

Invloed van corona op de mobiliteitsretail

twee scenario's voor 2021

december 2020

VMS Insight

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting 4
2. Achtergrond 6
3. Doelstelling en behoefte 7
4. Aanpak 8
5. Realistische scenario's voor 2021 10
   - Het forecastmodel 11
   1. Omgevingsfactoren 12
   2. Aangepaste werkelijkheid 14
   3. Km-prestatie 20
   4. Markt en park – *Per sector: Personenauto's, Bestelauto's, Trucks, Fietsen, Tankstations* 24
   5. Consequenties voor de business – *Per afdeling: Autodealers, Onafhankelijke Autobedrijven, Truckdealers, Schadeherstelbedrijven, Fietsbedrijven, Tankstations* 53
6. Benieuwd wat de gevolgen zijn voor úw bedrijf? 61

Bijlagen:

Gebruikte bronnen en afkortingenlijst 62

1. Managementsamenvatting (1)

Achtergrond
Corona heeft effect op veel aspecten van de samenleving. Gezondheid en gezondheidszorg, de economie en de wijze waarop mensen interacteren en zich veilig dan wel onveilig voelen zijn er slechts enkele. Niet alleen de behoefte aan mobiliteit verandert, de wijze van invulling ook. Zo is er door de corona-crisis, zeker ten tijde van de eerste golf, een duidelijke afname merkbaar van het aantal verplaatsingen en werd het Openbaar Vervoer massaal gemeden. En dan is er ook nog sprake van sterke sectorafhankelijkheid: de ene sector wordt zwaar getroffen (denk aan horeca, evenementen en toerisme) en de andere ondervindt nauwelijks gevolgen of profiteert van de nieuwe situatie (bijvoorbeeld supermarkten en webshops). De gevolgen voor vervoer en transport zijn evident: gemiddeld minder kilometers en een ander gebruik van vervoersvormen hébben effect op de mobiliteitsretail. Maar wat is dat effect? Hoe groot is het en hoe zal het zich ontwikkelen in een onzekere en vooralsnog ongrijpbare omgeving die gedicteerd wordt door de gevolgen van een virus en de bestrijding daarvan? BOVAG kan daar geen eenduidig antwoord op geven, wel scenario's schetsen.

Invloed corona op de mobiliteitsretail
De mate waarin die gevolgen zich manifesteren en de verwachte ontwikkeling in 2021 is in deze studie door VMS | Insight in kaart gebracht. De kracht van deze studie zit in de beperking. Alleen gevolgen van de corona-crisis die relevant zijn voor de mobiliteitsretail inclusief hun verwachte effect op de business worden in kaart gebracht. Daarbij gaat het vooral om economische factoren en mobiliteitsbehoefte en -gebruik. Er wordt gebruikgemaakt van onafhankelijke, betrouwbare en verifieerbare bronnen zoals CPB, CBS , KiM en NZMO. Laatstgenoemde onderzoek bestaat in 2020 uit drie metingen en wordt ook door VMS | Insight uitgevoerd.

De toekomst is moeilijk te voorspellen, dat is een open deur; maar dat neemt niet weg dat je met de juiste kennis van zaken zo goed mogelijk vooruit kan kijken. En als die kennis regelmatig wordt geactualiseerd ontstaat een robuuste basis voor een adequate voorspelling. De modellering maakt het mogelijk om veranderingen van uitgangspunten en/of marktcijfers (zoals verplaatsingen en km-prestatie per modaliteit) door te voeren en zo de (verwachte) invloed van corona op de mobiliteitsretail goed in beeld te houden.

Forecastmodel
In het forecastmodel worden vijf opeenvolgende componenten onderscheiden:
1. Omgevingsfactoren: met name de economische ontwikkeling en de verwachte contactmaatregelen komen hier aan de orde. De scenario's van het Centraal Plan Bureau (CPB) zijn leidend.
2. Aangepaste werkelijkheid: de omgevingsfactoren worden doorvertaald naar de gevolgen voor werken, reizen en transporteren.
3. Km-prestatie: de mobiliteitsbehoefte die daaruit ontstaat en het gebruik van vervoersvormen leidt tot een inschatting van het aantal afgelegde kilometers.
4. Markt en park: de omgevingsfactoren in combinatie met de aangepaste werkelijkheid en de km-prestatie hebben gevolgen voor de markt (aantallen en liters) en het park (aantallen voertuigen).
5. Consequenties voor de business: in deze laatste stap worden per BOVAG-afdeling (Autodealers, Onafhankelijke Autobedrijven, Truckdealers, Fietsbedrijven, Tankstations en Schadeherstelbedrijven) de verwachte verandering in sales en aftersales gepresenteerd.

Omgevingsfactoren
De basis voor de forecast wordt gevormd door de macro-economische voorspellingen van het CPB in combinatie met de (verwachte) contact-maatregelen van de centrale overheid die overigens nationaal, regionaal en lokaal afgekondigd kunnen zijn. De CPB-raming voor 2021 van november 2020 kent 2 scenario's: een basisraming die ervan uitgaat dat de coronacrisis in Europa onder controle is en waarbij de economie in 2020 krimpt met 4,2% en groeit met 2,8% in 2021. En een start-stop-scenario waarin na de tweede golf er nieuwe golven in Nederland en elders volgen en eventuele vaccins nog onvoldoende beschikbaar of werkzaam zijn. De economie krimpt in dat geval in 2020 met 4,5% en ook in 2021 is er sprake van krimp (met 0,6%) en de werkloosheid neemt verder toe naar 7,4%. Dit zijn betere vooruitzichten dan de vorige raming van september 2020, maar wel omgeven met de nodige onzekerheid over het verloop van de corona-pandemie en het effect op de economie.
De (verwachte) contactmaatregelen zijn een goede indicator voor reisbewegingen en reisduur.

1. Managementsamenvatting (2)

Aangepaste werkelijkheid en km-prestatie
Op basis van de historische ontwikkeling wordt geschetst hoe anders werken en anders reizen zich naar verwachting per scenario zal ontwikkelen. Volgens KiM/NZMO is met een personenauto in 2020 gemiddeld 19,8% minder gereden ten opzichte van 2019. De daling is het grootst bij zakelijke kilometers (-24%). Voor bestelauto's en vrachtwagens zijn deze percentages respectievelijk -2,4% en -3,4%. De fiets is intensiever gebruikt: gemiddeld is er per persoon per dag 23,3% meer kilometers mee gereden. In het basis-scenario zal thuiswerken weer afnemen maar op een hoger niveau stabiliseren dan in (het pré-corona jaar) 2019. In 2021 nemen zakelijke kilometers toe maar niet tot het niveau van 2019. Privékilometers gaan wel terug naar het 2019-niveau. Een flink deel van OV-mijders gaat weer gebruik maken van het openbaar vervoer. In het start-stop-scenario zal de situatie veel meer vergelijkbaar zijn met 2020: veel thuiswerken, minder kilometers, shift van openbaar vervoer naar auto en fiets. Hoewel sterk sectorafhankelijk, heeft transport van goederen vooral in het tweede start-stop-scenario veel te lijden onder de verminderde vervoersbehoefte.

Markt en park
De realisatie in 2020 ten opzichte van 2019 is voor vrijwel alle deelmarkten negatief. Positieve uitzonderingen zijn de verkoop van gebruikte auto's en de verkoop van fietsen, met name e-bikes. In de meeste gevallen leidt het eerste basis-scenario tot een herstel van de verkopen in 2021, maar niet tot het niveau van 2019. Het tweede start-stop-scenario betekent een stabilisatie tot een lichte verslechtering ten opzichte van 2020. Het park personenauto's en bestelauto's zal licht toenemen. Het park vrachtwagens zal naar verwachting verder afnemen.

Consequenties voor de business
De consequenties voor sales zijn direct gerelateerd aan de verwachte marktontwikkelingen. Voor aftersales speelt de factor km-prestatie een belangrijke rol. Er is een inschatting gemaakt van het aandeel km-gerelateerde omzet in de totale omzet aftersales. Overigens is daarbij alleen rekening gehouden met de externe werkplaatsomzet; interne omzet zoals afleverings-klaarmaken en garantiewerkzaamheden zijn hierbij dus niet in beschouwing genomen. De teruggang van de externe werkplaatsomzet bij personenauto's is in 2020 gemiddeld 8% (9% bij Autodealers en 7% bij Onafhankelijke Autobedrijven); deze teruggang wordt in het eerste scenario voor een groot deel gecompenseerd. In het tweede scenario zal de situatie vergelijkbaar zijn met 2020. De negatieve effecten voor aftersales worden bij personenauto's en bestelauto's enigszins gedempt door de lichte toename van het wagenpark.

Schades zijn voor een groot deel kilometerafhankelijk. Maar niet helemaal: ook het soort kilometers (snelwegen, binnenwegen, stedelijke omgeving) bepaalt het risico op ongevallen en zogenaamde 'stilstaande schades' zijn niet of nauwelijks gerelateerd aan kilometers. Het schadevolume is in 2020 ongeveer 13% afgenomen ten opzichte van 2019. In het eerste scenario wordt voor 2021 een stijging voorzien met 9%, in het tweede met 3%.

De km-prestatie heeft uiteraard een directe relatie met de afzet brandstoffen. Voertuigen worden zuiniger en de ingroei van elektrisch aangedreven voertuigen heeft ook gevolgen voor de brandstoffenafzet. Diesel neemt in procenten het minst af, dat komt vooral doordat de afname van het gemiddelde aantal kilometers bij bestelauto's en vrachtwagens beperkt is. Daarnaast is er nauwelijks sprake van afname bij bouw- en landbouwvoertuigen. Diesel bij personenauto's neemt wel sterk af in verband met de afname van het aantal dieselauto's. In scenario 1 wordt voor 2021 een stijging van de brandstofafzet tot bijna het niveau van 2019 voorspeld (behalve voor diesel). In scenario 2 zal de vraag naar brandstof verder dalen.

Gevolgen voor úw bedrijf
In deze studie zijn alle uitgangspunten en berekeningen gebaseerd op landelijke cijfers. De resultaten staan dus voor het gemiddelde. Zoals altijd bestaat het gemiddelde niet. Elke afwijking van het gemiddelde, bijvoorbeeld door de regio waar het bedrijf is gevestigd, een afwijkend klantenbestand, de verhouding privé/zakelijk, een specifiek merk(specialisme), de invloed van EV, leidt tot een andere prognose. Er is een rekentool ontwikkeld om de gevolgen van corona voor úw bedrijf in kaart te brengen. Benieuwd wat de gevolgen zijn voor úw bedrijf? Bereken het met de rekentool op het BOVAG-ledenportaal https://mijn.bovag.nl/watbrengt2021.

2. Achtergrond

COVID 19 heeft wereldwijd grote impact. De Nederlandse economie is reeds in een historisch diepe recessie terechtgekomen en de verwachting is dat herstel langzaam zal gaan en in ieder geval sterk afhankelijk is van de wijze waarop corona zich blijft manifesteren en contactmaatregelen noodzakelijk blijken te zijn. Onzekerheid en onvoorspelbaarheid maken vooruitkijken moeilijk en ook risicovol.

De Task force Post Corona van BOVAG houdt zich bezig met de vraag wat de gevolgen van de corona-crisis zijn voor ondernemers in de mobiliteitsbranche.

Centrale vraag hierin is wat het effect op het gebruik van mobiliteit (zakelijk en privé) zal zijn, op korte termijn en op wat langere termijn.

Er zijn op dit gebied al vele onderzoeken die verschillende scenario's schetsen, maar concrete antwoorden op de ondernemersvragen zijn er nog niet. BOVAG wil een doorvertaling maken van de uitkomsten van deze onderzoeken naar de betekenis voor mobiliteitsretail. Aan VMS | Insight is gevraagd deze studie uit te voeren.

VMS | Insight heeft in opdracht van BOVAG in 2018, 2019 en 2020 drie impactstudies uitgevoerd. Van respectievelijk elektrificatie, ADAS en OTA (alle drie te beschouwen als 'grote ontwikkelingen' waarmee het autobedrijf wordt geconfronteerd) werd het effect op aftersales in kaart gebracht.

De voorgestelde aanpak voor dit scenario-onderzoek is in grote lijnen vergelijkbaar met de opzet van bovenstaande eerder uitgevoerde onderzoeken:

- Inventariseren van de marktontwikkeling inclusief de onderliggende oorzaken en verwachtingen. Vooral km-prestatie is een belangrijke indicator.
- Bouwen van scenario's.
- Doorvertalen scenario's naar voor de sector relevante en concrete marktcijfers.
- Simuleren gevolgen voor verschillende soorten bedrijven.
- Opzetten rekentool waardoor voor elke individuele situatie het effect te bepalen is.

3. Doelstelling en behoefte

Faciliteren van BOVAG-ondernemers met concrete handvatten zodat zij zelfstandig en gefundeerd besluiten kunnen nemen met betrekking tot continuïteit, werkgelegenheid en verdienmodel. Ook als het gaat om de implicaties van corona.

1 Ontwikkeling mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsgebruik

In kaart brengen markt:
- Trends
- Totaalmarkt
- Segmenten
- Doelgroepen
- Posities

Gevolgen en verwachte gevolgen corona op:
- Keuze vervoersvorm ('modal shift')
- Eigendom (bijv. privé of privélease)
- Aandrijfsoort
- Gebruiksintensiteit (frequentie, duur en 'kilometerprestatie')

→ Focus op bestaande onderzoeken en publicaties
→ Focus op korte tot middellange termijn: 2021

2 Scenario's bouwen c.q afleiden

Vaststellen realistische scenario's op grond van:
- Macro-economische ontwikkeling
- Verwachte mobiliteits-behoefte en mobiliteits-gebruik (b2c en b2b)
- Onderscheid naar doelgroepen

→ Schetsen (woon)/werk/ reisgedrag
→ Elke schets geeft een beschrijving van mogelijke situaties op basis van (primair) economische ontwikkeling, (woon-), werk- en reisgedrag

3 Consequenties voor de automotive en mobiliteitssector

Scenario's worden sectorspecifiek gemaakt….
….en uitgedrukt in concrete marktvolumes.

Variabelen zijn onder andere:
- Modaliteitskeuze (shift keuze vervoersvorm [incl. keuze N of G])
- Eigendom (shift bezit vs gebruik)
- Segmentontwikkelingen (shift verschuiving prijs/segment/leeftijd, etc)
- Kilometrage/reisfrequen-tie/gebruiksintensiteit
- Verkoop nieuwe voertuigen, liters brandstof, etc.
- Parkopbouw

4 Effect/impact scenario's op de bedrijfsvoering (concrete kpi's)

Bepalen van het effect van de scenario's op de bedrijfsvoering:
- Omzet (primair)
- Marge
- Kosten / investeringen

→ Scherp neerzetten van de gevolgen van de scenario's voor de sector
→ Zodanig dat ondernemers zelf de vertaalslag kunnen maken naar concrete maatregelen

5 Simuleren gevolgen voor verschillende situaties

In een simulatiemodel kan voor verschillende situaties berekend worden wat de gevolgen zullen zijn van de scenario's.

Voorbeeld: voor het onafhankelijke autobedrijf dat zich vooral op verkoop en onderhoud van oudere auto's richt, zullen de gevolgen heel anders zijn dan voor de merkdealer die veel nieuwe (elektrische) auto's levert aan leasemaatschappijen.
Idem: het kleinschalige gespecialiseerde fietsbedrijf in het stadscentrum ten opzichte van het multimerk experience center met webshop.

6 Rapportage inclusief conclusies

Conclusies trekken!

Met betrekking tot:
- De verschillende scenario's; inhoud en waarschijnlijkheid
- Consequenties voor de automotive en mobiliteitssector
- Effect van de scenario's op de bedrijfsvoering
- Verwachte impact voor het BOVAG-lid

7 Bouwen rekentool

Een stap verder dan het (generieke) simulatie-model is een rekentool op maat.

Op basis van de eigen situatie wordt een voorspelling gegeven van de te verwachten effecten.

Webbased en toegankelijk via mijnbovag.nl

→ In eerste instantie wordt het onderzoek (fase 1 t/m 7) uitgevoerd voor de sectoren/afdelingen **Auto** (Autodealers en Onafhankelijke Autobedrijven), **Trucks**, **Fietsen, Tankstations** en **Schadeherstel**

© 2020, VMS 7

4. Aanpak

Relevant en bruikbaar voor de automotive en mobiliteitssector
De corona-crisis zorgt voor enorm veel veranderingen: economisch, maatschappelijk, sociologisch, psychologisch…. De kracht van deze studie zit in de beperking: alleen gevolgen van de corona-crisis die relevant zijn voor de mobiliteitsretail inclusief hun verwachte effect op de business worden in kaart gebracht. Daarbij gaat het vooral om economische factoren en mobiliteitsbehoefte en -gebruik.

Bronnen en broninformatie
Belangrijk voor het juiste begrip en brede acceptatie is niet alleen dat de gebruikte informatie relevant en bruikbaar is, maar ook dat deze afkomstig is van onafhankelijke, betrouwbare en verifieerbare bronnen. Bij voorkeur bronnen die regelmatig hun cijfers actualiseren.

Realistische scenario's
De gekozen scenario's moeten gebaseerd zijn op de juiste uitgangspunten en een herkenbaar beeld opleveren van een 'mogelijke' werkelijkheid.

Consistentie & mogelijkheid voor actualiseren
Dat de toekomst moeilijk is te voorspellen is een open deur; maar dat neemt niet weg dat je met de juiste kennis van zaken zo goed mogelijk vooruit kan kijken. En als die kennis regelmatig wordt geactualiseerd ontstaat een robuuste basis voor een adequate voorspelling. Bij de modellering is er rekening mee gehouden dat uitgangspunten en marktcijfers (zoals verplaatsingen en km-prestatie per modaliteit) geactualiseerd moeten kunnen worden.

