

NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2020

OCCASIONMARKT IN NEDERLAND

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling



NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2020
OCCASIONMARKT
IN NEDERLAND

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling

De digitale versie van dit onderzoek kunt u bekijken van de websites www.automobielmanagement.nl/noo en www.vwe.nl/noo.

Dit rapport is een beknopte selectie van de data, de resultaten en de achtergronden van het Nationaal Occasion Onderzoek 2020 dat is uitgevoerd door VWE Automotive in samenwerking met Automobiel Management.

Meer inhoudelijke informatie kan worden verkregen bij onderzoeker Marc van der Elst bij VWE Automotive via marc.vanderelst@vwe.nl.

Inhoud

Colofon	4
Voorwoord	5
Hoofdconclusies	6
Hoofdstuk 1: Occasionverkopen door aanhoudende groei naar recordhoogte	14
Hoofdstuk 2: EV's snel verkocht	22
Hoofdstuk 3: Voorraden weer terug op niveau vorig jaar, van grote tekorten lijkt geen sprake	30
Hoofdstuk 4: Import blijft belangrijk, sterke groei bij SUV's en elektrische auto's	36
Hoofdstuk 5: Export sterk geraakt door corona – aandeel diesels en kleine auto's stijgt	44
Hoofdstuk 6: Ook exportauto's steeds schoner	54

Colofon

Nationaal Occasion Onderzoek 2020 is een onderzoek van Automobiel Management (AM) in Rotterdam en VWE Automotive in Heerhugowaard. Dit rapport is een beknopte selectie van de data, de resultaten en de achtergronden van het onderzoek.

U kunt de digitale versie van het onderzoek downloaden van de websites www.automobielmanagement.nl/noo en www.vwe.nl/noo

Datum

25 november 2020

Research & analyse

VWE Automotive in samenwerking met Automobiel Management. Alle cijfers hebben uitsluitend betrekking op personenauto's. Het onderzoek concentreert zich op de cijfers van het kalenderjaar 2019 en de eerste drie kwartalen van 2020.

Redactie

Automobiel Management - Rotterdam
redactie@automobielmanagement.nl

Vormgeving & opmaak

Bureau OMA & VWE Automotive

Voorwoord

Dit Nationaal Occasion Onderzoek 2020 is het resultaat van de samenwerking tussen VWE Automotive uit Heerhugowaard en het vakblad Automobiel Management uit Rotterdam.

Onze doelstelling is het uitvoeren van kwalitatief hoogstaand, betrouwbaar en actueel onderzoek naar de occasionmarkt in Nederland en de daaraan gerelateerde import en export van gebruikte auto's. Ook de eventuele gevolgen hiervan voor de omvang van het wagenpark, wat op zijn beurt consequenties heeft voor de aftermarket, worden in kaart gebracht. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek worden gepresenteerd aan de autobranche door middel van dit rapport.

Het inmiddels achtste Nationaal Occasion Onderzoek – dat ook deels plaatsvond in coronatijd – is het resultaat van de samenwerking tussen VWE en AM. Er is gekozen voor een aanpak die voor de noodzakelijke continuïteit in de data zorgt waarmee het mogelijk wordt de trends die voor de autobranche van grote waarde zijn in beeld te brengen. De handel in occasions is een essentieel onderdeel van de autobranche. Bovendien, de invloed die occasions hebben op de aftermarket is wellicht nog belangrijker gezien de waarde die het heeft voor het rendement van de autobranche.

Het onderzoek baseert zich op een informatie-analyse van VWE door businessdata-analist Marc van der Elst. Er is voor analyses gebruikgemaakt van de VWE database die is opgebouwd uit diverse databronnen, waaronder het RDW-register waar VWE als provider over beschikt. Alle cijfers in het Nationaal Occasion Onderzoek hebben betrekking op personenauto's en dit onderzoek concentreert zich op het kalenderjaar 2019. Vanwege de uitzonderlijke situatie dit jaar is ervoor gekozen om ook de ontwikkelingen in de eerste drie kwartalen van 2020 in het onderzoek op te nemen. Juist nu is het van belang te weten hoe de markten reageren op de onzekerheid, beperkingen en veranderingen in vraag.

