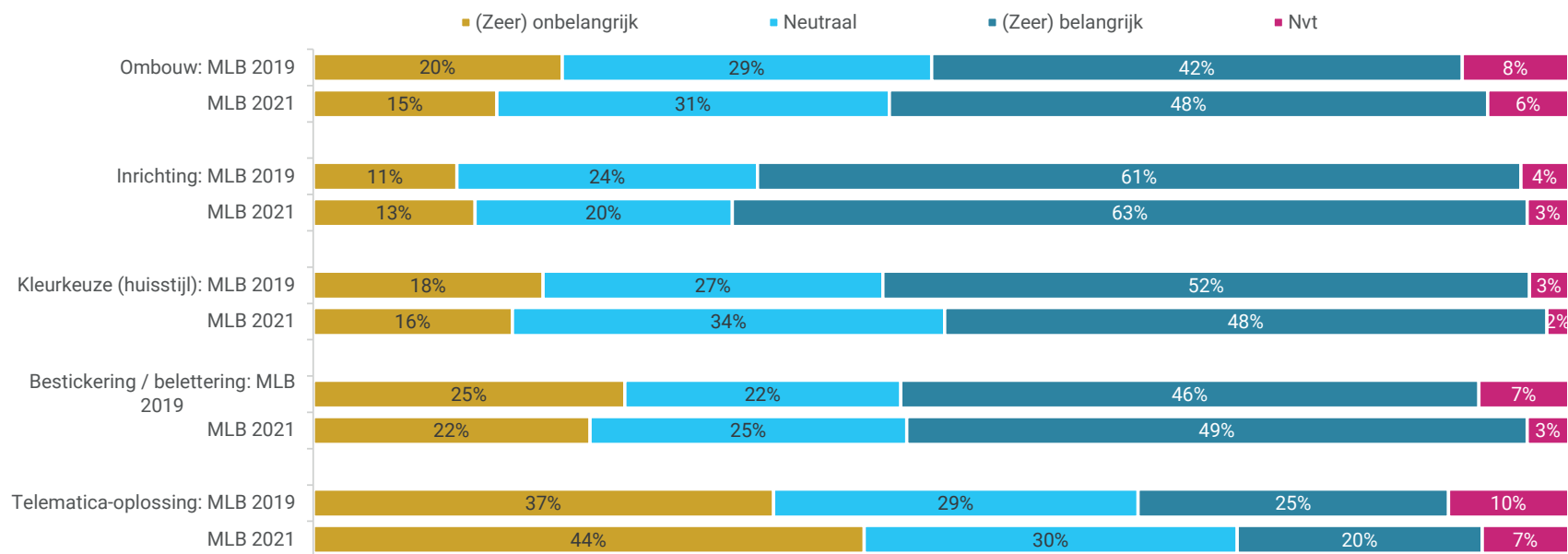


Belang maatwerk



Inrichting van de wagen is het belangrijkste maatwerk element voor lichte bedrijfswagens. Voor ongeveer de helft van de bedrijven is ombouw, kleurkeuze en bestickering ook van belang. Een telematica-oplossing wordt door een klein aantal bedrijven als belangrijk gezien.

Kunt u voor elk van onderstaande maatwerk mogelijkheden aangeven hoe belangrijk deze zijn bij de keuze van lichte bedrijfswagens?
% bedrijven