"Je weet pas wat je weet als je het weet"

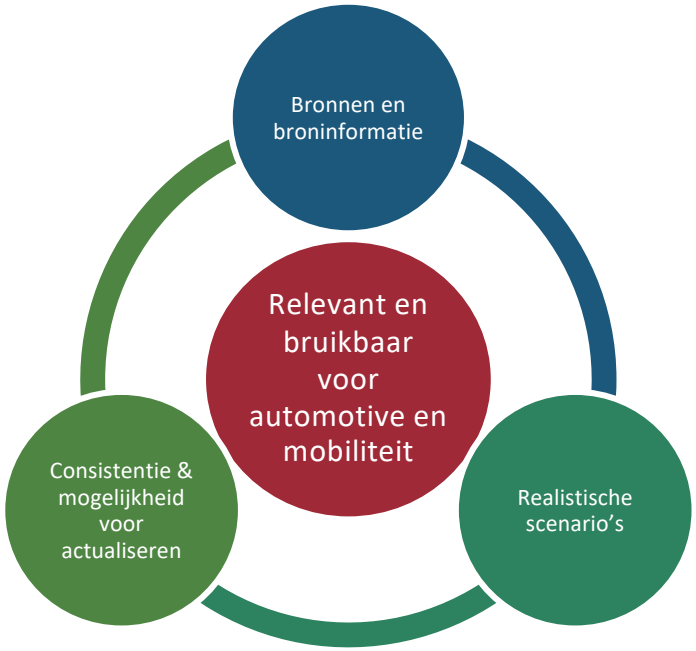


Fig. 1 Uitgangspunten voor de aanpak: relevant en bruikbaar voor de branche

Invloed van corona op de mobiliteitsretail

Gebruikte (data)bronnen zijn objectief, relevant en toegankelijk:

- Marktonderzoek en scenariostudies van onder andere KIM, CPB, CBS, Roland Berger, IHS Markit, SER, GFK, ING, VMS | Insight
- Aangevuld met diverse artikelen en publicaties



Fig. 2 Een overzicht van alle gebruikte bronnen is in de bijlage opgenomen

5. REALISTISCHE SCENARIO'S VOOR 2021

Realistische scenario’s voor 2021

Het forecastmodel

De uitgangspunten voor het forecastmodel zijn vooral realistisch en praktisch:

- Gebruikte data(bronnen) zijn objectief, relevant en toegankelijk en worden regelmatig geüpdatet waardoor de forecast kan worden geactualiseerd.
- Scenario’s zijn realistisch, bruikbaar en gebaseerd op algemeen aanvaarde principes.
- Er is een directe doorvertaling te maken naar de gevolgen voor de mobiliteitsbehoefte.
- Er is een directe doorvertaling te maken naar de consequenties voor de business.

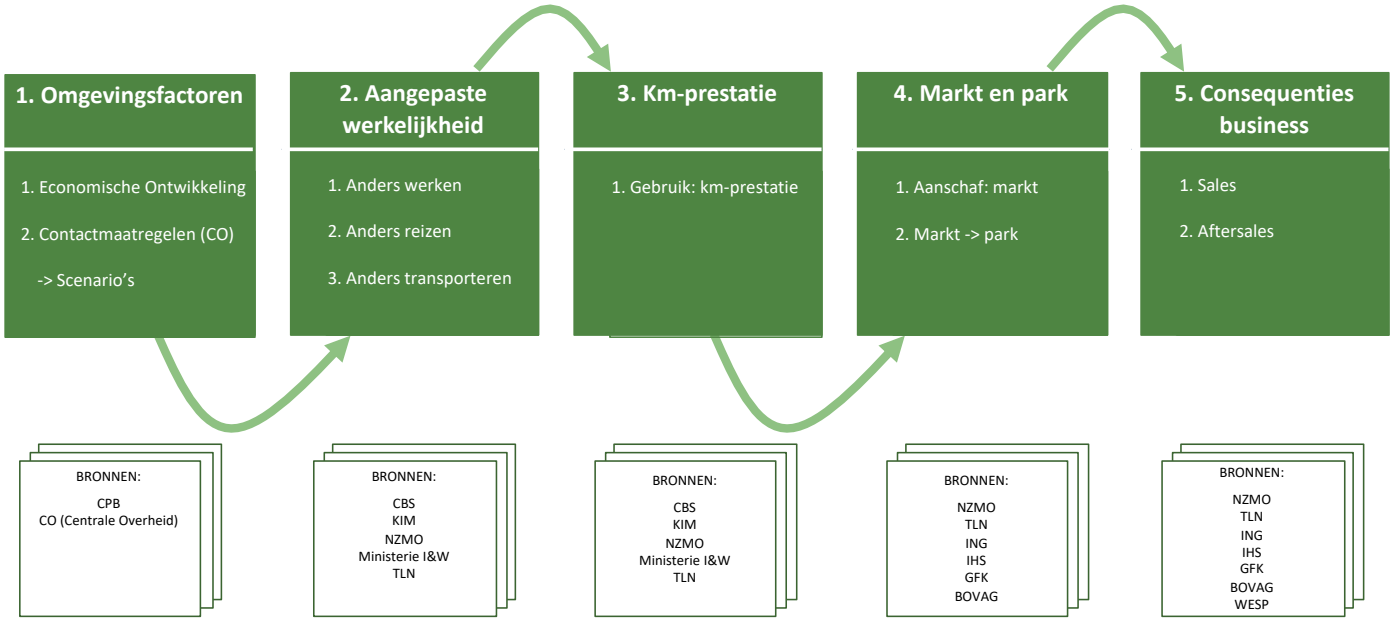
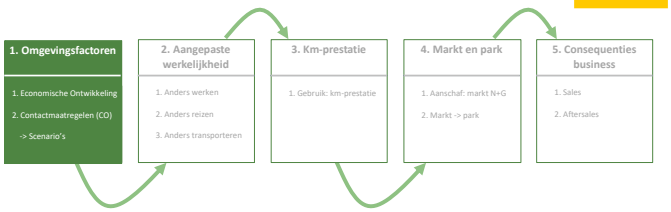


Fig. 3 Het forecastmodel gevisualiseerd inclusief de belangrijkste gebruikte bronnen

Realistische scenario’s voor 2021



1. Omgevingsfactoren

Gedrag wordt in belangrijke mate bepaald door omgevingsfactoren. De mate waarin gedrag wordt gestuurd door veranderingen in de omgeving is sterk afhankelijk van de (gepercipieerde) impact van die veranderingen. Het mag duidelijk zijn dat corona een stevige impact heeft op de economie in het algemeen en werken en reizen in het bijzonder. Alle drie grijpen ze direct in op de automotive en mobiliteitssector.

Basis: CPB-scenario’s en contactmaatregelen
De basis voor de forecast wordt gevormd door de macro-economische voorspellingen van het CPB in combinatie met de (verwachte) contact-maatregelen van de centrale overheid die overigens nationaal, regionaal en lokaal afgekondigd kunnen zijn. De macro-economische voorspellingen van het CPB dienen als onderbouwing voor vele beleidsterreinen en zijn alom geaccepteerd als bruikbaar fundament voor forecasting. Bovendien worden ze regelmatig geactualiseerd. De (verwachte) contactmaatregelen zijn een goede indicator voor reisbewegingen en reisduur.

De CPB-raming voor 2021 van november 2020 gaat uit van 2 scenario’s: een basisraming die ervan uitgaat dat de coronacrisis in Europa onder controle is en waarbij de economie in 2020 krimpt met 4,2% en groeit met 2,8% in 2021. En een start-stop-scenario waarin na de tweede golf er nieuwe golven in Nederland en elders volgen en eventuele vaccins nog onvoldoende beschikbaar of werkzaam zijn. De economie krimpt dan in 2020 met 4,5% en ook in 2021 is er sprake van krimp (met 0,6%) en de werkloosheid neemt verder toe naar 7,4%.

Dit zijn betere vooruitzichten dan de vorige raming van september 2020, maar wel omgeven met de nodige onzekerheid over het verloop van de corona-pandemie en het effect op de economie.



Fig. 4 CPB-scenario’s en (verwachte) contactmaatregelen zijn de basis voor de scenario’s van het forecastmodel

Realistische scenario’s voor 2021

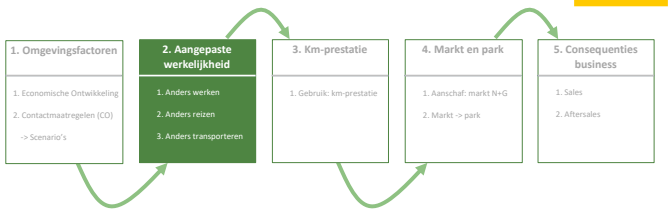
1.1 Economische ontwikkeling en contactmaatregelen

1. Economische Ontwikkeling
   -> conform CPB-raming

2. Contactmaatregelen
   -> globale indicatie maatregelen die door de overheid worden getroffen

	Scenario 1 **CPB-basisraming**	Scenario 2 CPB-start-stop-scenario
	2020 **2021**	**2020** **2021**
Bruto binnenlands product (BBP)	- 4,2 % +2,8 %	- 4,5 % -0,6 %
Werkloosheid	4,1 % 6,1 %	4,2 % 7,4 %
Toelichting	Voorzichtig herstel in 2021 en groei van de economie, maar het niveau van 2019 wordt nog niet gehaald. Uitvoer herstelt verder in 2021. Spaarquote huishoudens blijft uitzonderlijk hoog. Verduurzaming zal zich sterker ontwikkelen en investeringsbereidheid neemt toe.	De consumptie blijft achter door beperkende maatregelen, maar ook door terughoudendheid en/of angst bij consumenten. Het 3e ondersteuningspakket vormt een uniek en werkzaam vangnet. Toch zullen faillissementen en ontslagen volgen. Investeringen blijven achter en bezuinigingen worden verwacht.
Basis	Basis is 1,5 meter afstand	Basis is 1,5 meter afstand
Impact	Impact = Beperkt maar sector afhankelijk	Impact = Groot door omvangrijke en frequente maatregelen (lokaal, regionaal of nationaal)
Beleid	Beleid = Verdergaande versoepeling en waar nodig lokale / regionale maatregelen	Beleid = gedeeltelijke of gehele lockdown(s)

2. Aangepaste werkelijkheid (1)



1

De corona-crisis (inclusief de contactmaatregelen die daaruit voortvloeien) heeft invloed op de wijze waarop we werken en reizen. Meer thuiswerken, minder reizen en/of gebruikmaken van andere vervoersvormen heeft een direct gevolg voor de km-prestatie en daarmee (in combinatie met de koopkrachtontwikkeling uit de CPB-scenario’s) op de behoefte aan mobiliteitsgerelateerde producten en diensten.

Anders werken en anders reizen
Het CBS heeft, mede op basis van verplaatsingen die in kaart worden gebracht door Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM), zeer bruikbare statistieken over mobiliteit. Andere bronnen zoals het Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek (NZMO), publicaties van het Ministerie van I&W en TLN (voor goederenverkeer) geven op meerdere momenten in het jaar actuele inzichten in de verandering van de mobiliteitsbehoefte.

In het volgende overzicht wordt op basis van de historische ontwikkeling geschetst hoe anders werken en anders reizen zich naar verwachting per scenario zal ontwikkelen. Voor beide scenario’s wordt de onzekerheid of de bandbreedte van de mobiliteitsbehoefte aangeduid in de kolommen mobiliteit – (lagere mobiliteitsbehoefte dan geschetst) en mobiliteit + (hogere mobiliteitsbehoefte dan geschetst).

	Werken en reizen	Situatie 2019	Voorjaar 2020	Zomer 2020
Anders werken	**Thuiswerken**	33% van de werkenden werkt wel eens thuis en 6% volledig; gemiddeld 1 a 2 dagen per week (KiM). Bedrijven geven aan dat 37% van de medewerkers (deels) thuis werkt (NZMO).	Tussen de 45% en 55% van de werkenden werken thuis, 2/3 hiervan werkt volledig thuis (KiM). Bedrijven geven aan dat 67% van de medewerkers (deels) thuis werkt (NZMO).	Tussen de 40 en 50% van de werkenden werken thuis, waarvan de helft volledig thuis (KiM). Bedrijven geven aan dat 62% van de medewerkers (deels) thuis werkt (NZMO).
Anders reizen	**Reizen zakelijk**	Gemiddeld 1,4 zakelijke verplaatsingen per persoon per 3 dagen (KiM).	Gemiddeld 0,7 zakelijke verplaatsingen per persoon per 3 dagen (KiM).	Gemiddeld 1,1 zakelijke verplaatsingen per persoon per 3 dagen (KiM).
	Reizen particulier	Gemiddeld 1,2 privé verplaatsingen per persoon per dag (CBS).	Meeste verplaatsingen zijn sterk afgenomen, voornamelijk boodschappen en toeren/wandelen (KiM).	Steeds meer privé verplaatsingen. Nog niet op niveau van 2019, maar wel een sterke toename t.o.v. het voorjaar (KiM).

Realistische scenario's voor 2021

Anders werken

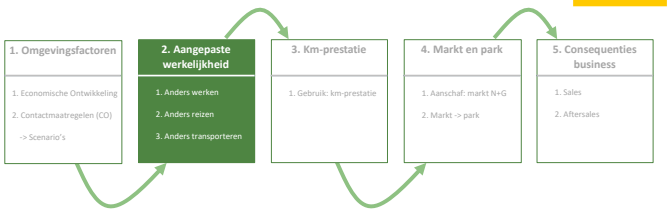
Anders reizen

Werken en reizen	Mobiliteit -	Scenario 1 | CPB-basisraming	Mobiliteit +	Mobiliteit -	Scenario 2 | CPB-start-stop-scenario	Mobiliteit +
Thuiswerken	*Thuiswerken op niveau zomer 2020.*	Steeds meer mensen gaan weer naar het werk en thuiswerken zal in 2021 afnemen ten opzichte van 2020. Echter ten opzichte van 2019 ligt het aantal mensen dat thuis werkt en de frequentie van thuiswerken hoger. Tussen de 40 en 60% van de thuiswerkers verwacht vaker thuis te werken dan voor corona en de verwachting is gemiddeld tussen de 1 à 3 dagen thuis te werken. Slechts 10% verwacht fulltime thuis te werken (KiM). Ook bedrijven verwachten een blijvende toename van thuiswerken in de toekomst, in 2021 zal 55% van de medewerkers deels thuis blijven werken (NZMO).	*Thuiswerken weer op niveau 2019.*	*Thuiswerken op maximaal niveau, 60% werkt 5 dagen per week thuis.*	Thuiswerken gaat weer terug naar het niveau van voorjaar 2020 op advies van de overheid. In de loop van 2021 zal het thuiswerken langzaam afnemen. Niet iedereen kan thuiswerken, maar voor wie het mogelijk is wordt verwacht dat er wordt thuisgewerkt. Tijdens de lockdown in het voorjaar kon 50%-55% van de medewerkers thuiswerken en hiervan was in juli de helft volledig thuis. Voornamelijk hoger opgeleiden en ouderen werken thuis (KiM). Bedrijven geven aan dat ongeveer 2/3 van het personeel thuiswerkt (NZMO).	*Thuiswerken op niveau scenario 1.*
Reizen zakelijk	*Zakelijk reizen op niveau van 2020.*	Zakelijke reizen nemen in 2021 toe ten opzichte van 2020. De verwachting is dat het aantal zakelijke kilometers in 2021 nog onder het niveau van 2019 zal liggen. Dit komt door de toename van het thuiswerken en nog niet volledige herstel van de economie. Bedrijven verwachten dat zakelijke auto's 25% minder kilometers maken in 2020 en 10% minder in 2021 ten opzichte van 2019 (NZMO). 52% van de mensen die uit het OV zijn gestapt en gebruik maken van de fiets verwachten dit ook te blijven doen (KiM).	*Toename van zakelijk reizen ten opzichte van 2019.*	*Alleen woon-werk verkeer cruciale sectoren.*	Zakelijke reizen zullen in 2021 niet toenemen ten opzichte van 2020. Thuiswerken blijft de norm en de werkloosheid stijgt. Zakelijke reizen naar het buitenland zijn helemaal niet mogelijk. Verwachting is dat net als in 2020 en 2021 zakelijke auto's een kwart minder kilometers zullen maken (NZMO). Zakelijke ritten met het OV zullen laag blijven en de fiets en auto zullen vaker als alternatief worden gebruikt (KiM en I&W).	*Zakelijk reizen op niveau van scenario 1.*
Reizen particulier	*Privé reizen op niveau van 2020.*	Privé reizen zullen weer op het niveau van 2019 komen, autovakanties binnen Europa zijn in 2021 weer mogelijk. Mensen komen weer vaker naar buiten. De fiets zal populairder zijn dan in 2019 (KiM).	*Toename van privé reizen ten opzichte van 2020.*	*Alleen noodzakelijke privé ritten.*	Privé reizen zullen in 2021 op hetzelfde niveau liggen als in 2020. Het aantal privé kilometers ligt circa 10% lager dan in 2019. De privéritten die gemaakt worden zullen echter wel op de fiets of met de auto gemaakt worden. Nauwelijks met het OV (NZMO, KiM, I&W).	*Privé reizen op niveau van scenario 1.*

2. Aangepaste werkelijkheid (2)

Het tweede overzicht geeft informatie over de gerealiseerde ‘modal shift’ en de verwachting voor 2021: hoe zal het gebruik van de vervoersvormen auto, OV en fiets zich ontwikkelen en in welke mate is er sprake van substitutie?

De verwachting met betrekking tot de ontwikkeling van het goederenvervoer (‘anders transporteren’) is in het derde overzicht opgenomen.



2

’Modal shift’

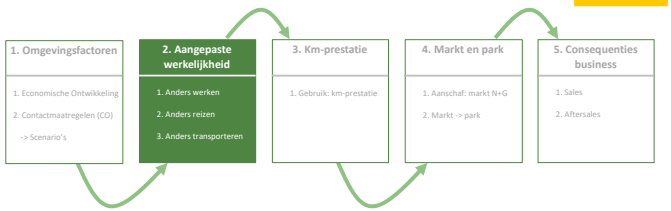
Mobilititeitsmix	Situatie 2019	Voorjaar 2020	Zomer 2020
Auto	47% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de auto en dit betreft 68% van de km's (CBS).	40% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de auto (KiM).	45% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de auto (KiM).
OV	6% van het aantal verplaatsingen gebeurt met het OV en dit betreft 14% van de km's (CBS).	1% van het aantal verplaatsingen gebeurt met het OV (KiM).	3% van het aantal verplaatsingen gebeurt met het OV (KiM).
Fiets	28% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de fiets en dit betreft 9% van km's (CBS).	23% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de fiets (KiM).	29% van het aantal verplaatsingen gebeurt met de fiets (KiM).