Met dit overkoepelende overzicht van de occasionmarkt zijn de belangrijkste ontwikkelingen van 2019 en 2020 gesignaleerd en voor dit onderzoek nader uitgediept. De resultaten zijn in dit rapport weergegeven en in beknopte vorm gepresenteerd op het Driving Business Remarketing Event van Automobiel Management op 25 en 26 november.

Een digitale versie van Nationaal Occasion Onderzoek 2020 is te bekijken via www.automobielmanagement.nl/noo en www.vwe.nl/noo.

Piet Renses
Directeur VWE



Remco Nieuwenbroek
Hoofdredacteur
Automobiel
Management



HOOFDCONCLUSIES

Hoofdconclusie 1 - Occasionverkopen

Occasionverkopen door aanhoudende groei naar recordhoogte

De occasionmarkt heeft een mooie groei laten zien. In 2019 verkochten autobedrijven 2,4% meer occasions. Tijdens de coronacrisis in het voorjaar van 2020 daalden de verkopen sterk. Vanaf medio mei sloeg dit om naar een sterke groei. De positieve trend die al enkele jaren gaande is, kreeg een extra impuls doordat veel mensen het openbaar vervoer mijden en er vaker met de auto op uit trekken. Over de eerste drie kwartalen van 2020 groeiden de occasionverkopen door autobedrijven met 2,3%. De teruggang in het voorjaar is dus inmiddels meer dan gecompenseerd met de goede maanden erna.

C2C

De trend bij verkopen tussen consumenten onderling (C2C) was de afgelopen jaren licht dalend. Dat was ook in 2019 nog het geval. Opvallend is dat tijdens de coronacrisis de C2C-verkopen wel op peil bleven. In combinatie met de gestegen verkopen later dit jaar, resulteert dit in een groei van 3,1%.

Tijdens de
coronacrisis
bleven de C2C-verkopen
op peil

Vooral groei bij jonge occasions

De grootste groei zit bij jonge occasions. Er werden vooral meer auto's van 1 en 2 jaar oud verkocht. Deze worden door steeds meer consumenten als een goed, beter betaalbaar alternatief voor een nieuwe auto gezien. Daarbij worden SUV's steeds populairder. Vooral de verkopen van compacte SUV's groeien sterk. Dit gaat ten koste van MPV's en grotere auto's uit de D- en E-segmenten. Verkopen in de belangrijke A-, B- en C-segmenten blijven in stand. Deze zijn nog altijd verantwoordelijk voor 60% van alle occasionverkopen. Een opvallende trend in 2020 is de toenemende populariteit van cabrio's.

SUV's worden steeds
populairder

Verkoop diesels gedaald

De verkopen van gebruikte diesels zijn gedaald, zowel in 2019 als in 2020. Het aandeel van diesels nam af van 14% in 2019 naar 11,7% dit jaar. Verkopen van benzineauto's stegen sterker dan de totale occasionmarkt. Verkopen van EV's verdrievoudigden in 2019 en verdubbelden in 2020. Ook plug-in hybrides groeien sterk. Toch vormen beiden nog altijd maar een gering deel van de occasionmarkt.

Aandeel diesels nam af
van **15,6%** in 2018
naar **11,7%** dit jaar

Volkswagen en BMW populair

Op merkniveau wordt Volkswagen steeds dominanter. Merken van VAG- en BMW-concerns doen het erg goed, en hun gezamenlijk aandeel steeg tot meer dan een kwart van de occasionmarkt.

Volkswagen wordt steeds
dominanter

Hoofdconclusie 2 - Statijden EV's snel verkocht

De statijden van occasions daalden tussen 2012 en 2018 jaarlijks. In 2019 namen statijden voor het eerst weer toe, met 3,3%. Tijdens de crisis in het voorjaar van 2020 liepen de verkopen sterk terug, waardoor de gemiddelde statijd toenam. Nadat de verkopen weer stevig aantrokken, begon de statijd in juli te dalen. Aan het eind van het derde kwartaal lag de statijd van verkopen op hetzelfde niveau als een jaar ervoor, namelijk 63 dagen.