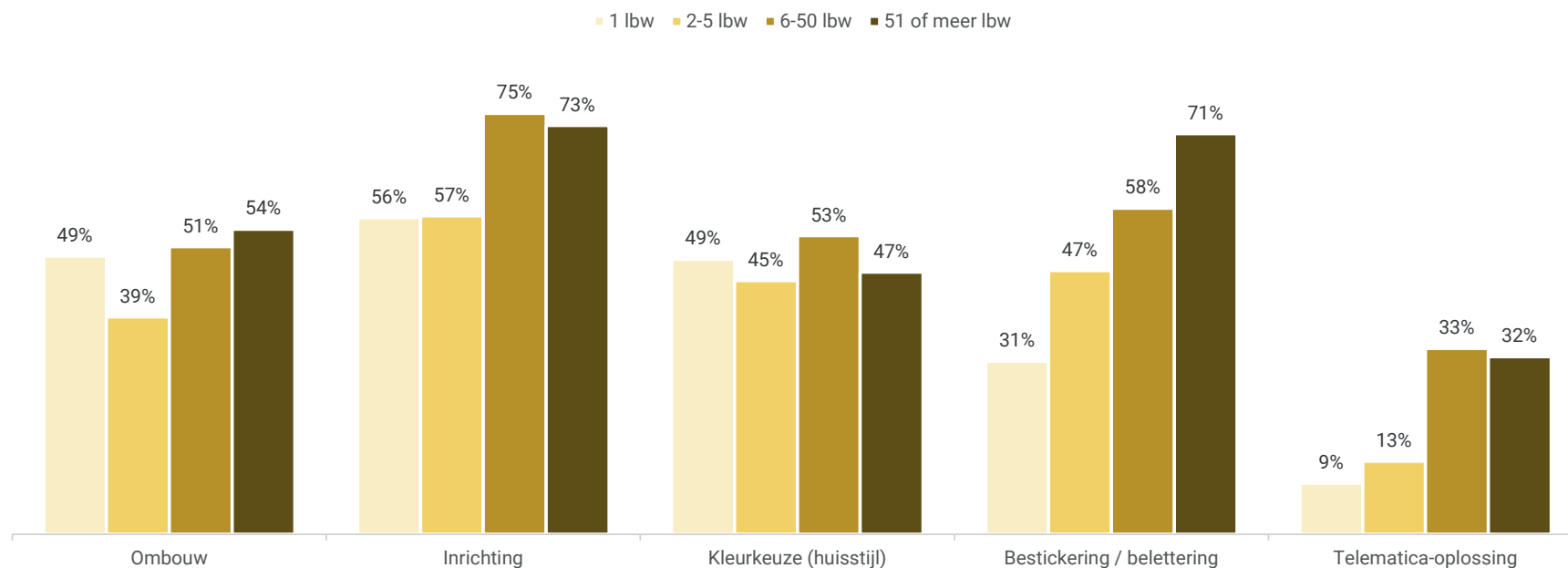
NB: onder inrichting vallen alle aanpassingen die aan de binnenkant van het voertuig worden gedaan, van het plaatsen van schotten tegen de zijwanden tot het inrichten met behulp van (stelling)kasten.

Belang maatwerk: naar omvang wagenpark



Hoe groter de fleet lichte bedrijfswagens hoe meer belang wordt gehecht aan de bestickering van de bedrijfswagens. Ook de inrichting en een telematica-oplossing zijn van groter belang voor bedrijven met een vloot van minimaal 6 lichte bedrijfswagens.

Kunt u voor elk van onderstaande maatwerk mogelijkheden aangeven hoe belangrijk deze zijn bij de keuze van lichte bedrijfswagens?
% bedrijven