Realistische scenario’s voor 2021

’Modal shift’

Mobiliteitsmix	OV -	Scenario 1 | CPB-basisraming	OV +	OV -	Scenario 2 | CPB-start-stop-scenario	OV +
Auto	*Auto blijft belangrijkste vervoersmiddel voor OV-reizigers*	34% van de OV-gebruikers die in het voorjaar zijn overgestapt naar de auto zullen in de auto blijven rijden. De rest gaat weer terug naar het OV (KiM).	*OV-reizigers stappen weer uit de auto terug in het OV.*	*Omdat OV-gebruik nagenoeg stil ligt zijn mensen genoodzaakt om de auto te gebruiken voor lange ritten.*	Auto is voor iedereen de veilige bubbel. Circa de helft van de OV-reizigers kiest voor auto als substituut (KiM en I&W). Auto van de zaak staat onder druk. Steeds meer bedrijven zullen hun wagenpark afbouwen (NZMO).	*Autogebruik gelijk aan zomer 2020.*
OV	*OV op niveau van zomer 2020*	Gebruik OV zal weer toenemen, maar niet naar het oude niveau.	*OV op niveau van 2019.*	*OV ligt nagenoeg stil.*	OV wordt nauwelijks gebruikt tijdens een tweede lockdown en zal wellicht later in 2021 langzaam weer op gang komen.	*Ondanks lockdown blijven mensen OV gebruiken en nemen mondkapje voor lief.*
Fiets	*Bus, tram en metro reizigers stappen verder over op de fiets*	34% van de OV-gebruikers die in het voorjaar zijn overgestapt naar de fiets zullen blijven fietsen. De rest gaat weer terug naar het OV (KiM). Daarnaast wordt de fiets van de zaak steeds belangrijker. 26% van de bedrijven verwacht een toename van de fiets van de zaak, met name grote bedrijven (NZMO).	*OV-reizigers stappen weer van de fiets terug in het OV.*	*Fietsen wordt gezien als het meest gezonde alternatief voor korte ritten.*	Fiets blijft een goed alternatief voor OV-reizigers, met name bus, tram en metro reizigers stappen over op de fiets (37%) (KiM). Het aantal bedrijven dat een fiets van de zaak verwacht aan te bieden zal verder toenemen.	*Fiets wordt ook niet gezien als veilig vervoermiddel.*

2. Aangepaste werkelijkheid (3)



3

Anders transporteren

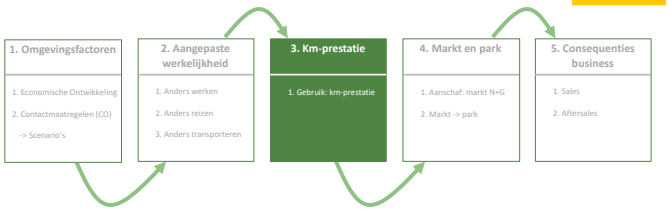
Goederenvervoer	Situatie 2019	Voorjaar 2020	Zomer 2020
Goederenvervoer	Verkeersprestatie door vrachtverkeer is in 2019 met 1,1% gestegen ten opzichte van 2018 (KiM). Grote vraag naar chauffeurs vanuit de branche (TLN).	70% van de transport-ondernemers ziet de omzet dalen, gemiddelde met 28% (TLN).	Veel sectoren paken de draad weer op. Echter sommige sectoren hebben het nog zwaar, zo zijn er nog 25% minder zeecontainers dan vorig jaar (Panteia)

Realistische scenario’s voor 2021

Anders transporteren

Goederenvervoer	Scenario 1 | CPB-basisraming	Scenario 2 | CPB-start-stop-scenario
Goederenvervoer	Goederenvervoer komt steeds verder op gang, echter niet tot op het niveau van 2019. Naar verwachting neemt de verkeersprestatie van vrachtwagens in Nederland in 2020 met 6,2% af, maar neemt deze in 2021 weer met 1,9% toe (KiM). Naar verwachting is er dan nog steeds minder containervervoer. Distributie naar winkels zal weer toenemen; echter er zal sprake zijn van een blijvende toename van online verkopen. De bouw en de agrarische sector hebben weinig last gehad van de crisis en draaien gewoon door.	Goederenvervoer heeft zwaar te lijden onder de beperkende maatregelen, internationaal vervoer zal sterk afnemen. Transportondernemers gaan het wagenpark inkrimpen. Naar verwachting neemt de verkeersprestatie van vrachtwagens in Nederland in 2020 met 6,2% af en in 2021 met nog eens 2,6% (KiM). Verdere afname van containervervoer. Distributie naar winkels is beperkt op supermarkten na. De verdere toename van online verkopen biedt zeker kansen. De bouw en de agrarische sector krijgen ook last van de crisis.

3. Km-prestatie

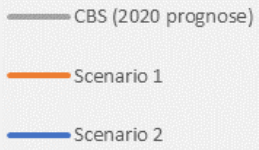


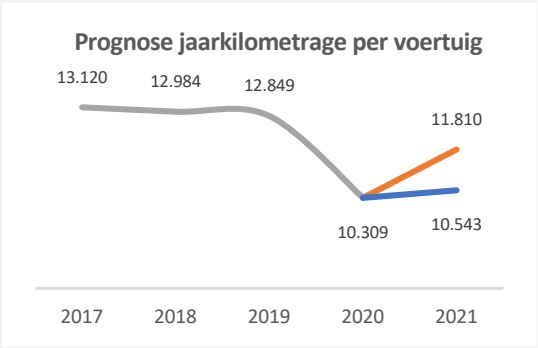
Voortbordurend op de ‘veranderde werkelijkheid’ als gevolg van anders werken en anders reizen (zie vorige paragraaf) is het gebruik in kilometers per vervoersvorm af te leiden. Zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer.

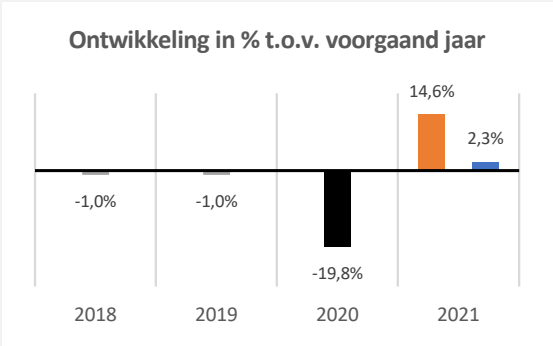
Realistische scenario’s voor 2021

Kilometers per voertuig

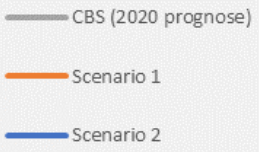
Personenauto’s totaal

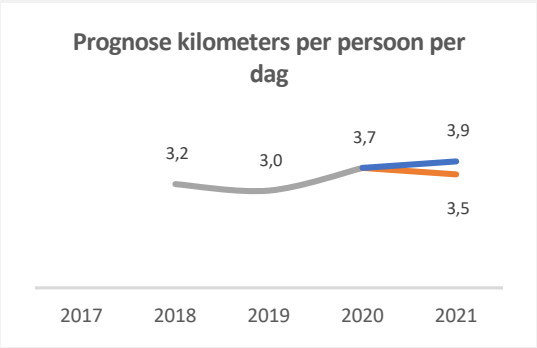


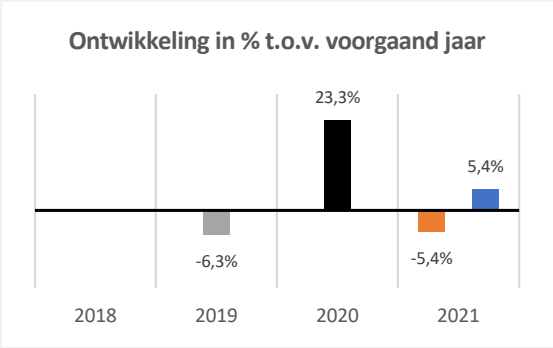




Fiets (per persoon per dag)







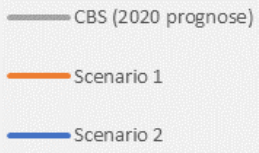
Toelichting

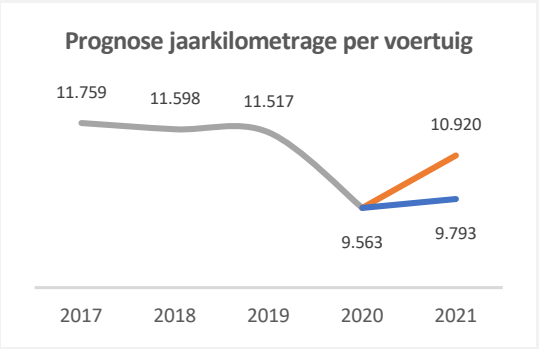
De economische situatie in combinatie met de corona-maatregelen hebben er voor gezorgd dat in 2020 minder kilometers met de auto zijn gereden dan in 2019. Voornamelijk het aantal woon-werk en zakelijke ritten is sterk afgenomen. Daarnaast was het in beperkte mate mogelijk om naar het buitenland te gaan met de auto. Op basis van het aantal privé en zakelijke auto’s en het verwachte aantal privé en zakelijke kilometers hebben wij berekend dat een gemiddelde auto in 2020 19% minder kilometers aflegt. Ook voor 2021 zal het aantal kilometers per auto lager liggen dan in 2019. Ook al wordt voor scenario I wel een herstel verwacht.
Het aantal fietskilometers neemt naar verwachting wel toe. Veel mensen gebruikten de fiets als alternatief voor het OV en daarnaast is er meer recreatief gebruik gemaakt van de fiets.

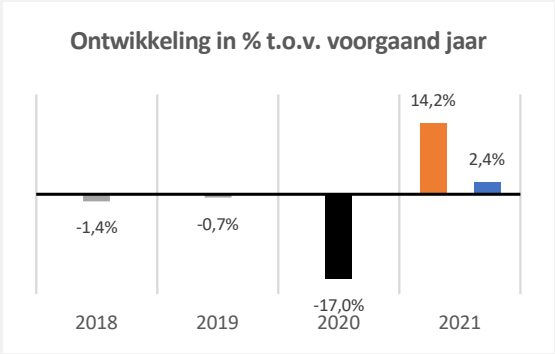
Realistische scenario's voor 2021

Kilometers per voertuig

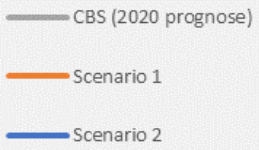
Personenauto's privé bezit

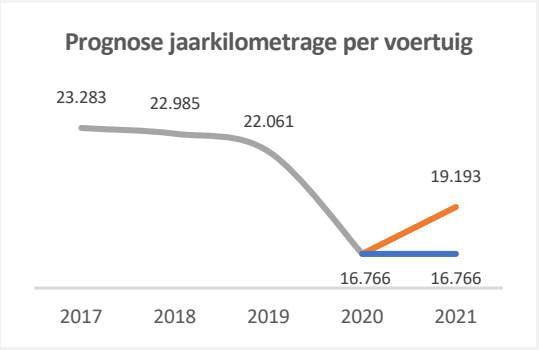


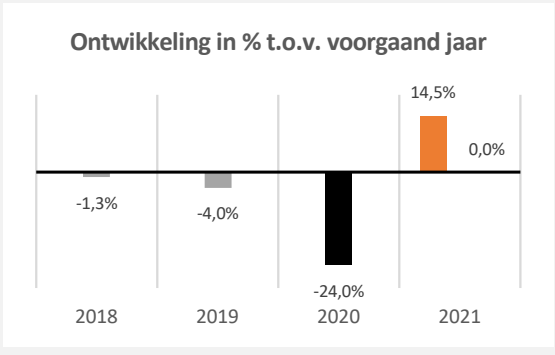




Personenauto's zakelijk bezit







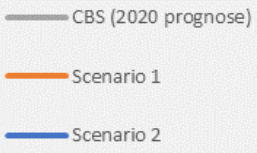
Toelichting

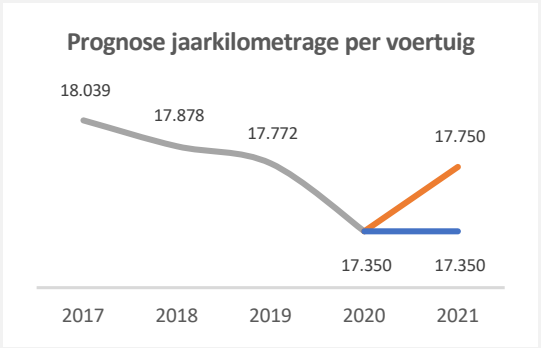
De afname van auto's in bezit van bedrijven is groter dan in privé bezit. Voornamelijk de zakelijke ritten (incl. woon-werk) zijn sterk afgenomen. Naar schatting zijn 75% van de ritten gemaakt door auto's in bezit van bedrijven zakelijk en de overige privé. Bij privé auto's is 40% zakelijk (voornamelijk woon-werkverkeer) en 60% privé. Ook het aantal privé kilometers is afgenomen, maar in mindere mate dan de zakelijke kilometers.

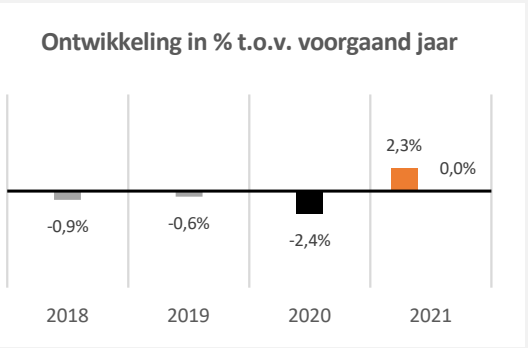
Realistische scenario’s voor 2021

Kilometers per voertuig

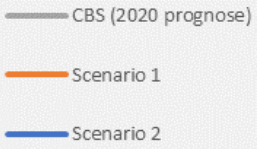
Bestelauto’s

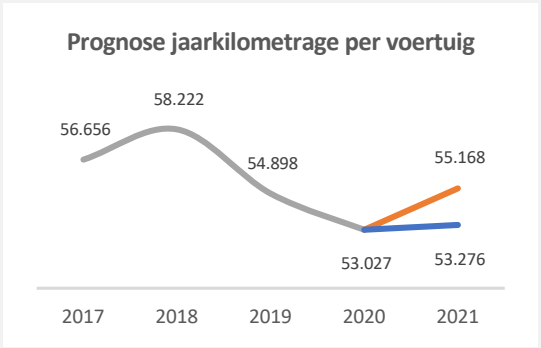


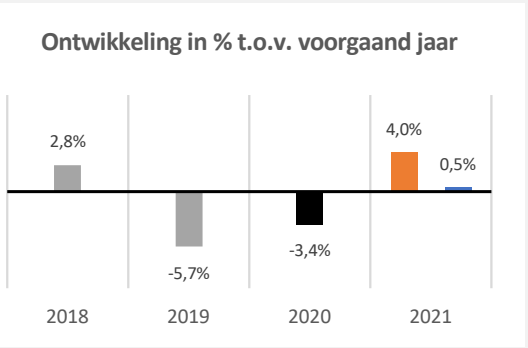




Vrachtwagens







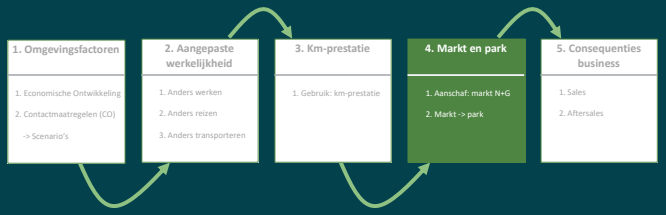
Toelichting

De afname van het aantal kilometers per voertuig is bij bestelauto’s en vrachtwagens aanzienlijk lager dan bij personenauto’s. Al zijn de verschillen per sector zeer groot. Zo worden vrachtwagens en bestelauto’s in de pakketbezorging intensiever gebruikt. In andere sectoren is juist een sterke afname van het aantal kilometers zichtbaar. Bij vrachtwagens is te constateren dat de afname van het aantal kilometers per vrachtwagen relatief laag is. Echter hier is een trend zichtbaar dat veel vrachtwagens stilgezet worden en verkocht worden aan het buitenland, met een afname van het park tot gevolg.

