

‘Van paniek is geen sprake,

Gevolgen van de coronacrisis. De 5 opvallendste conclusies

- Diepgeworteld vertrouwen in economisch herstel
- Alternatieve mobiliteit in stroomversnelling
- Dieselauto in wagenpark wordt gestaag afgebouwd
- Wens voor meer EV en hybride
- Nieuwe merken toegang via EV en hybride

Ronald van Eck: “De auto zal meer worden losgekoppeld van de persoon.”

Over weinig onderwerpen is meer gespeculeerd dan de economische gevolgen van de coronacrisis en de intelligente lockdown. MSR Consulting Group ging voor de feiten en interviewde 400 bedrijven met een wagenpark van 50 of meer voertuigen. Directeur Ronald van Eck neemt ons mee langs de opvallendste conclusies.

TEKST BART-JAN KEIZER FOTO MSR

“Er werd en wordt veel geroepen, maar wij wilden weten: hoe zit het echt. Feiten zijn voor MSR altijd de basis. Vandaar dat we in april het besluit hebben genomen om een onderzoek te starten dat eind juli is afgerond.” De 400 geïnterviewde bedrijven (meer precies de wagenparkbeheerders) vertegenwoordigen circa 20 procent van het totaal aantal bedrijven in Nederland met een wagenpark van 50 plus.

Invloed van ‘corona’ op de organisatie
“Cashflowbeheersing is voor vrijwel alle organisaties nog belangrijker geworden.

Dat zie je ook terug in het bedrijfsbeleid.” Uit het onderzoek komt naar voren dat 10 à 15 procent al bezig is met een forse reorganisatie, of er een voorbereidt, en dat meer dan de helft van de bedrijven (55 procent) verwacht dat investeringen worden uitgesteld. Dit wordt ook zichtbaar in de uitgestelde vernieuwingen van het wagenpark. “45 procent van de respondenten heeft de aanschaf van nieuwe auto’s met 6 maanden of meer naar achter geschoven. Dat geldt voor personen- en bedrijfswagens,” verduidelijkt Ronald van Eck.

wel van weloverwogen zakelijkheid en verdere innovatie'

Volume grootzakelijke markt

Per direct zijn de gevolgen van de zoektocht naar een gezonde cashflow zichtbaar. De grootzakelijke wagenparken zullen dit jaar qua nieuwaanschaf zo'n 5 procent in volume afnemen, waarbij de personenauto's iets meer teruggaan dan de bedrijfswagens. "Bij de grotere wagenparken zal dat iets meer zijn dan bij de kleinere. Veel hangt echter ook nog af van het feit of ondanks het uitstel de vervanging toch nog dit jaar wordt gerealiseerd of pas volgend jaar." Een veel toegepast instrument bij wagenparkmanagers is het verlengen van de leasetermijnen. Gemiddeld wordt in geval van verlenging bij personenwagens een jaartje langer doorgereden (4 jaar) maar er zijn ook ondernemingen die kiezen voor een verlenging van 3 naar 5 jaar. "Minder gereden kilometers en meer thuiswerken zijn motivaties om de looptijden te verlengen."

Volume middellange en lange termijn

Ronald van Eck: "De ondervraagde beslissers verwachten op de middellange termijn geen extreme veranderingen in het volume. Gemiddeld is de opvatting dat het volume slechts in beperkte mate zal afnemen." Waarbij onder de oppervlakte wel grote verschillen te zien zijn. Van de ondervraagden verwacht 55 procent een stabilisering van zijn wagenpark en zelfs 25 procent een groei. 15 procent is daarentegen van mening dat een aanzienlijke krimp van het wagenpark zal plaatsvinden.

Veranderingen van beleid

De coronacrisis heeft voor organisaties ook gewerkt als katalysator om het huidige beleid tegen het licht te houden, zo heeft MSR gemerkt. "Logischerwijs is een verhoogde focus op kosten de meest gehoorde aanpassing", stelt Van Eck. "Al is het absoluut niet zo dat er sprake is van radicaal omgooien van het roer." TCO (total cost of ownership) heeft voor 30 procent van de bedrijven meer aandacht dan

voorheen. 65 procent blijft op de huidige koers. Zo'n zelfde beeld is te zien bij de ambitie om de CO₂-footprint te verlagen: 35 procent gaat actief aan de slag om de footprint te verlagen, 50 procent gaat niet veel veranderen aan het huidige beleid.

Alternatieve mobiliteit

De helft van de respondenten gaat verder aan de slag met alternatieve vormen van mobiliteit. De meest genoemde opties zijn openbaar vervoer, car sharing en short rent. Van Eck: "De auto zal bovendien meer worden losgekoppeld van de persoon. Auto's komen dan in een poule terecht, waar iedereen gebruik van kan maken. Deze benadering is vooral geopperd door en mogelijk bij bedrijven met grote wagenparken."

Elektrificatie wagenpark

Bij de beslissers op de grootzakelijke markt gaat 40 procent voor meer EV en plug-in hybride in het wagenpark. "De EV is geaccepteerd als alternatief door 85 à 90 procent van de bedrijven. Hybrides zijn inmiddels aanwezig in 70 procent van de wagenparken." Elektrische auto's zijn voor wagenparkbeheerders interessant bij het streven naar het verlagen van de operationele kosten. "De initiële investering is hoger, maar de operationele kosten zijn duidelijk lager, luidt de motivatie. Geen wegenbelasting, veel lagere brandstofkosten, lagere kosten voor onderhoud door minder werkplaatsuren en minder onderdelen."

EV & merkenbeleid

Staat u open om extra merken toe te voegen om het percentage van EV en hybrides te verhogen? 50 procent van de respondenten is dat niet van plan, maar 30 procent zegt 'ja graag' en 18 procent zegt 'ja misschien'. "Dit maakt dat 48 procent open staat om nieuwe merken toe te laten, om zo de mix aan te vullen met EV en hybride. Een uitkomst die kansen biedt voor

merken die traditioneel minder sterk zijn in de zakelijke markt om hun positie te versterken binnen de grootzakelijke markt", concludeert Van Eck. "Daarbij is niet alleen het aanbod van EV of hybride voertuigen belangrijk, maar ook het vermogen om die voertuigen ook daadwerkelijk (op tijd) te leveren."

Corona duwt diesel verder naar uitgang

20 procent van de ondervraagde bedrijven geeft aan dat diesels geen optie meer zijn in het wagenpark. Een belangrijke conclusie is dat 2021 het jaar wordt waarbij de belangstelling voor dieselauto verder zal teruglopen. De uitkomsten voorspellen een aandeel van overall circa 30 procent die-

Op de grootzakelijke markt gaat 40 procent voor meer EV en plug-in hybride in het wagenpark

selauto's bij nieuwaankoop, waarbij dit voor bedrijfswagens nog wel beduidend hoger ligt. De motivatie voor specifieke brandstofkeuzes is drieledig: restwaardeverwachting, TCO en de CO₂-footprint.

Financiering van wagenpark

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat wagenpark in eigen bezit wordt afgebouwd ten faveure van samenwerking met leasemaatschappijen. Dit gebeurt voornamelijk bij bedrijven waar eigen bezit en lease wordt ingezet. Steeds vaker is de leasemaatschappij eigenaar van het wagenpark. Werken met meerdere leasemaatschappijen blijft de voorkeur hebben vanuit de gedachte de aanbieders scherp te houden qua pricing. "Minder cashflow besteden aan wagenpark (voor 70 procent de motivatie om voor lease te kiezen), minder kosten en minder administratieve lasten, zijn de top drie redenen om het eigen bezit te verlagen."