Bij 3 tot 6 jaar oude
auto's daalden
de statijden in 2020
sterk

Kortere statijden voor jonge occasions

Afgelopen maanden was er veel vraag naar jonge occasions en dat is terug te zien in de statijd. Vooral in de groep 3 tot 6 jaar oude auto's daalden statijden in 2020 sterk. Oudere auto's, tussen de 12 en 20 jaar, staan wel langer dan vorig jaar. Opvallend is verder dat statijden toenamen in de populaire segmenten. Dit komt doordat autobedrijven zich steeds meer op dergelijke courante auto's zijn gaan focussen, waardoor er veel van deze auto's in voorraad zijn.

Statijden van diesels nu
gemiddeld 78 dagen

Grote verschillen tussen brandstofsoorten

Natuurlijk zijn er wel grote verschillen tussen brandstofsoorten. Bij benzineauto's daalde de statijd in het derde kwartaal van 2020 weliswaar, maar lag deze nog altijd wat hoger dan in 2019. De statijden van diesels namen zowel in 2019 als 2020 fors toe. In het derde kwartaal van 2020 kwam deze voor diesels uit op gemiddeld 78 dagen. De vraag naar diesels neemt behoorlijk af. De statijden van plug-in hybrides en EV's liggen nu lager dan een jaar geleden, en duidelijk lager dan bij benzineauto's.

Mercedes-Benz, Opel en
Lexus hebben lange
statijden

Kortste statijd voor Tesla

Tesla is het merk met gemiddeld de kortste statijd. Van de grote merken worden Volkswagen en Toyota het snelst verkocht. Merken die relatief lang staan zijn Mercedes-Benz, Opel en Lexus. Ook op modelniveau is de populariteit van EV's terug te zien. De snelste verkopende auto in 2019 was de Kia e-Niro, in 2020 werd deze ingehaald voor de Tesla Model 3. De top 10 bestaat verder uit andere EV's, en SUV's. Daarbij valt op dat ook sommige grote, dure SUV's heel snel verkocht worden. Van de veel verkochte occasions stond de VW up! dit jaar het kortst, gevolgd door het trio Aygo-107-C1.

Hoofdconclusie 3 - Voorraden

Vorraden weer terug op niveau vorig jaar, van grote tekorten lijkt geen sprake

De voorraden occasions worden sinds 2014 steeds groter. Ook in 2019 namen deze weer met 6,0% toe. Begin 2020 waren de voorraden 100.000 auto's groter dan in 2010. Afgelopen voorjaar liepen deze bovendien snel op, doordat de verkopen inzakte en de export halveerde. Doordat consumenten vanaf half mei veel occasions gingen kopen, begonnen de voorraden elke maand af te nemen. Aan het einde van het derde kwartaal lagen de totale voorraden weer op het niveau van 2019. Het aantal zeer jonge auto's was toen wel zeer sterk gedaald.

Focus op courante modellen

Verder valt op dat vooral in de populaire segmenten de voorraden toenamen. Inmiddels komt een op de vijf voorraadauto's uit het B-segment. Autobedrijven zoeken steeds gericht naar courante modellen. Zo hebben ze vooral meer Volkswagens aan hun voorraad toegevoegd. Maar ook meer van de overige VAG-merken en premiummerken. Het aandeel diesels daalt sterk. Daarmee zijn risico's op moeilijk verkoopbare voorraden diesels goed beperkt.

Vorraadniveau niet problematisch

Dat het huidige voorraadniveau niet problematisch is komt ook tot uitdrukking in de voorraadrotatie. Over de eerste drie kwartalen van 2020 gemeten, werden voorraden vaker verkocht dan in 2019. Dit komt doordat de verkopen zo zijn toegenomen. Er is voor iets minder dan 3 maanden aan verkopen in voorraad. Ook bij diesels volgen voorraadniveaus dezelfde daling als de verkopen ervan. Opvallend is dat de voorraden EV's, na een sterke groei in zowel 2019 als 2020, nu in verhouding tot de verkopen het grootste zijn. Er zijn voldoende gebruikte EV's in voorraad voor 4 maanden aan verkopen. Dit geeft aan dat autobedrijven vertrouwen hebben in EV's. En terecht, want deze worden snel verkocht.