4. Markt en park

PERSONENAUTO’S

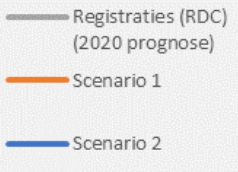
Markt en park

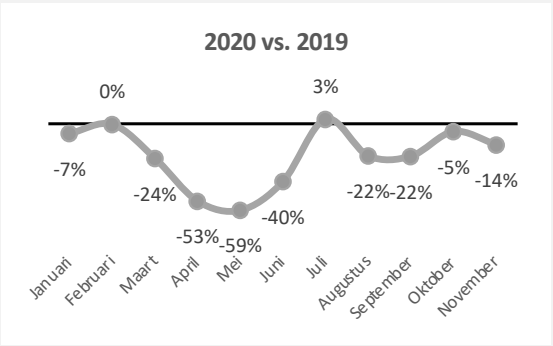


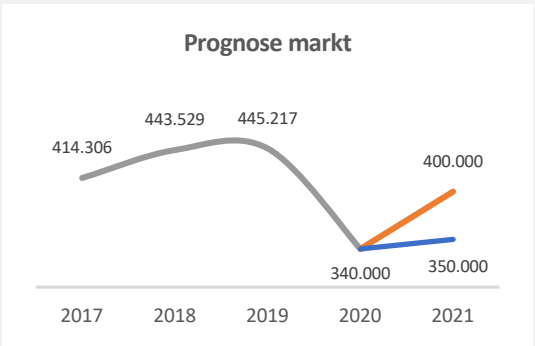
Personenauto’s: markt en park

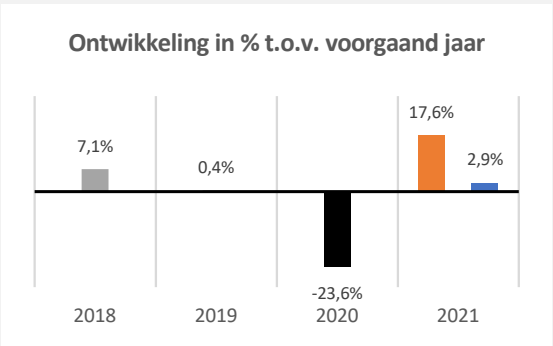
Personenauto’s Nieuw

Markt personenauto’s nieuw

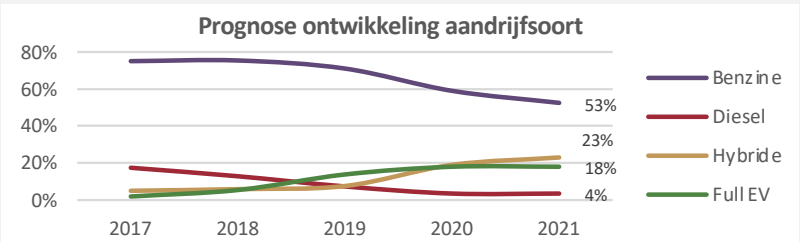


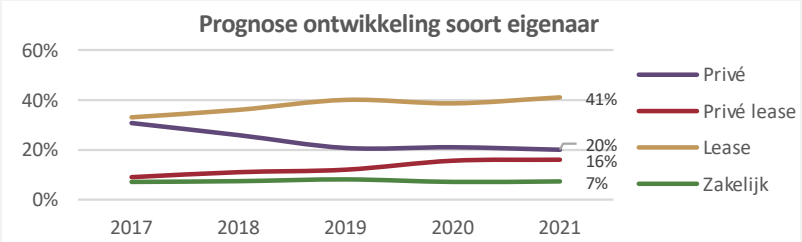






Bijzondere ontwikkelingen





Toelichting

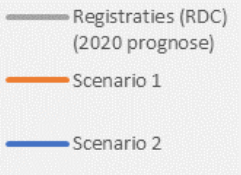
De verkoop van nieuwe personenauto’s is in de eerste 10 maanden van 2020 met circa 25% afgenomen ten opzichte van 2019. Tijdens de intelligente lockdown in het voorjaar was de verkoop zelfs gehalveerd. In de laatste maanden van dit jaar zullen nog voornamelijk veel elektrische auto’s worden geregistreerd, mede door de uitlevering van nieuwe modellen, maar voornamelijk ivm de hogere bijtelling van 12% in 2021.

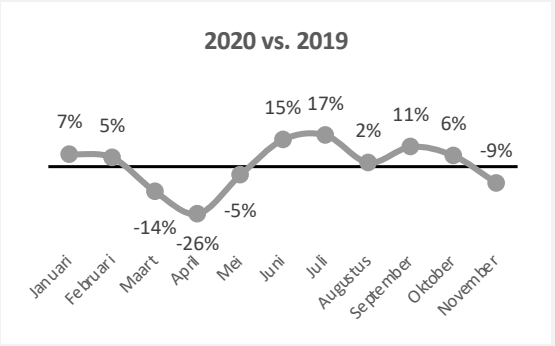
Naar verwachting zullen er in 2020 340.000 nieuwe personenauto’s worden geregistreerd. Voor volgend jaar heeft BOVAG een inschatting gemaakt van 400.000 auto’s, ervan uitgaande dat de economie weer aantrekt. Mocht dit niet het geval zijn dan zal de verkoop niet veel beter zijn dan in 2020. Net als in 2020 zullen de hybride en elektrische auto’s een belangrijke rol spelen. Daarnaast zal de toename van private leaseauto’s doorzetten.

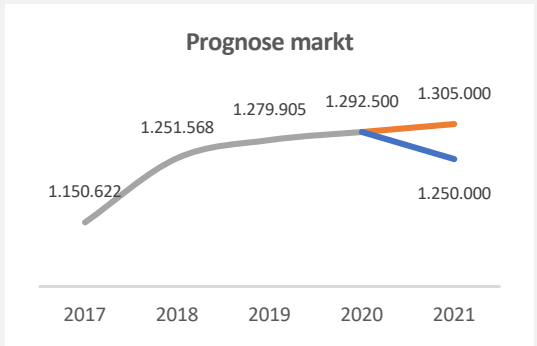
Personenauto’s: markt en park

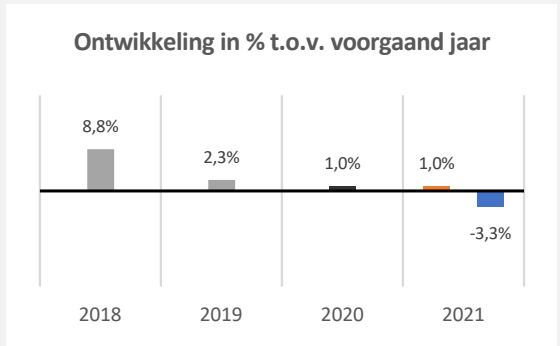
Personenauto’s Gebruikt

Markt personenauto’s gebruikt (Autobedrijven)

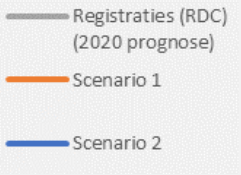


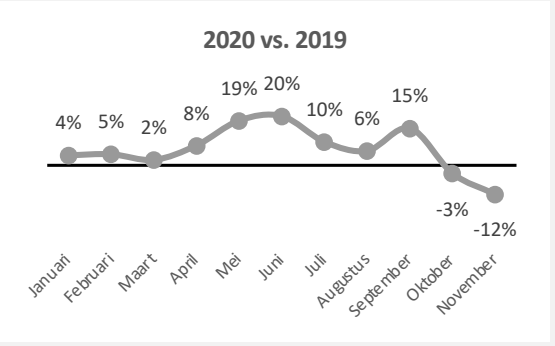


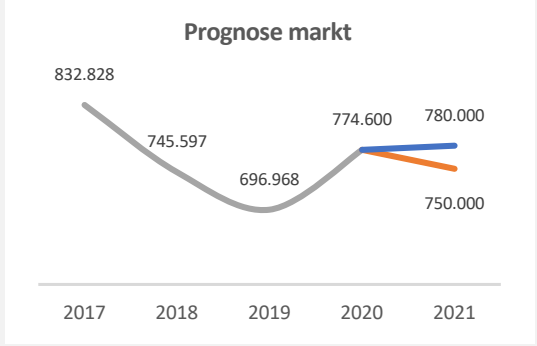


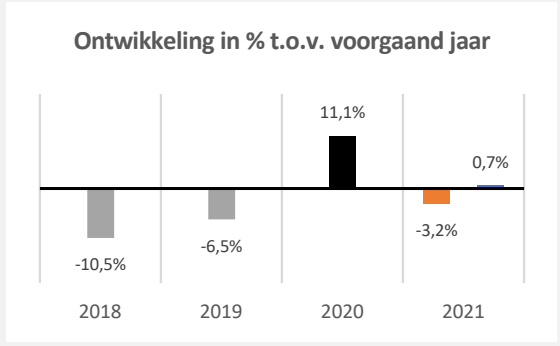


Markt personenauto’s gebruikt (Particulieren)









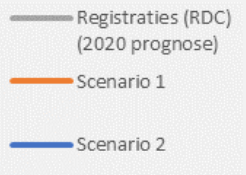
Toelichting

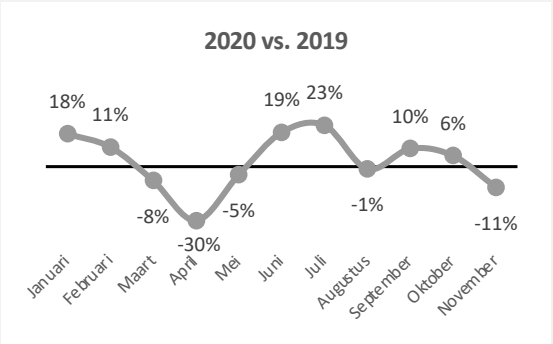
De verkoop van gebruikte auto’s zal in 2020 toenemen t.o.v. 2019. De toename komt vooral dankzij de sterke groei van de verkoop van occasions door particulieren. Dit wordt onder andere veroorzaakt door OV-reizigers die het OV willen mijden en daarom een betaalbare occasion aanschaffen. Er is een toenemend aanbod van particulieren die afscheid willen nemen van hun auto aangezien ze deze minder gebruiken. Deze trend zal doorzetten in scenario II, in scenario I zullen de autobedrijven meer profiteren.

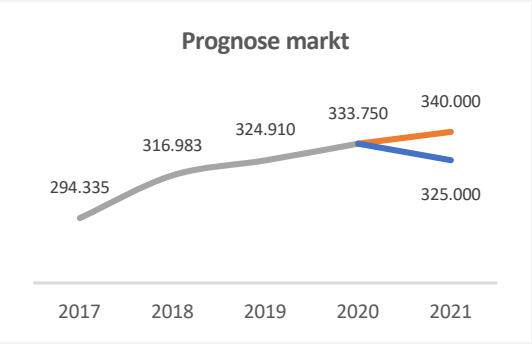
Personenauto’s: markt en park

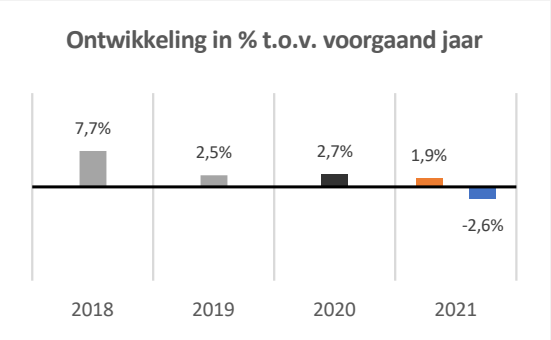
Personenauto’s Gebruikt

Markt personenauto’s gebruikt (BOVAG Autodealers)

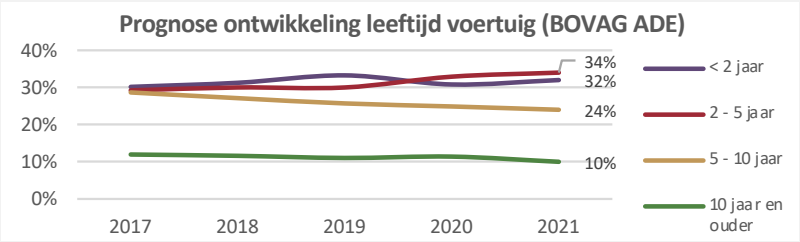


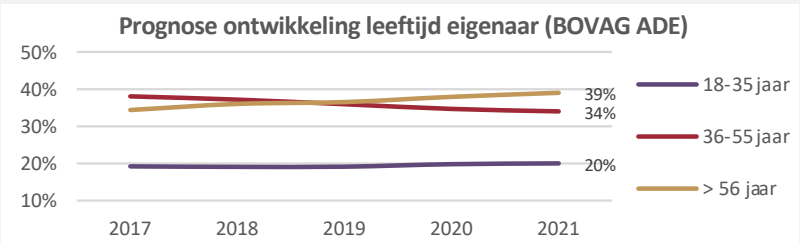






Bijzondere ontwikkelingen





Toelichting

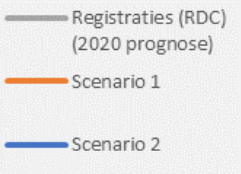
Autodealers zien de verkoop van gebruikte auto’s in 2020 toenemen ten opzichte van 2019. In het voorjaar was er nog sprake van een grote terugval echter dit herstelde zich in de zomer. Voor de laatste maanden van dit jaar wordt weer een lichte terugval verwacht. Naar verwachting zullen de autodealers in scenario I de groei van afgelopen jaren doorzetten, echter in scenario II wordt verwacht dat de occasion verkopen terug zullen lopen.

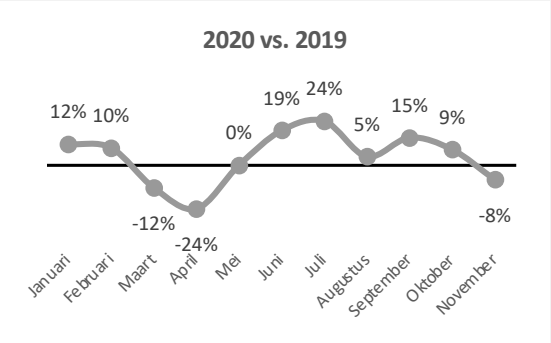
In 2020 is bij autodealers voornamelijk de vraag van auto’s tussen de 2 en 5 jaar gestegen. De vraag naar oudere auto’s neemt af. Verder is opvallend dat de gemiddelde leeftijd van occasionkopers is gestegen bij autodealers. De groep van 56 jaar en ouder is dit jaar het grootst (bron: RDC).

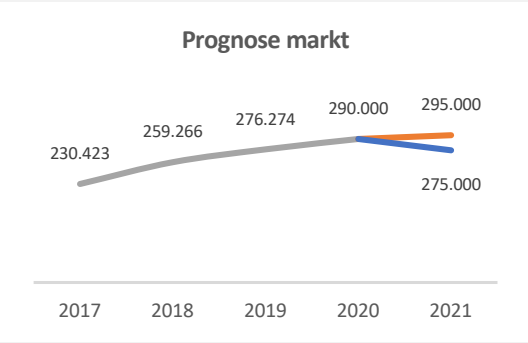
Personenauto’s: markt en park

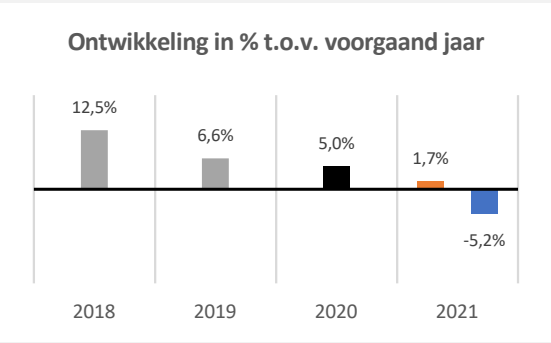
Personenauto’s Gebruikt

Markt personenauto’s gebruikt (BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven)

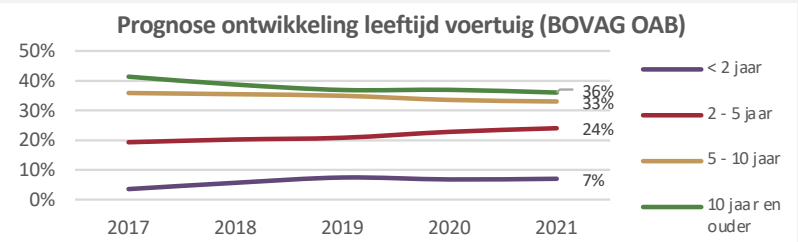


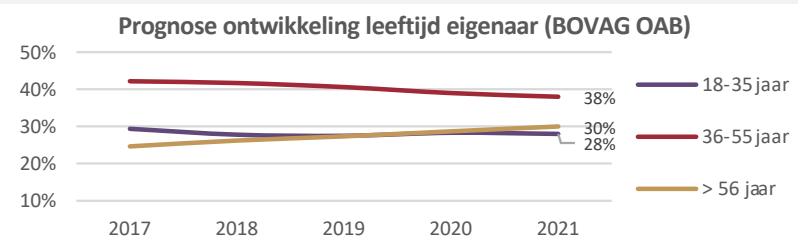






Bijzondere ontwikkelingen





Toelichting

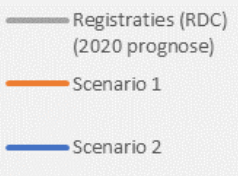
Van alle autobedrijven groeien de occasionverkopen in 2020 bij de BOVAG onafhankelijke autobedrijven het sterkst. Naar verwachting zal de verkoop 5% hoger liggen dan in 2019. Ook zij hebben een dip gehad in het voorjaar, echter in de zomer was dit weer hersteld. Net als bij de autodealers zal de groei van afgelopen jaren doorzetten in 2021 bij scenario I. In scenario II zal de verkoop van gebruikte auto’s op het niveau van 2019 liggen.

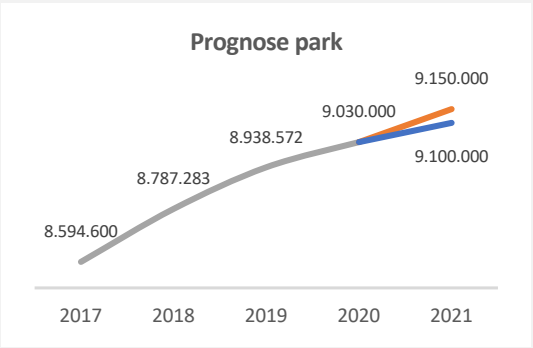
Net als bij de autodealers is voornamelijk de vraag van auto’s tussen de 2 en 5 jaar toegenomen. Tevens neemt ook hier de gemiddelde leeftijd van de klant toe. De grootste groep is tussen de 36 en 55 jaar oud, echter de groep van 56 jaar en ouder neemt het sterkst toe (bron: RDC).

