



Rabobank



Rabobank Cijfers & Trends

Thema-update: Automotive 2015

Duurzame mobiliteit is de trend

Mobiliteit is een dagelijkse noodzaak, maar heeft ook een keerzijde. Ze legt beslag op de openbare ruimte, zorgt voor geluidshinder en negatieve milieueffecten. Files en congestie veroorzaken economische schade en gezondheidsrisico's. Met de toenemende verstedelijking groeit de noodzaak deze negatieve effecten aan te pakken. De overheid bevordert de aanschaf van milieuvriendelijkere auto's. En steeds meer steden weren vervuilende auto's en stimuleren schone mobiliteit. Wat betekent deze toename van duurzame mobiliteit voor de automotive-sector?

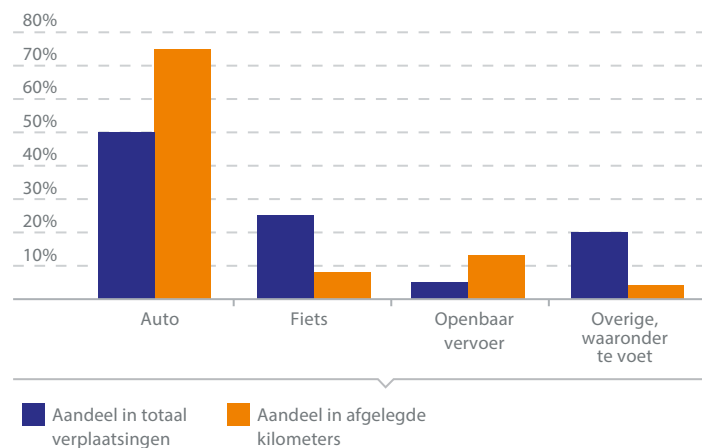
Slimmere mobiliteit

De helft van alle verplaatsingen vindt per auto plaats. De auto is zelfs goed voor 75% van alle afgelegde kilometers. De fiets staat qua aantal verplaatsingen op de tweede plaats (25%) en met het aantal kilometers op de derde plaats, na het openbaar vervoer (zie figuur 1). Dankzij de e-bike maken we in Nederland overigens steeds meer fietskilometers.

Naar verwachting vlakt het autogebruik verder af. Ontwikkelingen bij bedrijven en op de arbeidsmarkt maken reispatronen gevarieerder. Bij moderne arbeidsvoorwaarden passen bijvoorbeeld nieuwe werkvormen, zoals thuiswerken. Hierdoor zijn er minder mobiliteitsbewegingen en dat resulteert weer in minder filedruk, meer tijdwinst en een afnemende CO₂-uitstoot.

Slim reizen is bewuste keuzes maken. Door afspraken te combineren, bijvoorbeeld. Of door ervoor te kiezen om niet te reizen, maar gebruik te maken van lokale faciliteiten. Denk verder aan ketenmobiliteit: het combineren van vervoermiddelen, waardoor het autogebruik vermindert. Slim reizen wordt onder andere gestimuleerd door Natuur en Milieu met de Hopper-campagne die in februari 2015 startte. Wie op www.ikbenhopper.nl zijn locatie invult, krijgt een overzicht met reismogelijkheden. Van deelauto's tot flexwerkplekken, (ov-)fietsverhuur en -stallingen, ov-haltes en stations, P&R-locaties en oplaadpunten.