1 op de 5
voorraadauto's komt uit
het B-segment

EV's in voorraad
voor vier maanden aan
verkopen

Hoofdconclusie 4 - Import Import blijft belangrijk, sterke groei bij SUV's en elektrische auto's

Nadat de import van occasions jaren achter elkaar sterk groeide, daalde deze in 2019 met 4,6%. Daarin speelde onduidelijkheid over BPM-regelgeving mee en dat het binnenlands aanbod beter aan ging sluiten op de vraag. Tijdens de coronacrisis in het voorjaar van 2020 halveerde de import, maar vanaf eind mei begon een inhaalslag. Aangejaagd door de stijgende vraag naar occasions in ons land groeide de import verder. Over de eerste 3 kwartalen van 2020 kwam de totale import alweer vrijwel even hoog uit als in dezelfde periode vorig jaar.

Tegelijkertijd blijven de nieuwverkopen alsmäär achter. Resultaat is dat van elke tien in ons land geïmporteerde auto's, er inmiddels vier een importoccasion zijn.

Nissan Qashqai is de grootste in dit importsegment

Jonge SUV blijft populair

Van die geïmporteerde occasions is de helft jonger dan vijf jaar. Daarbij worden er steeds meer SUV's naar ons land gehaald. Vaak zijn dat zeer jonge auto's. Het segment midi-SUV's is nu na de B- en C-segmenten het grootste. Import van MPV's, D- en vooral E-segment nam sterk af. Volkswagen is nog steeds op afstand het grootste merk, maar import van de twee belangrijkste modellen, Polo en Golf, neemt wel wat af. De SUV's van Volkswagen worden daarentegen wel steeds populairdere importauto's. Concurrent Nissan Qashqai is veruit de grootste en meest groeiende in dit importsegment. Opvallend is verder dat dit jaar de Audi e-tron na een enorme stijging de meeste geïmporteerde EV werd.

Compacte EV's populair bij Nederlandse kopers

Import gebruikte EV's en plug-in hybrides in de lift

De import van gebruikte EV's en plug-in hybrides namen zowel in 2019 als 2020 sterk toe. Dat zijn voor een deel compacte EV's waar ook steeds meer Nederlandse particulieren interesse in hebben, gesteund door de subsidieregeling. Een ander deel zijn dure, grotere elektrische auto's die voor ondernemers of andere zakelijke gebruikers interessant zijn.

Nog altijd meer diesels geïmporteerd dan EV's en plug-in hybrides

Forse daling bij diesels

Een andere ontwikkeling die duidelijk doorzet is de forse daling bij diesels. Deze lag zowel in 2019 als 2020 rond de 35% in import. Toch worden er nog altijd ruim drie keer zoveel gebruikte diesels geïmporteerd als EV's en plug-in hybrides bij elkaar opgeteld.

Minder import uit Zuid-Europa

Meer import uit Duitsland en Denemarken

Nadat de import vanuit Duitsland in 2019 wat afnam, is deze in 2020 weer aangetrokken. Ook import uit Denemarken nam toe. Uit Zuid-Europese landen zijn dit jaar veel minder auto's gehaald. Mogelijk komt dit door dichte grenzen en bedrijven die daar tijdelijk gesloten zijn geweest. Hierdoor kwam maar liefst 78% van alle import uit onze twee buurlanden.