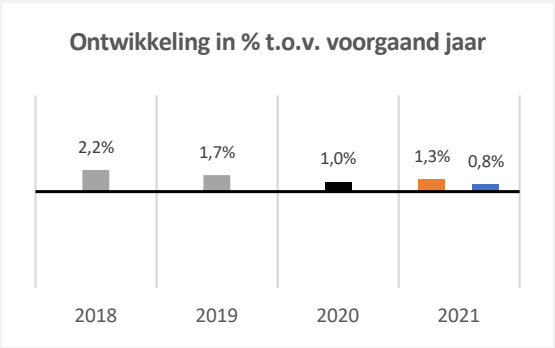
Personenauto’s: markt en park

Park personenauto’s

Park personenauto’s







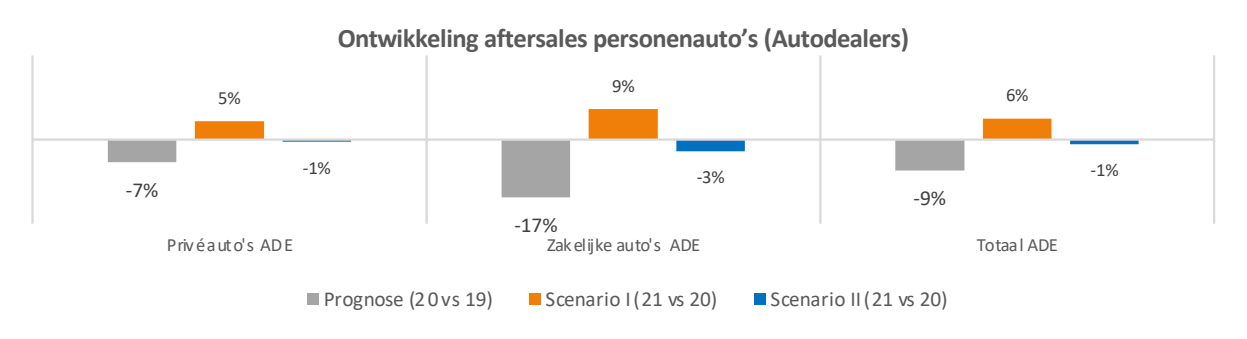
Toelichting

Het personenautopark groeit nog gestaag door en is in 2020 door de grens van 9 miljoen auto’s gegaan. De groei is echter wel minder groot dan voorgaande jaren. In het verleden lag de groei jaarlijks rond de 2%. In 2020 en 2021 zal de groei rond 1% liggen. Dit komt voornamelijk door de sterke afname van nieuw verkochte auto’s, dit wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de import van gebruikte auto’s die nog steeds op een hoog niveau ligt.

Personenauto’s: markt en park

Aftersales Personenauto’s

Aftersales personenauto’s (BOVAG Autodealers)



Onderscheid soort werkzaamheden (ontwikkeling t.o.v. voorgaand jaar)

2020 (t.o.v. 2019)
Autodealers

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	-4%	-16%
Banden vervangen/ wisselen	-4%	-10%
Overig reparaties/ autopech	-12%	-20%

2021 Scenario I (t.o.v. 2020)
Autodealers

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	4%	9%
Banden vervangen/ wisselen	3%	7%
Overig reparaties/ autopech	10%	10%

2021 Scenario II (t.o.v. 2020)
Autodealers

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	0%	-3%
Banden vervangen/ wisselen	0%	2%
Overig reparaties/ autopech	-2%	-6%

Toelichting

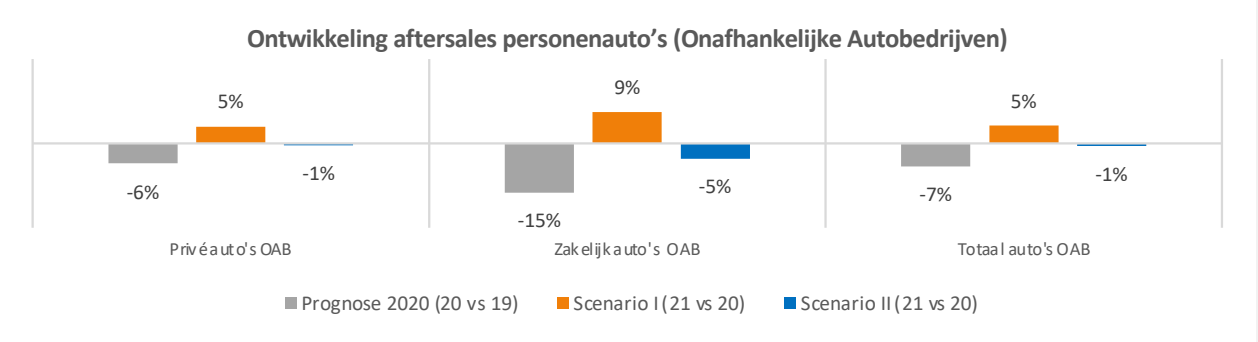
In 2020 is het aftersales volume bij dealers 9% lager dan 2019. Dit betreft externe werkzaamheden, intern werk is hier dus niet bij inbegrepen.
De afname manifesteert zich sterker bij zakelijke auto’s dan bij privéauto’s, dat is een direct gevolg van het hogere jaarkilometrage van zakelijke auto’s en de relatief grote afname van het aantal gereden zakelijke kilometers in 2020.

Bij de prognose van het aftersales volume in 2021 is enerzijds rekening gehouden met de verwachte verandering in kilometers en anderzijds met het soort werkzaamheden: sommige werkzaamheden zijn geheel of grotendeels kilometer-gerelateerd, andere zijn dat niet (zoals APK).
Voor elk van de scenario’s is de prognose de gewogen optelling van deze werkzaamheden.

Personenauto’s: markt en park

Aftersales Personenauto’s

Aftersales personenauto’s (BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven)



Onderscheid soort werkzaamheden (ontwikkeling t.o.v. voorgaand jaar)

2020 (t.o.v. 2019)
BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	-2%	-16%
Banden vervangen/ wisselen	-7%	-11%
Overig reparaties/ autopech	-12%	-20%

2021 Scenario I (t.o.v. 2020)
BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	2%	9%
Banden vervangen/ wisselen	5%	7%
Overig reparaties/ autopech	10%	10%

2021 Scenario II (t.o.v. 2020)
BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven

	Privé auto	Auto van de zaak
APK / Beurten	0%	-2%
Banden vervangen/ wisselen	-1%	1%
Overig reparaties/ autopech	-2%	-6%

Toelichting

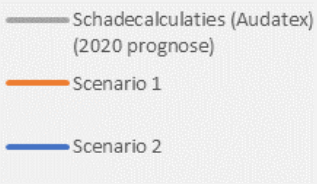
In 2020 is het aftersales volume bij onafhankelijke autobedrijven 7% lager dan 2019, een iets minder sterke daling dan bij dealers. Ook hier gaat het om externe werkzaamheden, intern werk is hier dus niet bij inbegrepen.
De afname manifesteert zich sterker bij zakelijke auto’s dan bij privéauto’s, dat is een direct gevolg van het hogere jaarkilometrage van zakelijke auto’s en de relatief grote afname van het aantal gereden zakelijke kilometers in 2020.

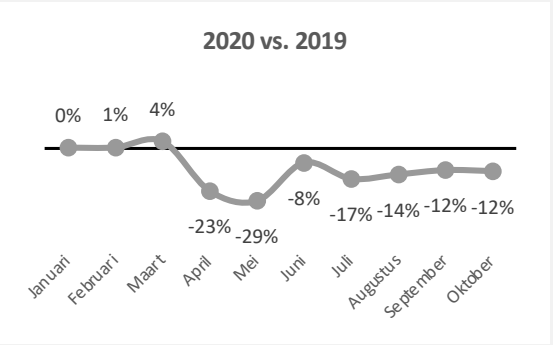
Bij de prognose van het aftersales volume in 2021 is enerzijds rekening gehouden met de verwachte verandering in kilometers en anderzijds met het soort werkzaamheden: sommige werkzaamheden zijn geheel of grotendeels kilometer-gerelateerd, andere zijn dat niet (zoals APK).
Voor elk van de scenario’s is de prognose de gewogen optelling van deze werkzaamheden.

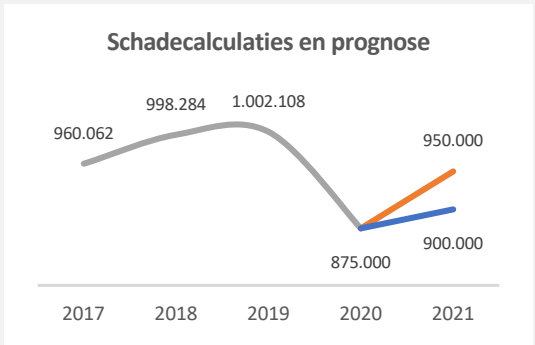
Personenauto’s: markt en park

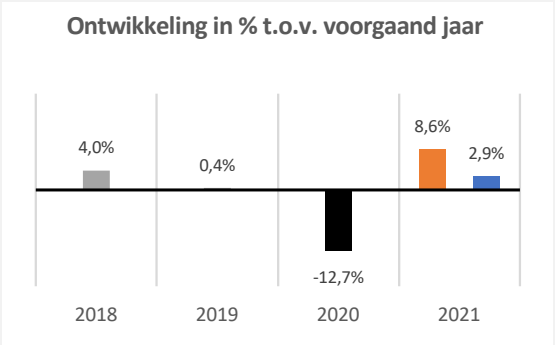
Schade personen- & bestelauto’s

Schade personen- & bestelauto’s









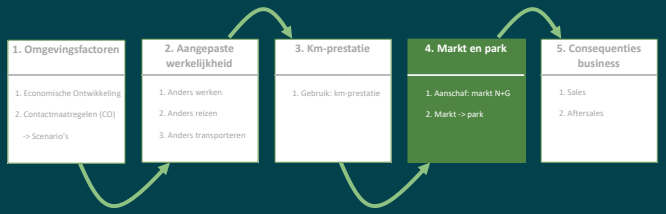
Toelichting

Het aantal gecalculeerde schades zal in 2020 naar verwachting met circa 13% afnemen ten opzichte van 2019. Het totaal aantal schades is voor een groot deel afhankelijk van het aantal gereden kilometers, maar niet lineair. Aan de ene kant zijn er de schades aan stilstaande voertuigen (zoals inbraak, diefstal, etc.), daarnaast ligt het aantal schades in 2020 per miljoen kilometer iets hoger dan in 2019. Verklaringen hiervoor zijn o.a. het wegwerken van oudere schades, auto’s die stilstaan worden eerder gerepareerd aangezien ze toch niet of minder gebruikt worden.

Daarnaast kan het veranderde reisgedrag invloed hebben op de hoeveelheid schades.
In 2021 wordt in beide scenario’s een toename van het aantal schades verwacht. Echter het totaal aantal schades zal lager zijn dan in 2019 aangezien er minder gereden wordt. De groei van het totale wagenpark dempt daarentegen een deel van dit effect.

BESTELAUTO’S

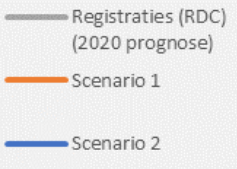
Markt en park

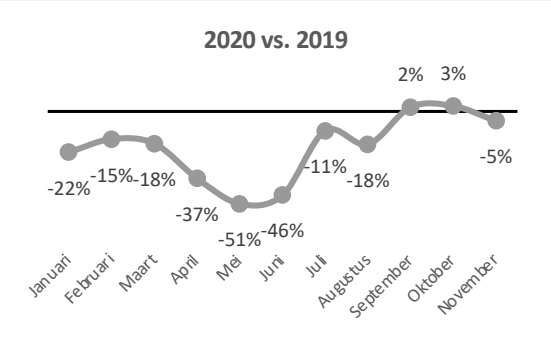


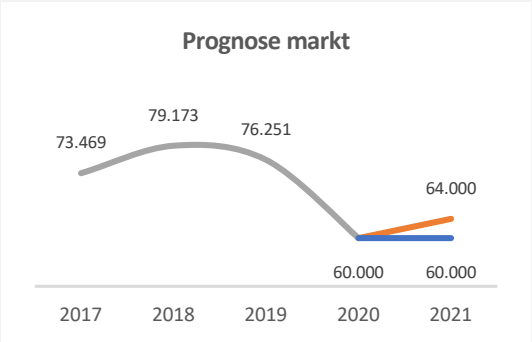
Bestelauto’s: markt en park

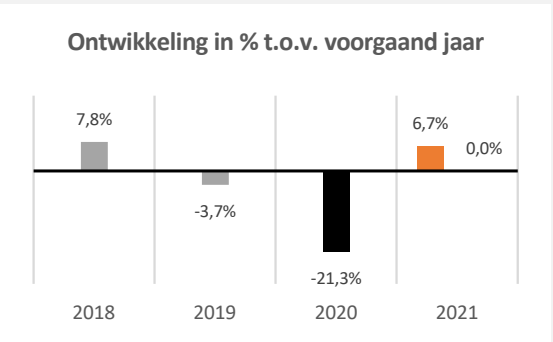
Bestelauto’s Nieuw

Markt bestelauto’s nieuw

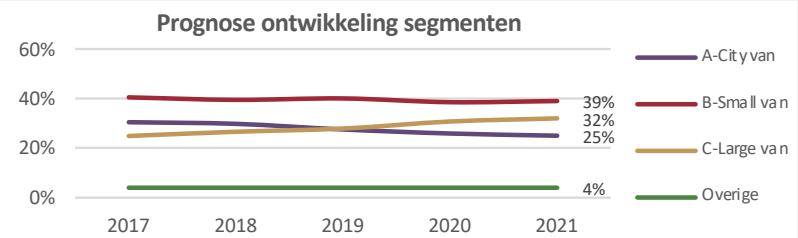








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

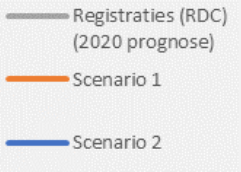
De verkoop van nieuwe bestelauto’s zal in 2020 sterk afnemen ten opzichte van 2019. Naar verwachting zal deze 25% lager liggen waardoor de markt uitkomt op 57.000 auto’s. Veel ondernemers zijn voorzichtig met het bestellen van nieuwe bestelauto’s. Ook volgend jaar zullen de verkopen lager liggen dan in voorgaande jaren. BOVAG verwacht bij economisch herstel 64.000 auto’s, echter in scenario II zal deze rond de 60.000 auto’s uitkomen.

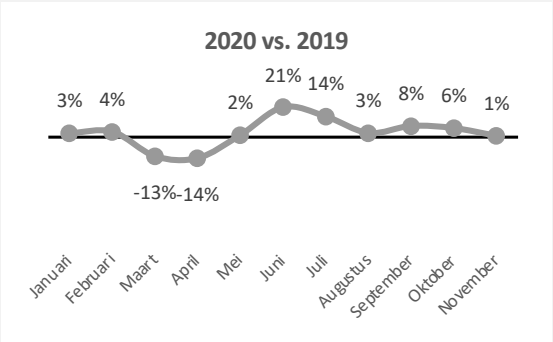
Niet alle bedrijven hebben te lijden onder de crisis. Voornamelijk de pakketbezorgers hebben het drukker dan ooit. Dit zien we dan ook terug in het toenemende marktaandeel van grote bussen, zoals de Volkswagen Crafter en Mercedes Sprinter. Het marktaandeel van kleine bestelauto’s neemt af.

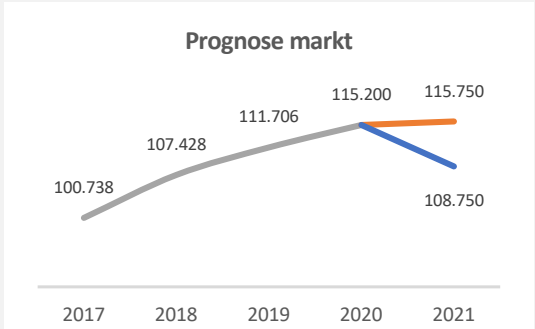
Bestelauto’s: markt en park

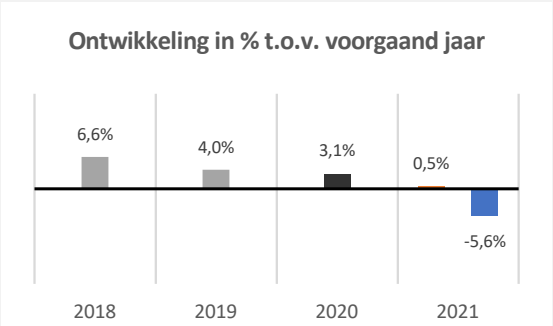
Bestelauto’s Gebruikt

Markt bestelauto’s gebruikt (autobedrijven)

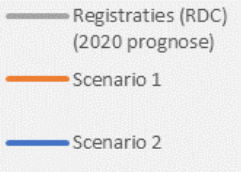


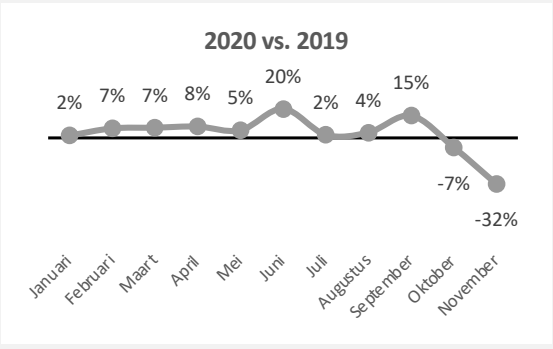


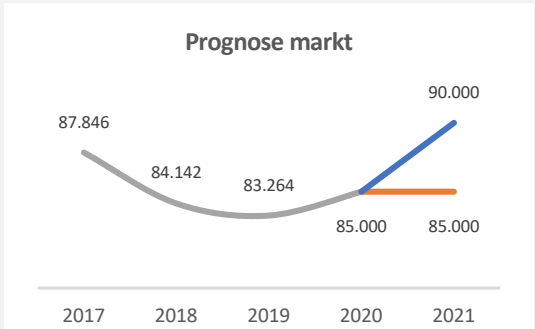


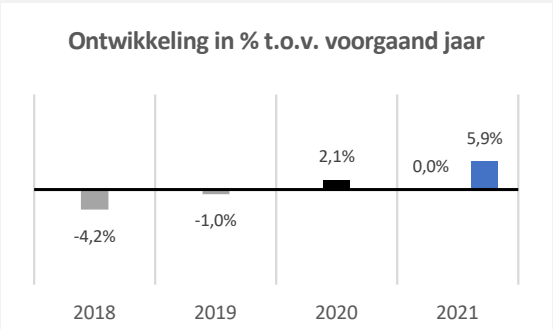


Markt bestelauto’s gebruikt (overig)









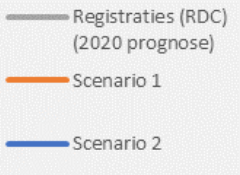
Toelichting

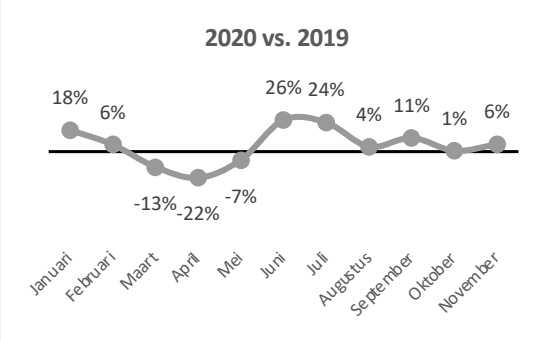
Net als bij personenauto’s zal de verkoop van gebruikte bestelauto’s in 2020 toenemen t.o.v. 2019. Ook hier zien we voornamelijk een sterke toename van verkopen door niet-autobedrijven (particulieren en bedrijven die zelf hun auto verkopen). Een toenemend aantal particulieren en bedrijven die afscheid nemen van voertuigen is een trend die je ziet terugkomen in elke economische crisis.