Figuur 1
Mobiliteit per vervoerwijze

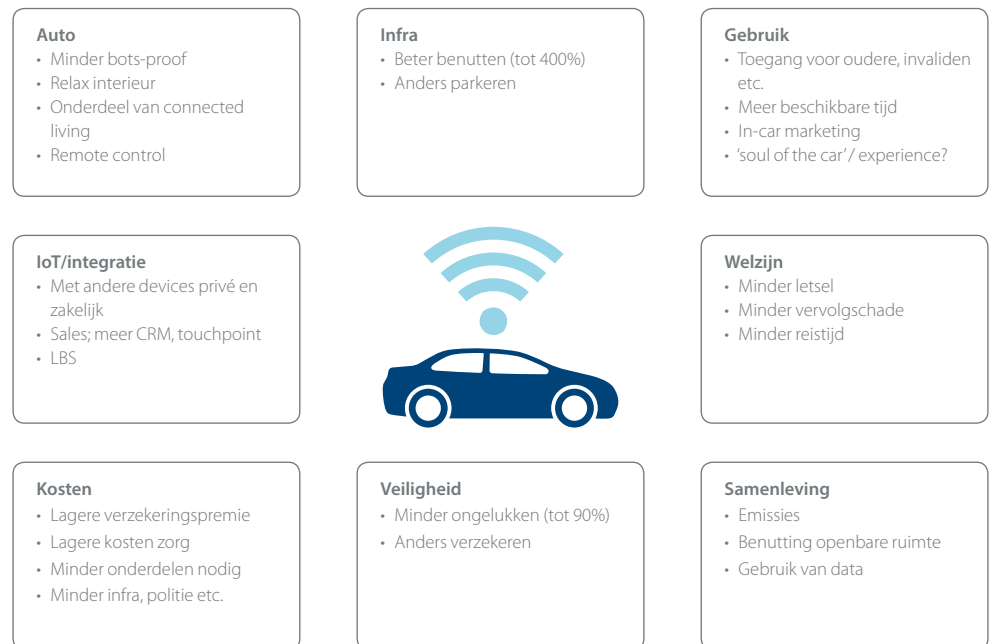


Bron: Mobiliteitsbalans 2013, ministerie van Infrastructuur en Milieu



Bedrijven kunnen slimme mobiliteit stimuleren door alternatieven voor de leaseauto te bieden. Denk daarbij aan een company car, e-scooter of e-bike. Ook kunnen bedrijven een mobiliteitsbudget beschikbaar stellen dat medewerkers zelf kunnen besteden, bijvoorbeeld aan een ov-jaarkaart of een leaseauto. Voor werknemers betekent dit meer flexibiliteit en keuzevrijheid, voor werkgevers minder uitvoeringskosten en administratie en meer besparing.

Slim reizen bestaat al langer in de vorm van carpoolen (ride sharing). Daar zijn nu initiatieven bij gekomen als autodelen (car sharing en in-fleet sharing). Het groeiend gebruik van deelauto's biedt vooral in stedelijke omgevingen veel voordelen en draagt bij aan verbetering van bereikbaarheid en luchtkwaliteit. En dan zijn er nog ambitieuze partijen als Uber en Google. Het in Nederland verboden Uber wil taxiriten goedkoper en transparanter maken dan autobezit. En Google richt zich op de zelfrijdende auto. En met de 'connected car' (zie afbeelding) rijdt de automobilist efficiënter en zuiniger, is er een betere en slimmere navigatie mogelijk, ontstaan er minder ongelukken en worden wegen beter benut. Dit is dus ook een vorm van slimme mobiliteit.



Mede gebaseerd op 'connected car study 2014', Strategy &, Düsseldorf 2014.

Duurzamere mobiliteit

Bij de verduurzaming van de mobiliteit gaat het om slimmer gebruik van grondstoffen en energie tijdens de productiefase, de gebruiksfase en de uiteindelijke recyclingfase van het vervoermiddel. De belangrijkste energiebron voor automobilititeit is fossiele brandstof. Automobilititeit is samen met transport goed voor 18% van de totale uitstoot van broeikasgassen in Nederland. Verduurzaming is mogelijk dankzij 'renewable energy' (elektriciteit die door wind of zonne-energie is opgewekt, of waterstof) en door het gebruik van biogas zoals LNG. Duurzaamheid in de productiefase houdt in dat we beter nadenken over het gebruik van (alternatieve) grondstoffen en inzetten op een circulaire economie.



Tabel 2 Aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland

Aantal per type voertuig	31-12-2012	31-12-2013	31-12-2014
Personenauto (FEV)	1.910	4.161	6.825
Personenauto (E-REV, PHEV)	4.348	24.512	36.937
Bedrijfsauto's	584	781	1.384
Overige	568	757	965
TOTAAL rijdend park	7.410	30.211	46.111
Bromfietsen	7.410	30.211	46.111
Snorfietsen	2.853	3.130	3.441
Brommobiel	17.748	19.772	23.850
TOTAAL incl. brom-, snorfiets, brommobiel	28.118	53.254	73.574

Bron: RDW

Het aantal elektrische auto's is de laatste twee jaar toegenomen (zie tabel 2), vooral dankzij het succes van de plug-in hybrides (PHEV). Ook de elektrische tweewielers zijn in aantallen gegroeid. De doelstelling* van 200.000 elektrische voertuigen (met drie of meer wielen) in 2020 is ambitieus en alleen haalbaar met flankerend overheidsbeleid. De belastingbrief 2016 zal hierover duidelijkheid verschaffen. Voor het overgangsjaar 2016 zijn de fiscale stimuleringen voor hybrides geminimaliseerd, alleen voor volledige elektrische voertuigen (FEV) blijft de fiscale begunstiging ongewijzigd op 4% bijtelling voor leaserijders.

*) Plan van Aanpak elektrisch vervoer: 'Elektrisch Rijden in de Versnelling'

Het aantal publieke laadpalen en het aantal snellaadpunten langs snelwegen neemt snel toe (zie tabel 3). En dat aantal zal verder stijgen met de plannen van Fastned om tweehonderd snellaadpunten te plaatsen langs de snelwegen. Dit zal de belangrijkste drempel wegnemen om over te stappen op elektrische auto's: de angst om onderweg met een lege accu stil te komen staan ('range anxiety').