Hoofdconclusie 5 - Export

Export sterk geraakt door corona – aandeel diesels en kleine auto's stijgt

In 2019 is de export van occasions sterk gegroeid, tot boven de 300.000 personenauto's. Dit werd gevoed door grote voorraden en grote hoeveelheden auto's van hetzelfde type die terugkwamen uit de lease. 2020 begon ook goed, maar toen in het voorjaar grenzen dichtgingen en de handel terugliep, volgde een ongekende exportdaling. In diverse landen waren autobedrijven zelfs dicht, en anderen waren terughoudend met inkopen waardoor de vraag uit het buitenland sterk afnam. In juni kwam de export weer goed op gang. In eerste instantie was er een inhaalslag, waarna de export weer naar een normaal niveau ging. Opgeteld werden er in de eerste drie kwartalen van 2020 ruim 200.000 auto's geëxporteerd, 9,2% minder dan in dezelfde periode van 2019.

Export diesels stijgt bovengemiddeld

In 2019 groeide het aantal diesels in de export sterker dan gemiddeld, en ook in 2020 steeg het aantal exportdiesels ondanks de daling van de totale exportmarkt. Dit komt enerzijds doordat er zeer veel 14%-diesels terugkwamen uit de lease en anderzijds doordat consumenten minder geneigd zijn een diesel te kopen vanwege de wegenbelasting en (mogelijke) milieuzones. Het aantal plug-in hybrides vertoonde in 2019 een piek doordat er veel terugkwamen uit lease, maar die nam in 2020 alweer flink af. En ondanks dat er veel meer EV's in ons wagenpark komen, neemt de export ervan niet toe. Deze worden steeds meer geabsorbeerd door onze eigen occasionmarkt.

Export diesels steeg mede door terugkomst
14%-diesels uit de lease

Veel export van A- en B-segment

Exportauto's zijn steeds vaker kleine auto's. In 2019 steeg de export van auto's uit A- en B-segment met maar liefst 50%. Dit komt doordat het aandeel hiervan in ons wagenpark sterk is toegenomen, ook in leasevloten. Het C-segment is nu veruit het belangrijkste in export.

Export auto's A- en B-segment steeg maar liefst
50%

Polen grootste exportmarkt

Polen bleef de belangrijkste exportbestemming. Verder steeg export naar België, Oekraïne, Frankrijk, Litouwen en Duitsland in 2020. Export naar Afrika nam sterk af. Door belemmeringen in internationale handel is de export meer geconcentreerd op nabijgelegen bestemmingen. België en Duitsland werden na Polen de grootste markten.

Polen belangrijkste exportbestemming

Hoofdconclusie 6 - Import vs export Ook exportauto's steeds schoner

Wanneer de aantallen geïmporteerde occasions naast geëxporteerde occasions worden gezet, blijkt dat deze aantallen van 2012 tot 2018 steeds verder naar elkaar toe groeiden. Import werd steeds belangrijker. In 2019 werd het verschil tussen beide wel groter, maar in 2020 keerde dat weer om. Doordat grenzen dichtgingen daalden zowel import als export, echter door aantrekkende occasionverkoop kreeg de import daarna snel een nieuwe impuls. Over de eerste drie kwartalen van 2020 kwam de import uit op 81% van de export-aantallen. Per saldo verdwijnen er door internationale occasionhandel dus nog altijd wel meer auto's uit ons wagenpark.

Veel auto's van een
jaar oud geïmporteerd

Import van jong, export van oud

Wel zitten er grote verschillen tussen de verhandelde auto's. Occasions die geïmporteerd worden zijn veel jonger dan exportauto's. Er worden veel auto's van een jaar oud geïmporteerd. Export bestaat vooral uit auto's boven de 10 jaar, plus een grote groep ex-leaseauto's van 4 à 5 jaar oud.

Export van Euro6-
diesels in 2019 meer
dan verdubbeld

Meer schone diesels geëxporteerd

Onder die geëxporteerde auto's zijn ook steeds meer schone diesels. De export van Euro6-diesels is in 2019 meer dan verdubbeld. Er gingen minder vervuilende Euro2- en Euro3-diesels naar het buitenland. En hoewel import van diesels terugliep, worden deze wel steeds schoner. In 2019 voldeed 60% van de geïmporteerde diesels een de Euro6-norm. Dit is ook terug te zien in de emissies. De NOx-uitstoot van diesels die werden geëxporteerd nam in 2019 met 14,5% af. De CO2-emissie daalde met gemiddeld 4,5%. Diesels die worden geïmporteerd zijn een stuk schoner. Deze stoten 60% van de NOx uit van de gemiddelde exportdiesel. En hoewel de NOx-uitstoot afnam, nam de gemiddelde CO2-uitstoot van geïmporteerde diesels juist toe. Dit komt vooral doordat occasions die met dieselmotor worden gekozen, steeds vaker SUV's of andere grote auto's zijn. Wanneer niet alleen naar diesels, maar naar alle geïmporteerde occasions wordt gekeken, is de CO2-emissie stabiel.