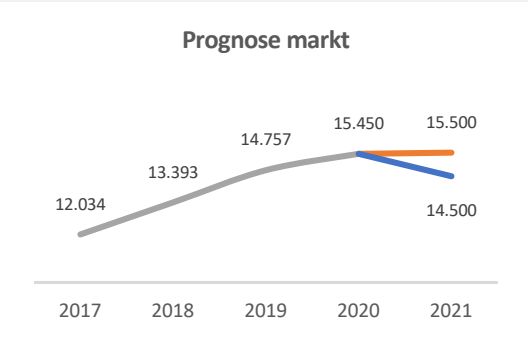
Bestelauto's: markt en park

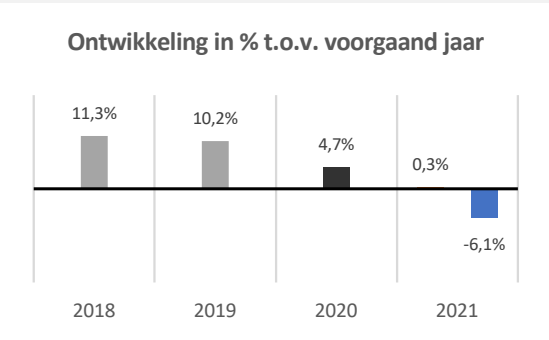
Bestelauto's Gebruikt

Markt bestelauto's gebruikt (BOVAG Autodealers)

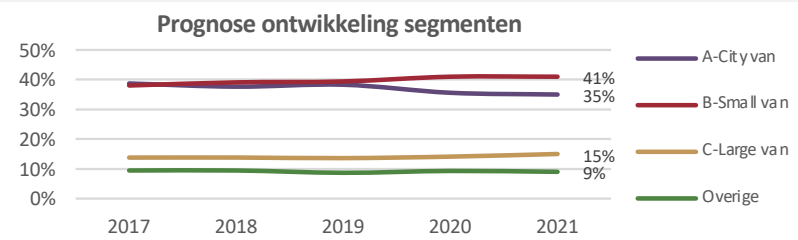








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

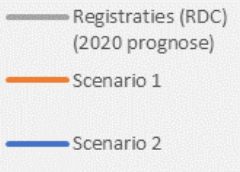
De verkoop van gebruikte bestelauto's door autodealers zal in 2020 naar verwachting met 4,6% toenemen ten opzichte van 2019. Naar verwachting zal de verkoop in scenario I ongeveer op hetzelfde niveau liggen als in 2020. In scenario II zal deze echter zakken onder het niveau van 2019.

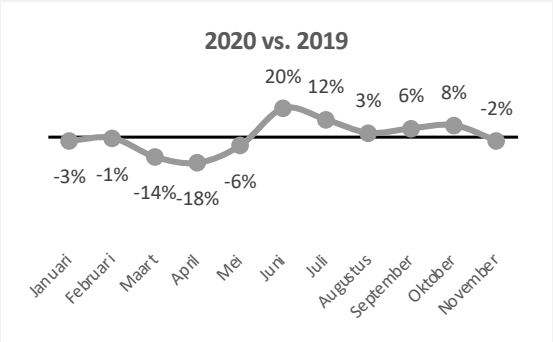
Bij autodealers is in 2020 voornamelijk een toename te zien in de verkopen van middelgrote bestelbussen, zoals de Volkswagen Transporter en Opel Vivaro.

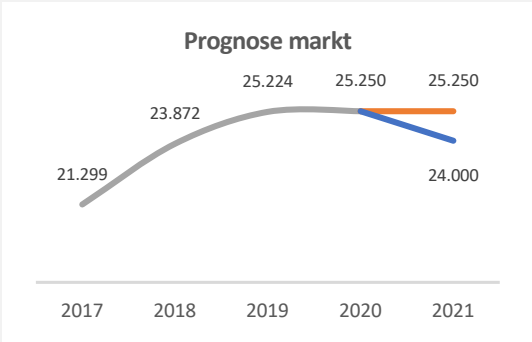
Bestelauto's: markt en park

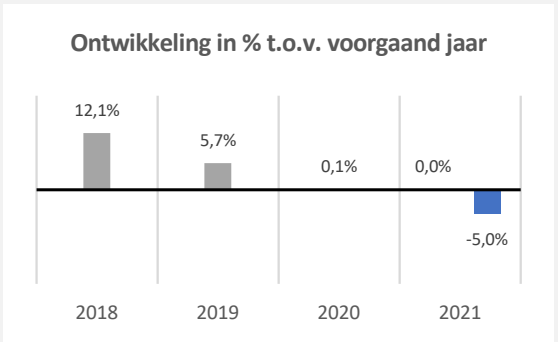
Bestelauto's Gebruikt

Markt bestelauto's gebruikt (BOVAG Onafhankelijke Autobedrijven)

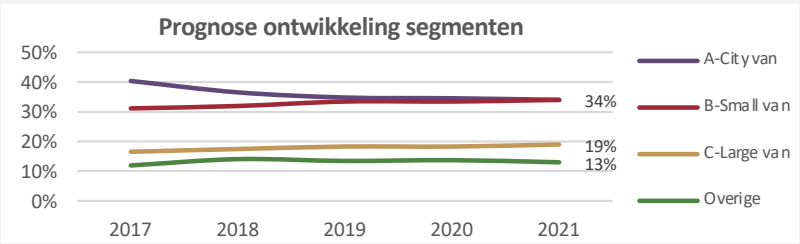








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

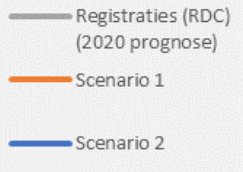
De BOVAG onafhankelijke autobedrijven zullen in 2020 naar verwachting evenveel gebruikte bestelwagens verkopen als in 2019. De eerste 5 maanden lagen de aantallen lager dan vorig jaar, echter sinds juli zitten de verkopen in de plus. Ook voor 2021 zal in scenario I het aantal even hoog zijn. In scenario II zullen de aantallen echter uitkomen op het (lagere) niveau van 2018.

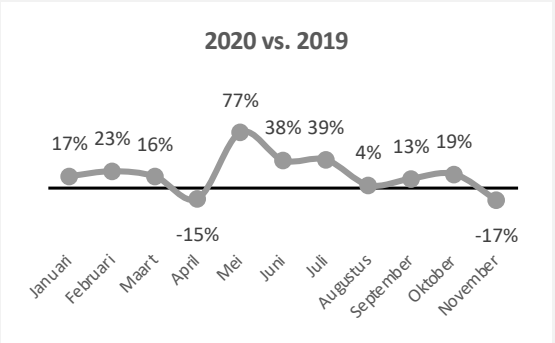
De segmentenmix is de afgelopen jaren redelijk stabiel. In het verleden was het aandeel kleine bestelauto's iets hoger dan het midden segment; beide segmenten zijn nu nagenoeg even groot.

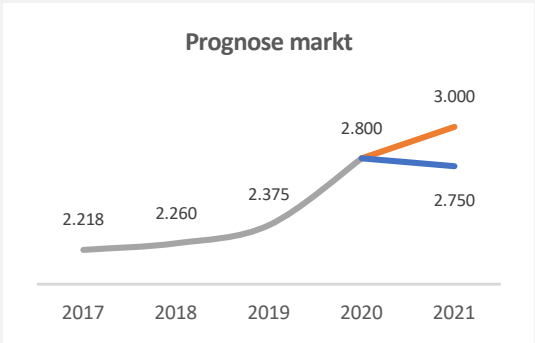
Bestelauto’s: markt en park

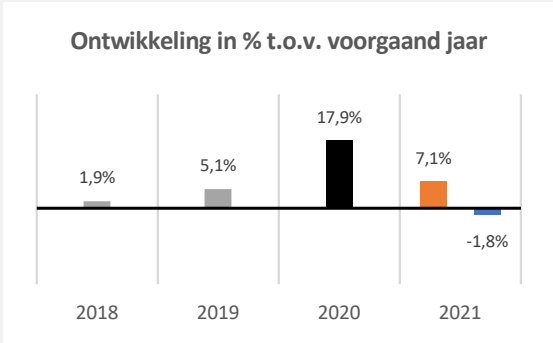
Bestelauto’s Gebruikt

Markt bestelauto’s gebruikt (BOVAG Truckdealers)

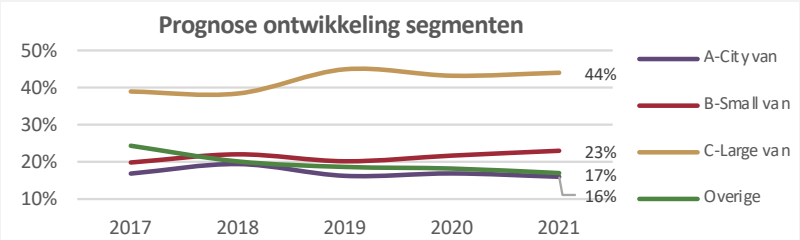








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

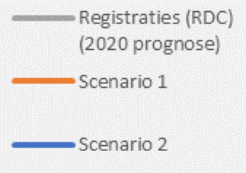
BOVAG truckdealers zien de verkoop van gebruikte bestelauto’s in 2020 sterk toenemen naar circa 3.000 auto’s. Naar verwachting kunnen ze dit aantal in 2021 in scenario I vasthouden. In scenario II zal de verkoop naar verwachting 6,5% lager liggen dan in 2020.

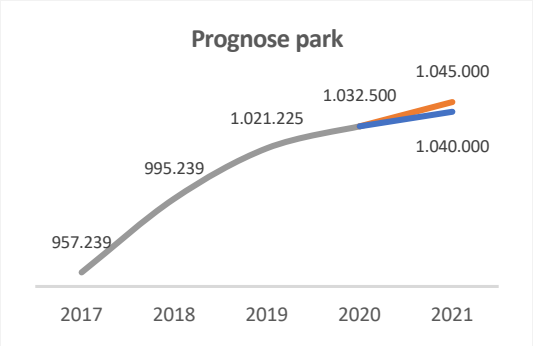
BOVAG truckdealers verkopen voornamelijk grote bussen. Dit segment is sterk aan het groeien, mede door de toename in pakketbezorging.

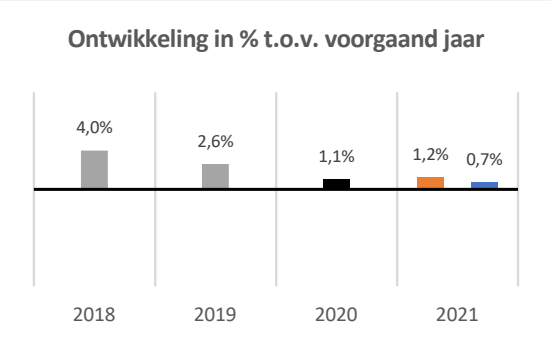
Bestelauto’s: markt en park

Park bestelauto’s

Park bestelauto’s







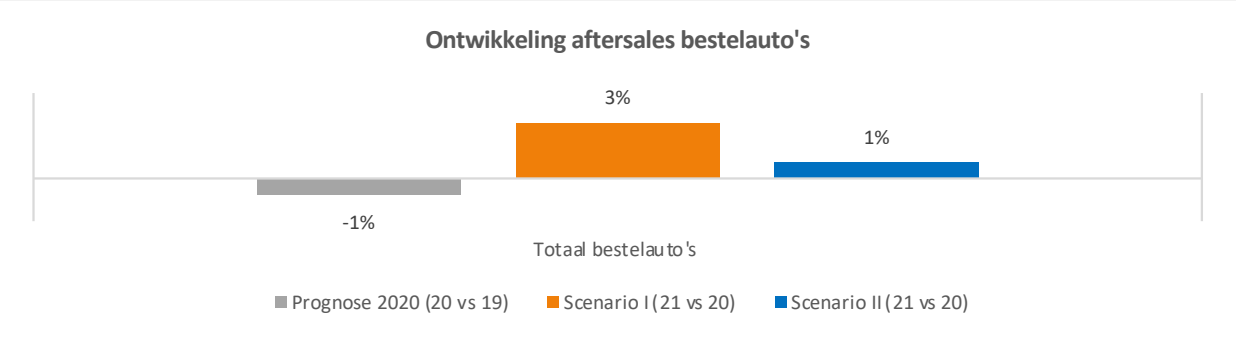
Toelichting

Net als bij personenauto’s zal het wagenpark van bestelauto’s minder snel groeien. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de afname van nieuw verkopen.

Bestelauto’s: markt en park

Aftersales Bestelauto’s

Aftersales bestelauto’s



Onderscheid soort werkzaamheden (ontwikkeling t.o.v. voorgaand jaar)

2020 (t.o.v. 2019)

	Bestelauto's
APK / Beurten	0%
Banden vervangen/ wisselen	-1%
Overig reparaties/ autopech	-2%

2021 Scenario I (t.o.v. 2020)

	Bestelauto's
APK / Beurten	2%
Banden vervangen/ wisselen	3%
Overig reparaties/ autopech	3%

2021 Scenario II (t.o.v. 2020)

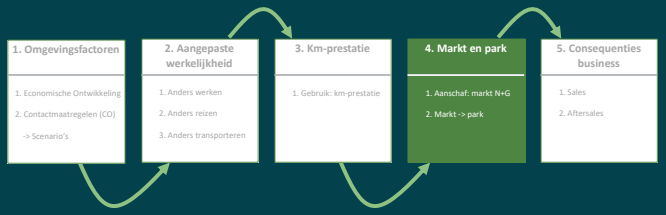
	Bestelauto's
APK / Beurten	1%
Banden vervangen/ wisselen	1%
Overig reparaties/ autopech	1%

Toelichting

Het aftersales volume voor bestelauto’s is in 2020 nagenoeg gelijk aan 2019. De beperkte afname in kilometers zorgt ook voor een beperkte afname in onderhoud (hoewel de afname sterk sectorafhankelijk is). De groei van het wagenpark bestelauto’s is een belangrijke compenserende factor voor aftersales.
Voor 2021 wordt een toename van resp. 3% in scenario I en 1% in scenario II geprognotiseerd.

VRACHTWAGENS

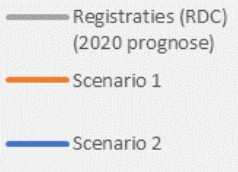
Markt en park

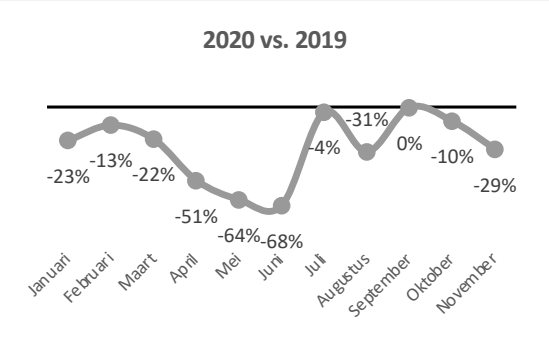


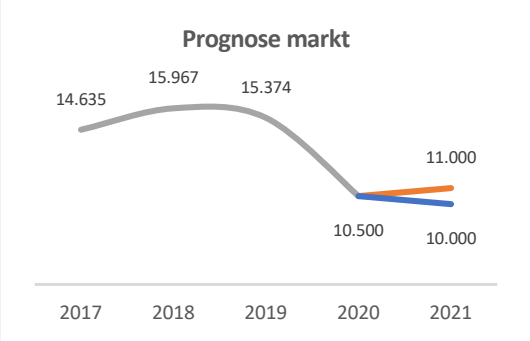
Vrachtwagens: markt en park

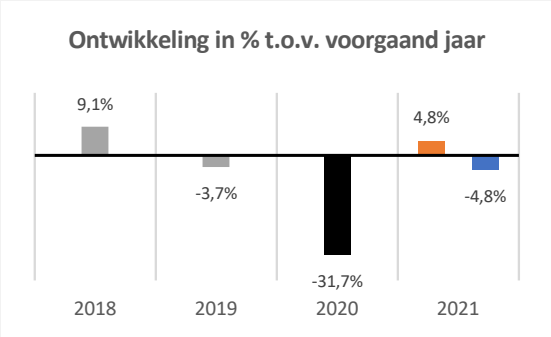
Vrachtwagens Nieuw

Markt vrachtwagens nieuw

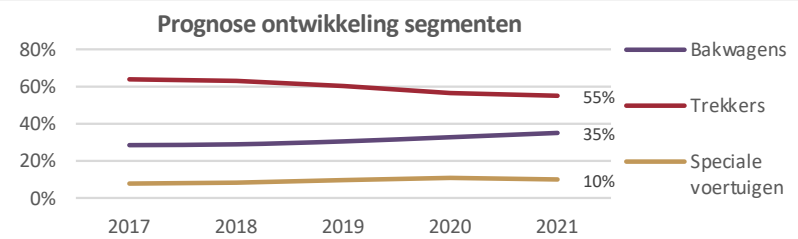








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

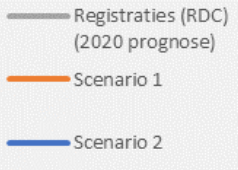
De verkoop van nieuwe vrachtwagens heeft sterk te lijden onder de huidige coronacrisis. Al in 2019 heeft ING voorspeld, los van corona, dat de verkoop van vrachtwagens zou afnemen. Doordat er minder goederen worden vervoerd staan veel vrachtwagens stil en vindt er minder snel vervanging plaats. Ook voor 2021 is de verwachting dat de verkoop van nieuwe vrachtwagens nauwelijks zal herstellen.