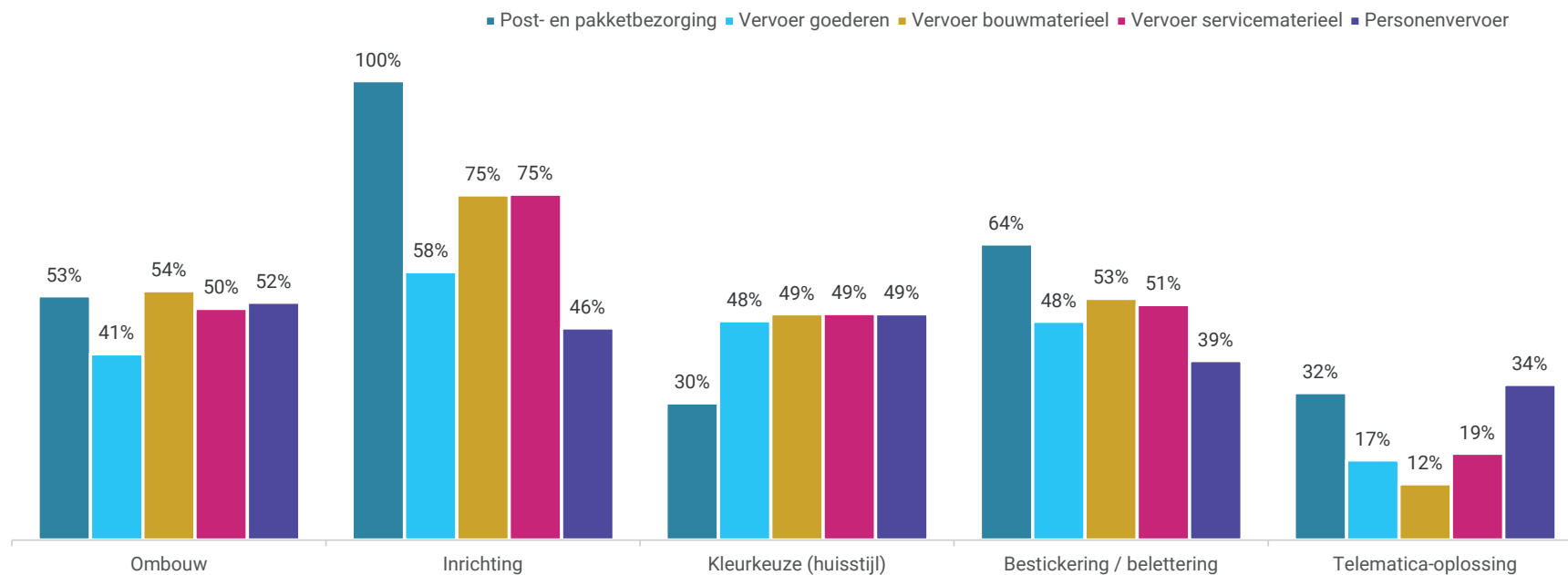
NB: onder inrichting vallen alle aanpassingen die aan de binnenkant van het voertuig worden gedaan, van het plaatsen van schotten tegen de zijwanden tot het inrichten met behulp van (stelling)kasten.

Belang maatwerk: naar bedrijfsactiviteit



Voor post- en pakketbezorging zijn de inrichting, bestickering en een telematica-oplossing relatief belangrijk. Ook voor bedrijven actief in personenvervoer wordt meer belang gehecht aan een telematica-oplossing.

Kunt u voor elk van onderstaande maatwerk mogelijkheden aangeven hoe belangrijk deze zijn bij de keuze van lichte bedrijfswagens?
% bedrijven



NB: onder inrichting vallen alle aanpassingen die aan de binnenkant van het voertuig worden gedaan, van het plaatsen van schotten tegen de zijwanden tot het inrichten met behulp van (stelling)kasten.

Coördinatie maatwerk

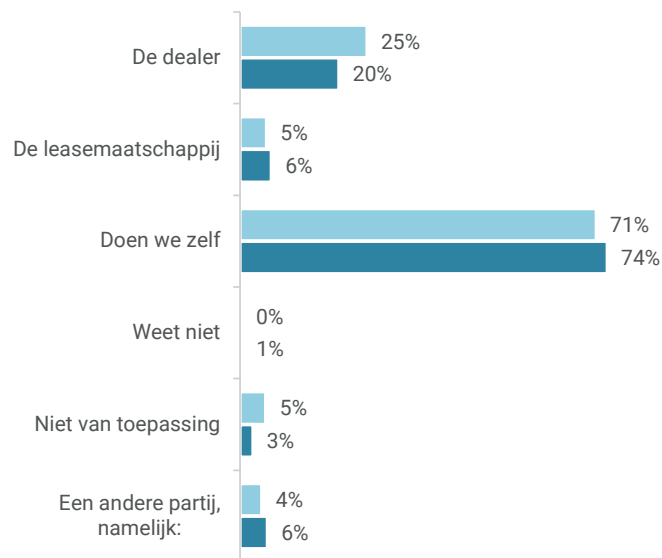


Het merendeel van de bedrijven regelt het maatwerk normaal gesproken zelf. Dit geldt nog sterker voor kleine tot middelgrote fleets en wanneer de bedrijfswagens worden ingezet voor vervoer van bouwmaterieel. Bij grotere fleets (vanaf 6 lichte bedrijfswagens) wordt het maatwerk ook vaak door de dealer gecoördineerd. Andere partijen die het maatwerk coördineren (al dan niet in samenwerking met de dealer) zijn ombouwers.