Tabel 3 Aantal laadpunten

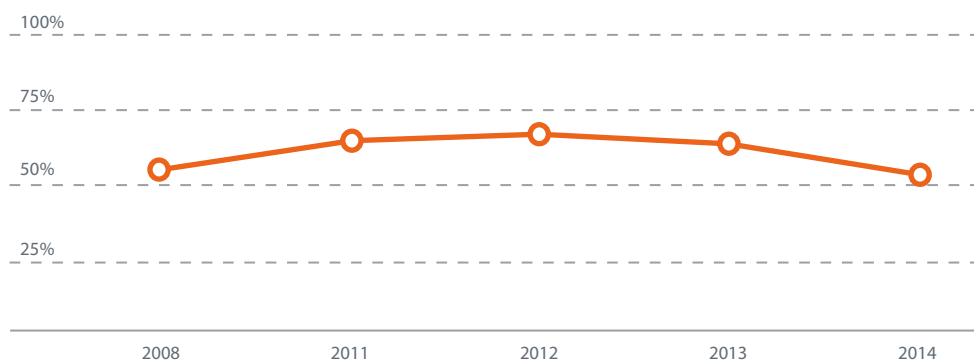
Aantal geïnstalleerde laadpunten	31-12-2012	31-12-2013	31-12-2014
Publiek (24/7 openbaar toegankelijk)	2.782	3.521	5.421
Semi-publiek (beperkt openbaar toegankelijk)	829	2.249	6.439
Snellaadpunten publiek en semi publiek	63	106	254
Private laadpunten (inschatting)	5.000	18.000	28.000

Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Gevolgen voor automotive-sector

Duurzame mobiliteit heeft ingrijpende gevolgen voor de automotive-sector. Ondernemers zullen daarop moeten inspelen door bewuste keuzes te maken. Het overheidsbeleid – met milieusubsidies en -wetgeving – had de afgelopen jaren veel impact. De fiscale voorkeursbehandeling voor zeer zuinige auto's veroorzaakte in de sector behoorlijke marktverschuivingen. Op de particuliere markt ontstond een voorkeur voor kleinere auto's uit het A- en B-segment en de zakelijke markt wordt gedomineerd door bijtellingspercentages (zie figuur 4 en tabel 5). Niet alle autofabrikanten waren in staat of bereid deze zeer zuinige auto's te maken voor de relatief kleine Nederlandse markt. Het fiscale beleid wordt dit jaar herzien. Wij verwachten dat vanaf 2017 alleen de volledig elektrisch aangedreven auto's nog voor subsidie in aanmerking zullen komen.

Figuur 4
Verkoop particuliere markt A- en B-segment (% totale verkopen)



Bron: Centraal Bureau Mobiliteit Informatie (RDC, CBMI)

Tabel 5 Zakelijke nieuwverkopen per bijtellingscategorie

Bijtelling categorie	2008	2011	2012	2013	2014
0%	0	0	2%	10%	0
4%	0	0			2%
7%	0	0			6%
14%	8%	32%	38%	38%	37%
20%	0	34%	37%	31%	38%
25%	92%	34%	23%	21%	17%

Bron: Centraal Bureau Mobiliteit Informatie (RDC, CBMI)

Rabo Kennis App

Speciaal voor ondernemers is de Rabo Kennis App ontwikkeld. Daarmee vergaart u snel en gemakkelijk kennis op macro-economisch en sectorniveau. Hierdoor blijft u op de hoogte van wat er speelt, zodat u beter kunt anticiperen op economische ontwikkelingen in uw branche.

De app is gratis beschikbaar voor iPad, Android en overige iOS.



Contactgegevens

Hans Groenhuijsen
Industry Analyst
hans.groenhuijsen@rabobank.com

Richard Jeurissen
Sectormanager Automotive
r.jeurissen@rn.rabobank.nl

In de toekomst zal het groeiend deelautogebruik zorgen voor bewuster en minder autogebruik. Het aantal (lease)auto's zal verder afnemen, evenals het aantal gereden kilometers. Medewerkers met een mobiliteitsbudget hebben veel meer keuzevrijheid en vragen ook om een ander advies, bijvoorbeeld over private lease.

Het autobedrijf van de toekomst zal steeds meer moeten opschuiven naar een dienstverlenend bedrijf. Niet het product alleen telt, maar de totale dienstverlening op het gebied van mobiliteit. Dat vraagt om kennis, bijvoorbeeld van de gemeentelijke bepalingen voor distributie binnen de milieuzone. Dan kan het aanbod van mobiliteitsproducten en -diensten namelijk beter afgestemd worden op de wensen van bijvoorbeeld transporteurs, koeriersbedrijven en taxibedrijven.

Ook het autobedrijf zelf kan verduurzamen. Qua energieverbruik en -opwekking (zonnecellen), bijvoorbeeld, en door het optimaliseren van de bedrijfsprocessen (beperken en scheiden van afvalstromen). Maatregelen worden effectiever als de medewerkers daarbij worden betrokken. Duurzaamheid levert niet alleen besparingen op, maar kan ook een onderscheidende factor zijn in de markt. Vaak wordt nog onvoldoende gebruikgemaakt van de expertise bij partners als de importeur, brancheorganisatie, franchiseorganisatie, of van partijen als Stichting Duurzaam Repareren.