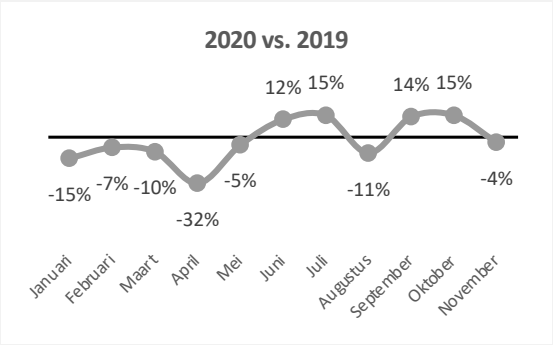
Voornamelijk de verkoop van trekkers is sterk afgenomen. Opvallend is wel dat het aandeel speciale voertuigen op niveau blijft.

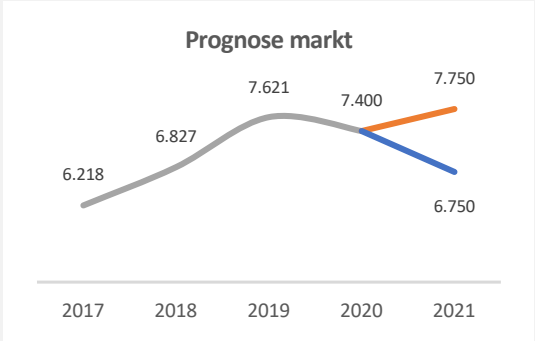
Vrachtwagens: markt en park

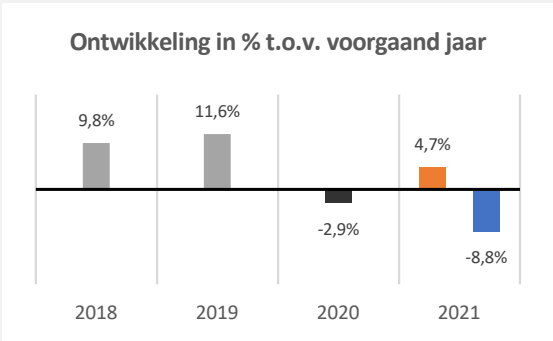
Vrachtwagens Gebruikt

Markt vrachtwagens gebruikt (truckbedrijven)*

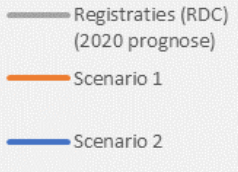


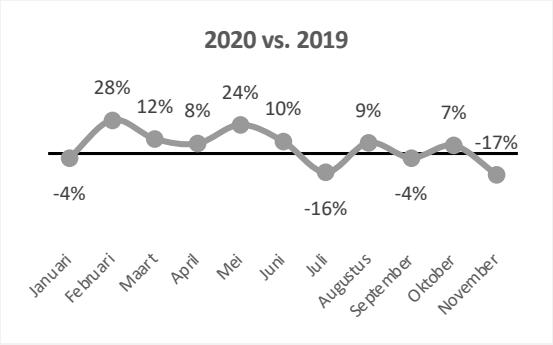


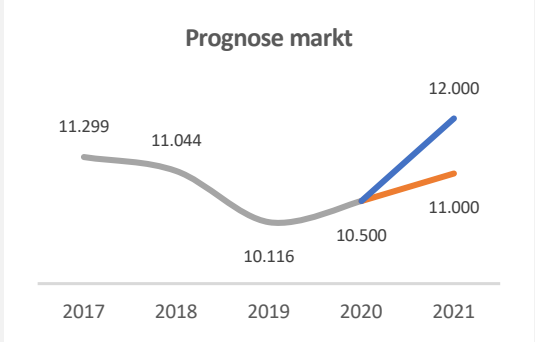


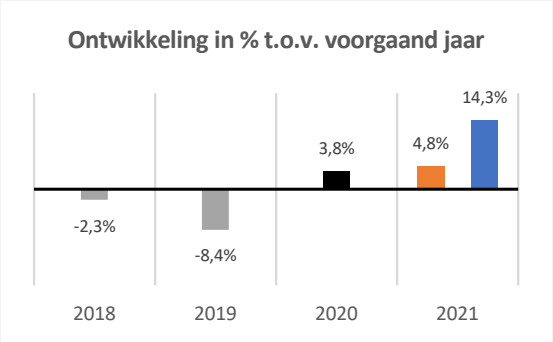


Markt vrachtwagens gebruikt (overig)









Toelichting

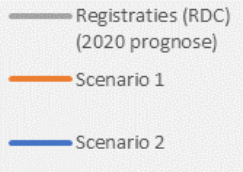
Ook de verkoop van gebruikte vrachtwagens zal in 2020 achterblijven ten opzichte van 2019. In scenario I wordt voor 2021 een toename verwacht. Wel zien we een sterke toename van rechtstreeks door transportondernemers verkochte vrachtwagens. Deze auto's worden verkocht zonder tussenkomst van de handel en veelal geëxporteerd naar het buitenland. In scenario II zal deze trend versterkt doorzetten.

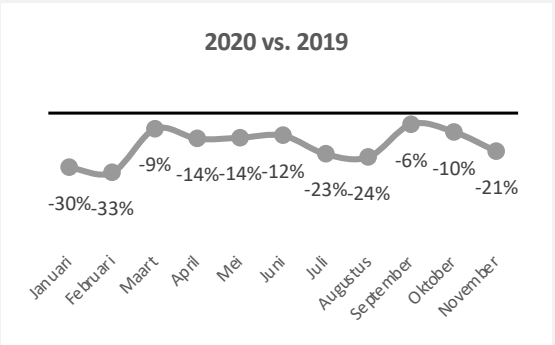
* Alle truckbedrijven die vrachtwagens verkopen (zowel BOVAG-lid als niet-BOVAG lid)

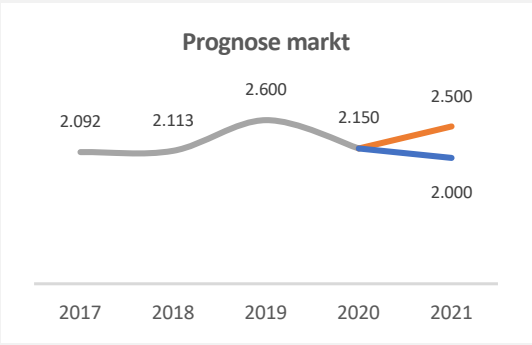
Vrachtwagens: markt en park

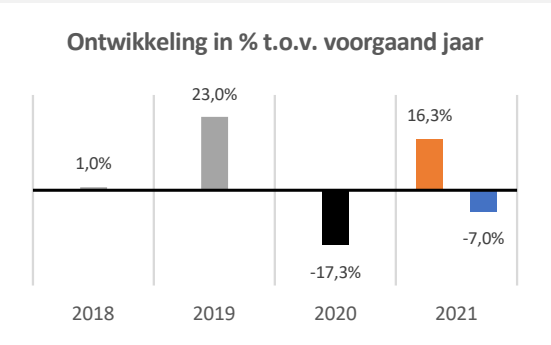
Vrachtwagens Gebruikt

Markt vrachtwagens gebruikt (BOVAG Truckdealers)

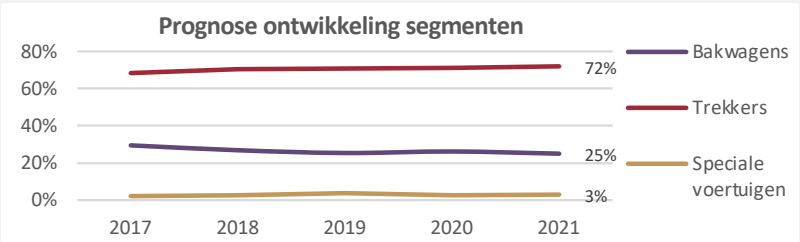








Bijzondere ontwikkelingen



Toelichting

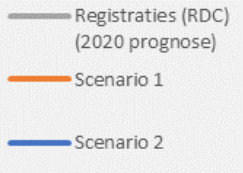
BOVAG truckdealers zien de verkoop van gebruikte vrachtwagens naar verwachting met 18% afnemen ten opzichte van 2019. In scenario I wordt een herstel verwacht richting circa 2.500 vrachtwagens. In scenario II uitgegaan van een verdere afname richting 2.000 auto's.

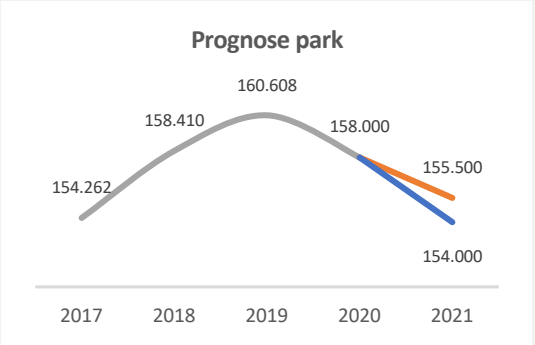
BOVAG truckdealers verkopen voornamelijk gebruikte trekkers, circa drie kwart van de gebruikte verkopen.

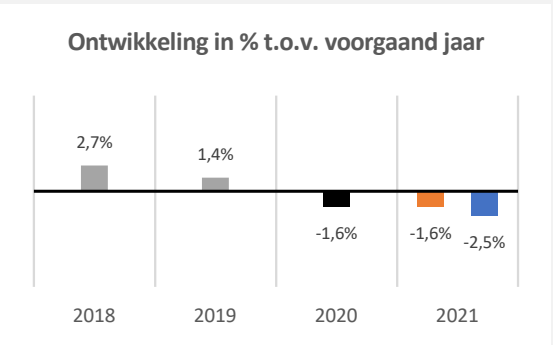
Vrachtwagens: markt en park

Park bestelauto's en vrachtwagens

Park vrachtwagens







Toelichting

In 2020 wordt een afname van het wagenpark verwacht van circa 1% ten opzichte van 2019. Door de afname van transport staan veel vrachtwagens stil. Vrachtwagens die overbodig zijn worden vaak geëxporteerd naar het buitenland. De export is momenteel groter dan de verkoop van nieuwe vrachtwagens. Ook voor 2021 verwachten wij dat het wagenpark verder zal inkrimpen.

Vrachtwagens: markt en park

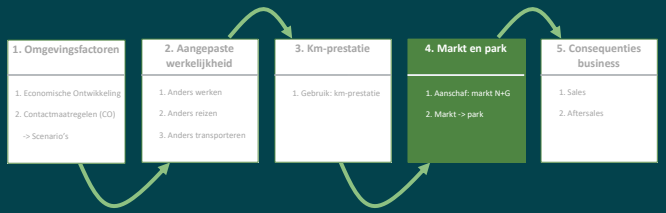
Aftersales Vrachtwagens

Toelichting

Het aftersales volume voor vrachtwagens en de verwachte veranderingen zijn lastig in concrete cijfers te vangen. Gezien de relatief geringe verandering in kilometerprestatie per voertuig (-3,4% in 2020 t.o.v. 2019 en een lichte groei in 2021) zal de gemiddelde onderhoudsbehoefte per voertuig ongeveer gelijk blijven. Het feit dat er auto's worden stilgezet en het wagenpark dientengevolge afneemt heeft uiteraard negatieve gevolgen voor het aftersales volume. Per saldo dus een afname van aftersales. Net als bij bestelauto's en personenauto's gaat het dan om extern werk. Als het interne werk ook in de beschouwing wordt meegenomen, ziet het beeld er nog wat minder rooskleurig uit: de lagere nieuwverkoop leidt tot minder afleveringsklaar maken, maar ook tot minder opbouw, ombouw en andere carrosseriewerkzaamheden.

FIETSEN

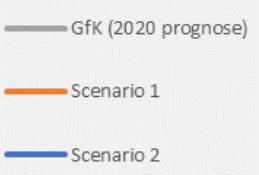
Markt

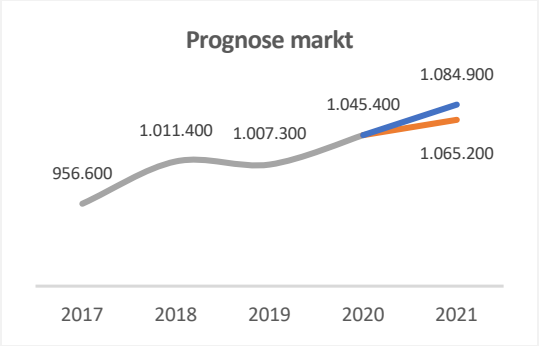


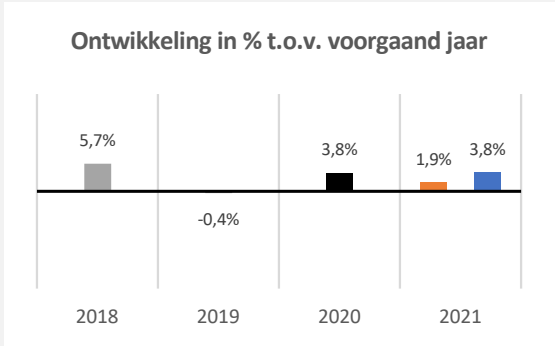
Fietsen: markt

Fietsen Nieuw

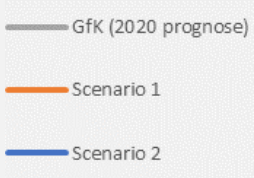
Markt fietsen nieuw totaal

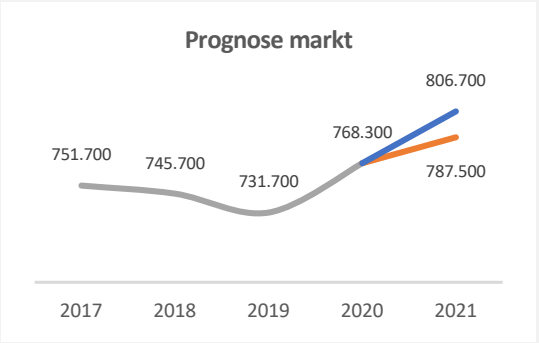


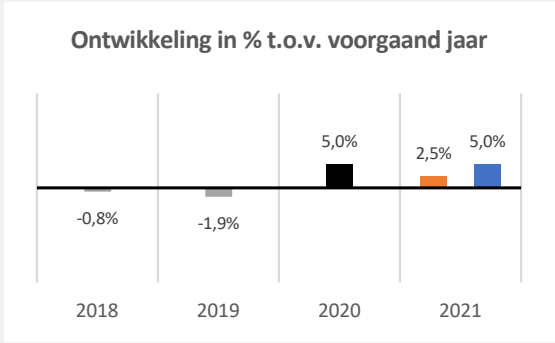




Markt fietsen nieuw (vakhandel*)







Toelichting

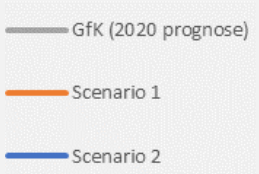
De fietsverkopen profiteren van de veranderde werkelijkheid in 2020. Veel mensen vermijden het openbaar vervoer en stappen vaker op de fiets. Daarnaast is het recreatief fietsen sterk toegenomen. Zeker in het voorjaar en de zomer was het voor veel mensen een prima manier om even buiten de deur te zijn. Naar verwachting zal de totale verkoop van fietsen in 2020 circa 4% hoger zijn dan in 2019. Ook voor 2021 wordt een groei verwacht, deze zal in scenario II hoger zijn dan in scenario I. Wat verder een positief effect heeft op de verkoop van fietsen is het toenemende gebruik van de fiets(lease)regeling door bedrijven.

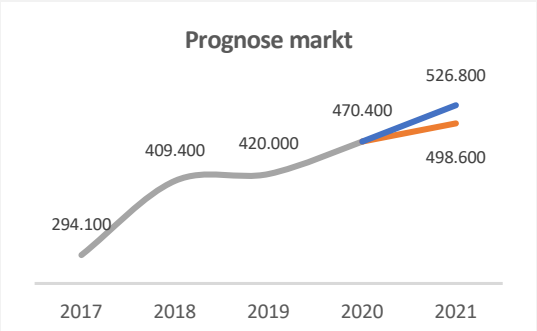
*Onder vakhandel wordt verstaan de in tweewielers gespecialiseerde winkelier. Hierin zijn dus niet begrepen warenhuizen, bouwmarkten, etc.

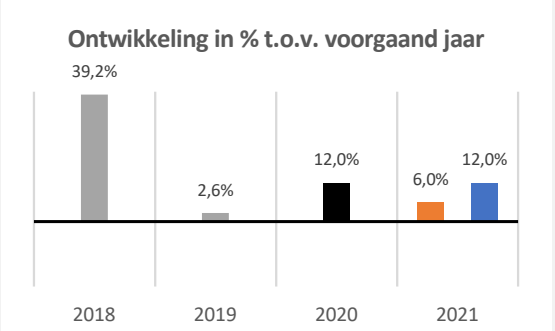
Fietsen: markt

Fietsen Nieuw

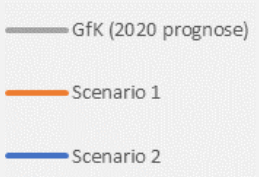
Markt e-bikes nieuw totaal

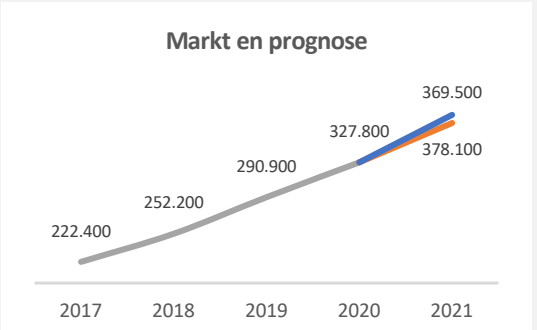


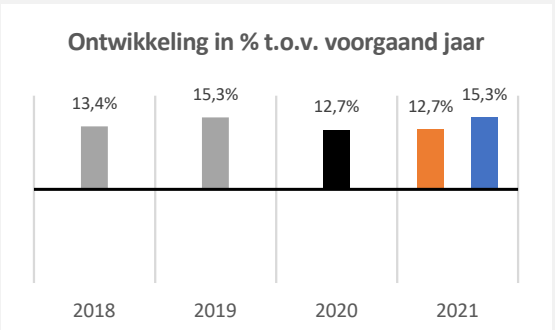




Markt e-bikes nieuw (vakhandel)





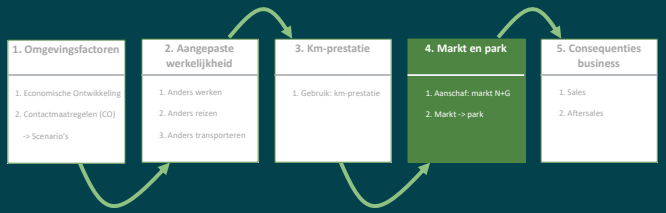


Toelichting

De e-bike is erg populair. Steeds meer mensen kiezen voor een elektrische fiets. De verkopen van e-bikes zullen naar verwachting in 2020 met 12% toenemen ten opzichte van 2019. Ook volgend jaar wordt een groei voorzien en naar verwachting zal deze groei hoger liggen bij de vakhandel dan bij andere aanbieders van fietsen.