Wie coördineert normaal gesproken maatwerk aanpassingen zoals ombouw, inrichting, belettering, etc?

% bedrijven

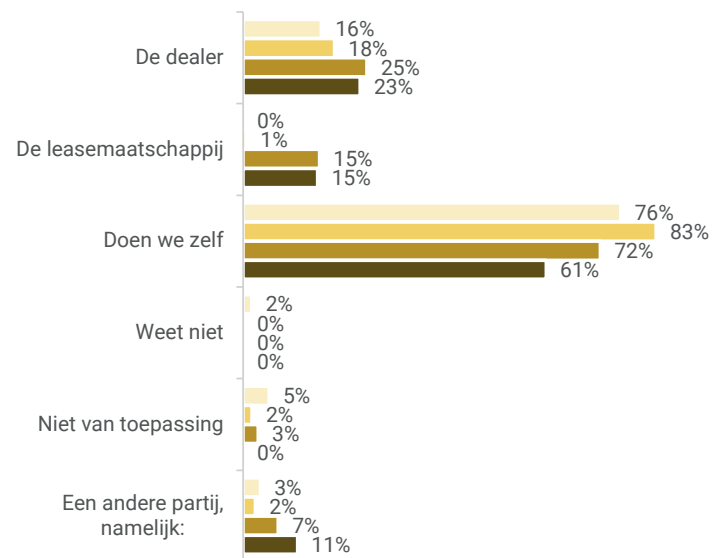
■ MLB 2019 ■ MLB 2021



Wie coördineert normaal gesproken maatwerk aanpassingen zoals ombouw, inrichting, belettering, etc?

% bedrijven

■ 1 lbw ■ 2-5 lbw ■ 6-50 lbw ■ 51 of meer lbw



Hoofdstuk 2.12

PROFIEL

345 bedrijven hebben effectief deelgenomen aan het onderzoek. De respondenten zijn allen (mede) verantwoordelijk voor de invulling van het wagenpark bedrijfswagens. Bij kleinere bedrijven is dat vaak de directie en bij grote bedrijven veelal de fleetmanager. In deze paragraaf worden de belangrijkste kenmerken van de onderzochte bedrijven op een rijtje gezet.

- Een kwart is zelfstandige en nog eens een kwart heeft 2 tot 4 werknemers.
- Het grootste gedeelte van de bedrijven is actief in de bouwnijverheid, handel of specialistische zakelijke diensten.
- De verdeling over de Nielsen regio's is redelijk gelijk met uitzondering van Noord Nederland.

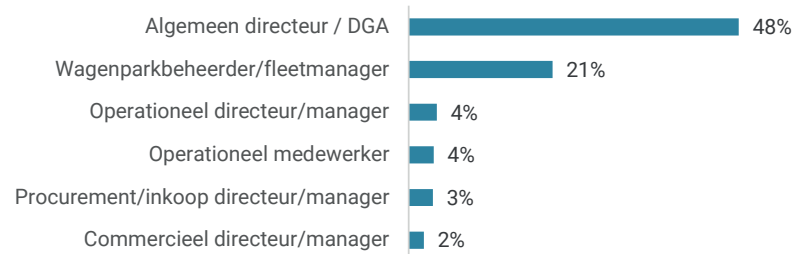


Achtergrondkenmerken

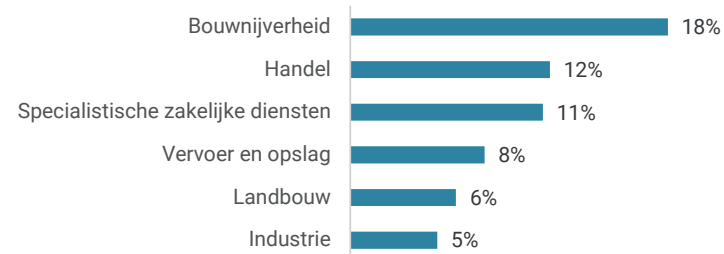


Een groot deel van de respondenten is algemeen directeur, zzp-er, eigenaar (beiden genoemd onder 'anders') of fleetmanager. Het aandeel kleine bedrijven is dan ook groot. Een kwart is zelfstandige en nog eens een kwart heeft 2 tot 4 werknemers. Het grootste gedeelte van de bedrijven is actief in de bouwnijverheid, handel of specialistische zakelijke diensten. De verdeling over de Nielsen regio's is redelijk gelijk met uitzondering van Noord Nederland.