BRANDSTOF

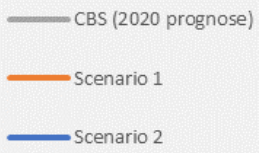
Markt

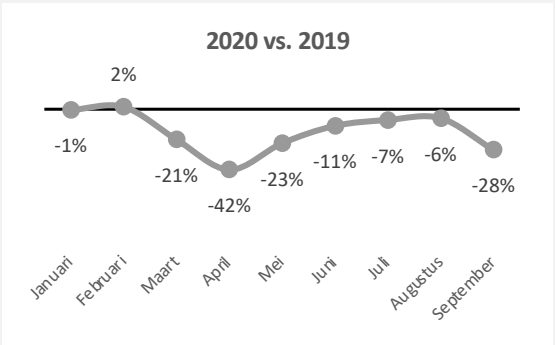


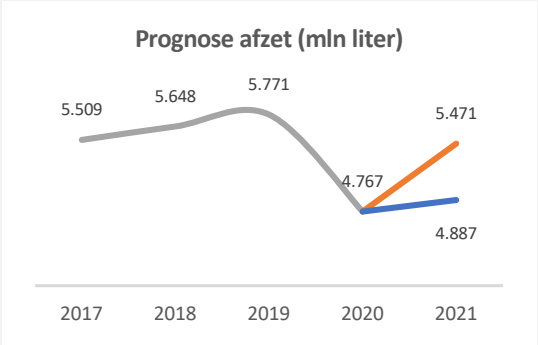
Brandstof: markt

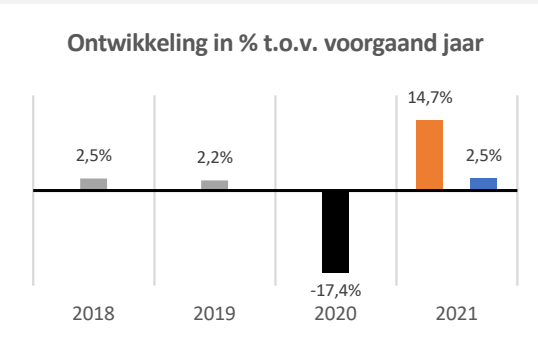
Brandstof afzet

Benzine

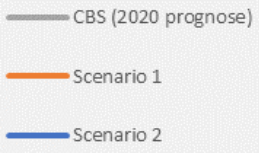


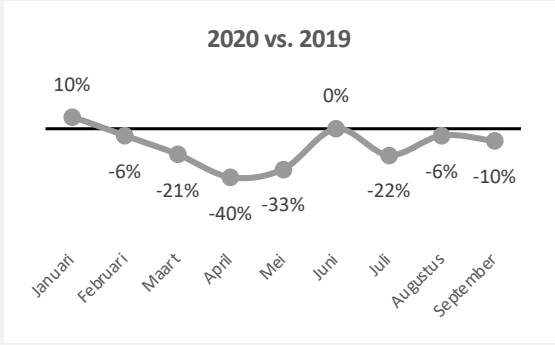


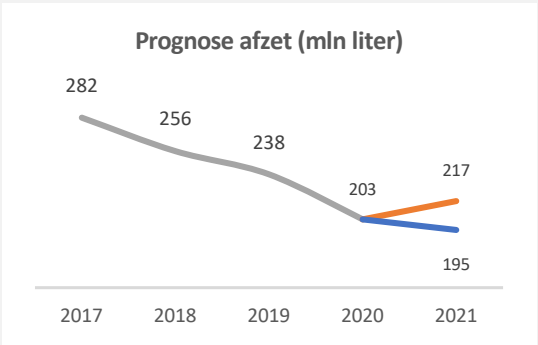


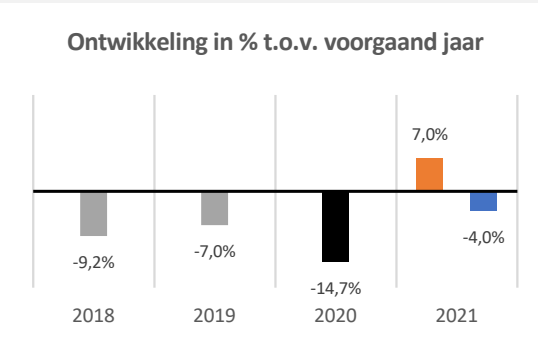


LPG









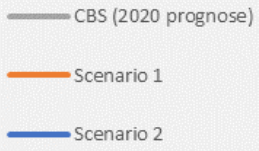
Toelichting

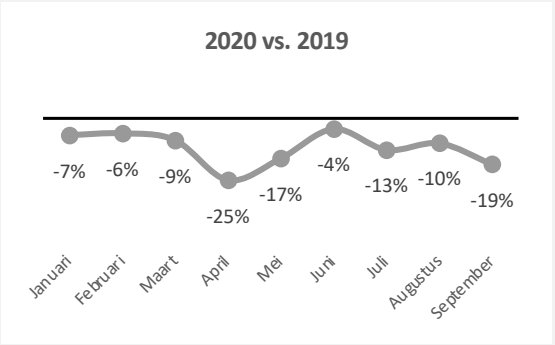
De afzet van benzine en LPG is sterk afgenomen sinds de lockdown in het voorjaar. Enig herstel is te zien in de zomer. De afzet van benzine en LPG is sterk afhankelijk van het aantal gereden kilometers door personenauto's. Daarnaast worden auto's steeds zuiniger en wordt er steeds vaker hybride techniek toegepast om het verbruik te verlagen. Daarentegen neemt het aantal benzine auto's nog steeds toe in tegenstelling tot LPG auto's.

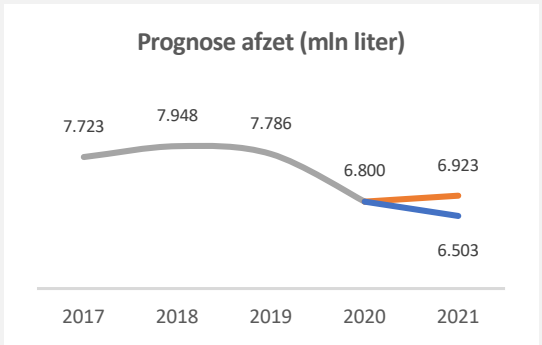
Brandstof: markt

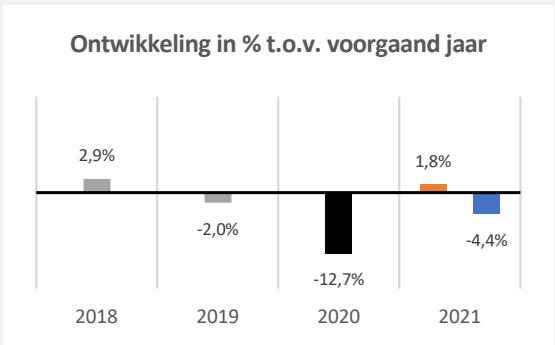
Brandstof afzet

Diesel totaal

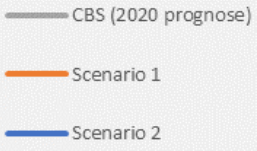


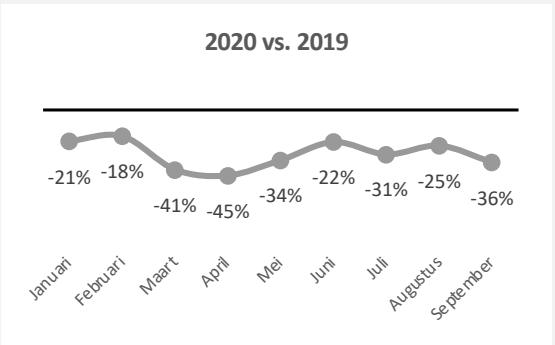


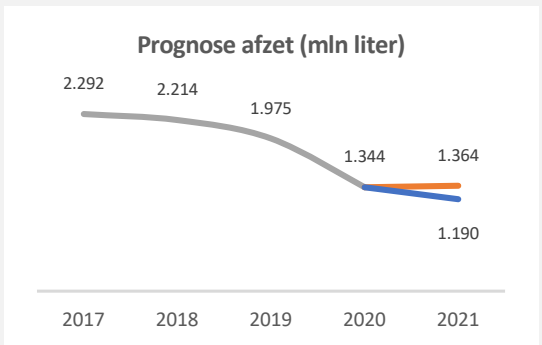


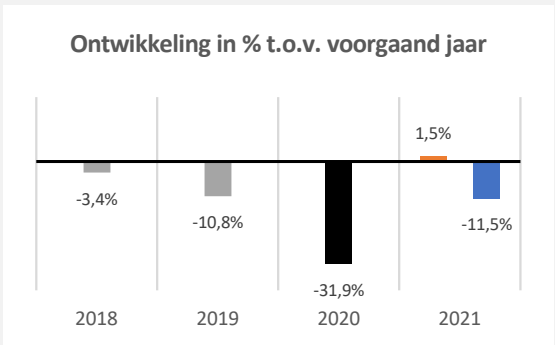


Diesel personenauto's





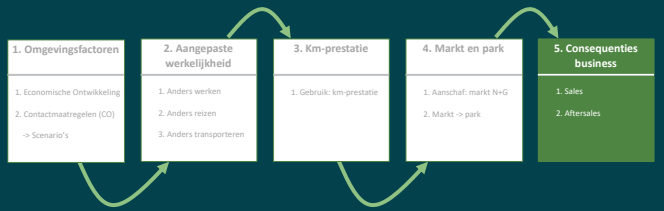




Toelichting

Ook de afzet van diesel neemt af in 2020, al is de afname minder groot dan bij benzine. Dit komt onder andere doordat de afname van kilometers bij vrachtwagens en bestelauto's minder groot is dan bij personenauto's. Daarnaast is er nauwelijks sprake van afname bij bouw- en landbouwvoertuigen. De dieselafzet voor personenauto's neemt sterk af, vanwege de afname van kilometers en ook door een sterke afname van het aantal diesel auto's in het park.

6. CONSEQUENTIES BUSINESS



Consequenties voor de business…

Autodealers

Sales (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Nieuwe personenauto's	-24%	+18%	+3%
Nieuwe bestelauto's	-21%	+7%	+0%
Gebruikte personenauto's	+3%	+2%	-3%
Gebruikte bestelauto's	+5%	+0%	-6%

Aftersales (externe omzet)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Werkplaats personenauto's	-9%	+6%	-1%
Werkplaats bestelauto's	-1%	+3%	+1%

Consequenties voor de business…

Onafhankelijke Autobedrijven

Sales (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Gebruikte personenauto's	+5%	+2%	-5%
Gebruikte bestelauto's	+0%	+0%	-5%

Aftersales (externe omzet*)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Werkplaats personenauto's	-7%	+5%	-1%
Werkplaats bestelauto's	-1%	+3%	+1%

*Omzet externe klanten (dus exclusief afleveringsklaarmaken en garantiewerkzaamheden)

Consequenties voor de business…

Truckdealers (bestelauto's en vrachtwagens)

Sales (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Nieuwe bestelauto's	-21%	+7%	+0%
Gebruikte bestelauto's	+18%	+7%	-2%
Nieuwe vrachtwagens	-32%	+5%	-5%
Gebruikte vrachtwagens (BOVAG-lid)	-17%	+16%	-6%

Aftersales (externe omzet*)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Omzet werkplaats	-	+/-	-

*Omzet externe klanten (dus exclusief afleveringsklaarmaken en garantiewerkzaamheden)

Consequenties voor de business…

Schadeherstelbedrijven

Schades (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Forecast	Scenario 1	Scenario 2
Personen- & bestelauto's	-13%	+9%	+3%

Consequenties voor de business…

Fietsbedrijven

Sales (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Nieuwe fietsen (vakhandel)	+5%	+2%	+5%
Nieuwe e-bikes (vakhandel)	+13%	+13%	+15%

Consequenties voor de business…

Tankstations

Sales (volume)	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	
	Verwachte realisatie	Scenario 1	Scenario 2
Afzet Benzine	-17%	+15%	+3%
Afzet LPG	-15%	+7%	-4%
Afzet Diesel	-13%	+2%	-4%
Afzet Diesel – personenauto's	-32%	+1%	-12%

REKENTOOL

6. Benieuwd wat de gevolgen zijn voor úw bedrijf?

De wereld verandert. Voortdurend. Een van de veranderingen met grote impact op onze samenleving is de onverwachte aanwezigheid van het corona-virus. Voor de mobiliteitsretail is vooral van belang hoe de mobiliteitsbehoefte zich zal ontwikkelen. Anders werken, anders reizen en anders transporteren hebben gevolgen voor de km-prestatie en de keuze voor vervoersvormen. In combinatie met het economisch sentiment heeft dat weer gevolgen voor de business in de mobiliteitsretail.

In deze studie zijn alle uitgangspunten en berekeningen gebaseerd op landelijke cijfers. De resultaten staan dus voor het gemiddelde. Voor veel bedrijven zal het corona-effect redelijk in de pas lopen met het landelijke beeld. Maar als uw bedrijf afwijkt van het gemiddelde, bijvoorbeeld door de regio waar u bent gevestigd, door een afwijkend klantenbestand, door uw merk(specialisme), dan nodigen we u uit om de situatie voor úw bedrijf in kaart te brengen. Er zijn rekentools voor autodealers, onafhankelijke autobedrijven, truckdealers, schadeherstelbedrijven en tankstations.

NB Met deze tools wordt het EFFECT VAN CORONA (anders werken, anders reizen, anders transporteren en de economische impact) op uw business in kaart gebracht. Geïsoleerd dus, zonder rekening te houden met andere ontwikkelingen die ook invloed kunnen hebben.

Benieuwd wat de gevolgen zijn voor úw bedrijf? Bereken het met de rekentool op het BOVAG-ledenportaal https://mijn.bovag.nl/watbrengt2021

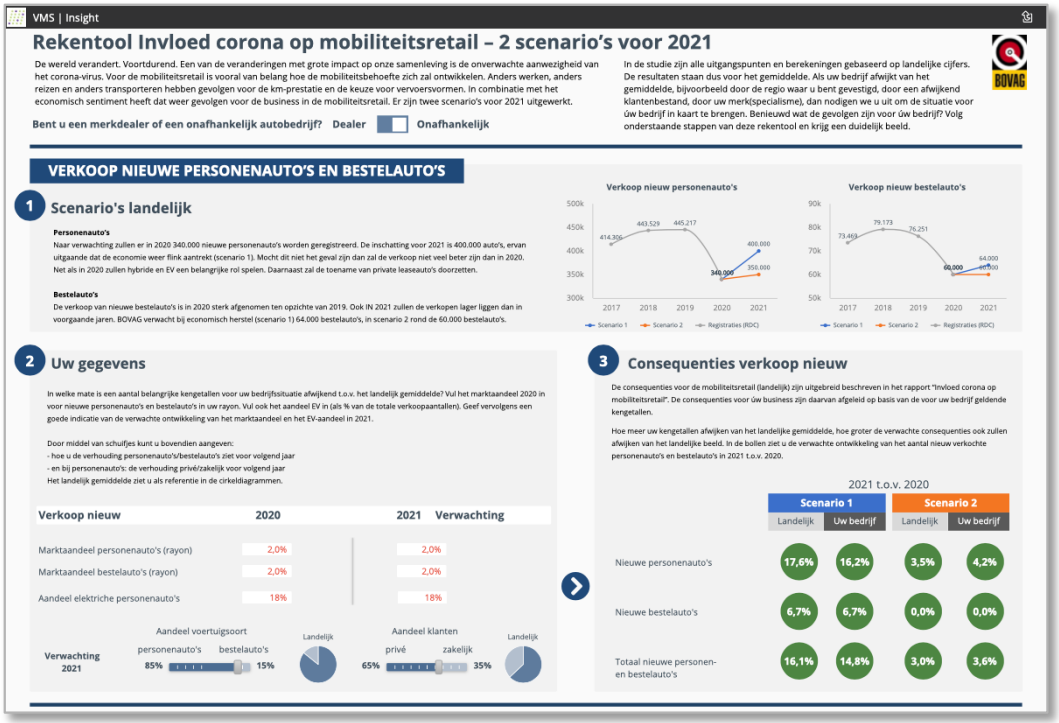


Fig. 5 Screenshot van (een deel van) de webbased rekentool om voor de eigen situatie het effect van corona te berekenen

Bijlage

Gebruikte bronnen

Audatex
BOVAG
CBS
CE Delft
CPB
GFK
IHS Markit
ING
IPSOS
Jester
KiM
Koninklijke RAI-Vereniging
KPMG
Ministerie I&W
Panteia
Rabobank
RDC
Roland Berger
Royal Haskoning
SER
TLN
TNO
VMS | Insight
WESP
Diverse artikelen

Afkortingenlijst

ADAS	-	Advanced Driver Assistance System
EV	-	Electric Vehicle
NZMO	-	Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek
OTA	-	Over The Air
OV	-	Openbaar Vervoer

December 2020

VMS | Insight – Vianen
E info@vms-insight.nl
T +31 6 5339 7141