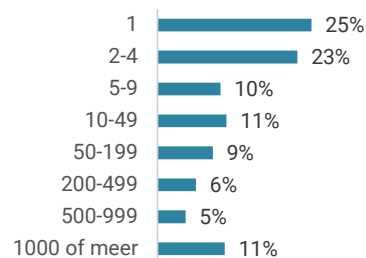
Wat is uw functie?
% bedrijven



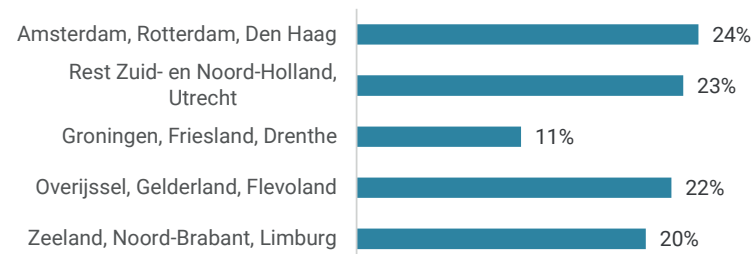
Tot welke branche behoort uw bedrijf?
% bedrijven



Hoeveel personen zijn werkzaam voor uw bedrijf?
% bedrijven



In welke regio van Nederland is uw bedrijf (hoofdvestiging) gevestigd?
% bedrijven



VERANTWOORDING

Achtergrond

De Monitor Lichte Bedrijfswagens is dit jaar voor de 2e keer uitgevoerd.

De Monitor Lichte Bedrijfswagens geeft inzicht in de wensen en eisen met betrekking tot de huidige en toekomstige vervoersbehoefte van bedrijven die gebruik maken van bedrijfswagens, de tevredenheid over de verschillende merken en de vervangingsplannen (naar volume, merken, aandrijfsoorten). Bovendien biedt het onderzoek ruimte om actuele thema's mee te nemen zoals verduurzaming en verkeersveiligheid. Alles vanuit het perspectief van de ondernemer

In het onderzoek komen onder andere de volgende onderwerpen aan bod:

- Hoe is de vloot van lichte bedrijfswagens samengesteld en hoe zal deze ontwikkelen in de toekomst?
- Wat is belangrijk bij de keuze van bedrijfswagens? En wie heeft er invloed op deze keuze?
- In hoeverre is er aandacht voor verduurzaming van het wagenpark? En voor verkeersveiligheid?
- Wat is de bekendheid van Zero Emissie Stadslogistiek en welke invloed heeft dit in combinatie met de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's op de keuze van bedrijfswagens?

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

Verantwoording

Het onderzoek heeft plaatsgevonden door middel van een internetenquête in de periode februari-maart 2021. 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 en gebruik gemaakt van een eigen bestand.

Respons

Aantal respondenten:	404
Aantal respondenten na schoning:	345

De respons is ruim voldoende om betrouwbare resultaten te genereren. Indien statistisch verantwoord is nader ingezoomd op gedetailleerde resultaten.

Colofon

Monitor Lichte Bedrijfswagens 2021

15 mei 2021

Een initiatief van

Koninklijke RAI Vereniging - Amsterdam

Research, analyse en rapportage

VMS | Insight – Vianen

E info@vms-insight.nl

T +31 (0)347 722 060

Copyright © MLB 2021

Integrale publicatie van deze rapportage, in welke vorm dan ook, is zonder uitdrukkelijke toestemming van de Koninklijke RAI Vereniging niet toegestaan. Het is wel toegestaan om individuele onderzoeksresultaten en/of visuals te publiceren mits voorzien van een duidelijke bronvermelding.





VERENIGING

VMS  Insight