Diesel



1

**OCCASIONVERKOPEN
DOOR AANHOUDE
GROEI NAAR
RECORDHOOGTE**

1.1 Totaal

Autobedrijven verkochten in 2019 in totaal 1.332.621 gebruikte personenauto's aan consumenten (B2C).

Dat zijn er 30.850 meer dan de 1.301.773 verkochte occasions in 2018; een groei van 2,4%. En gemiddeld één gebruikte auto meer per dag dan in 2018.

Daarmee groeide de markt minder sterk dan in 2018. Maar wel weer een nieuw B2C-verkooprecord. De piek in verkopen lag in mei; in 2018 lag die in juni.

De verkopen tussen consumenten onderling (C2C) daalden met 0,5%, van 638.633 personenauto's in 2018 naar 635.189 in 2019. De trend dat occasions steeds meer door autobedrijven worden verkocht zette zich daarmee voort. Onderling auto's verkopen tussen consumenten blijft moeilijk, denk aan garantie en het 'gedoe' eromheen.

In totaal kochten consumenten 1.967.810 occasions; 1,4% meer dan in 2018. Deze groei komt voort uit de economische groei en een bij particulieren verdere verschuiving van het kopen van nieuwe auto's naar jonge occasions.

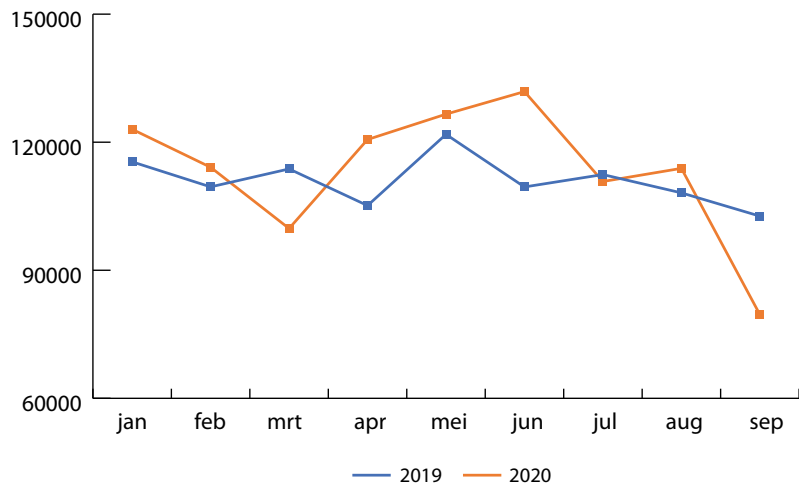
Deze beide ontwikkelingen spelen al enkele jaren, en occasionverkopten groeien hierdoor ook al over een langere periode.

Inruil (C2B) daalde. Weliswaar zeer licht, maar is toch wel opmerkelijk. Dat betekent dat er vaak méér auto's binnen één huishouden zijn gekomen. Wellicht vanwege de verhoogde bijtelling en noodzaak om in een EV-tijdperk toch een adequate trekker voor de caravan er bij te houden; consumenten verkochten namelijk ook minder auto's zelf. Gezien de stijgende aankopen door consumenten betekent dat dus ook dat consumenten meer auto's zijn gaan bezitten.

Opmerkelijk: het totale wagenpark in 2019 van particulieren groeide in een jaar inderdaad met ruim 220.000 auto's, een toename van 3%.

De occasionmarkt was in 2020 nogal wisselvallig. In de eerste maanden lagen B2C verkopen hoger dan vorig jaar. Daarna ging het hard naar beneden, om

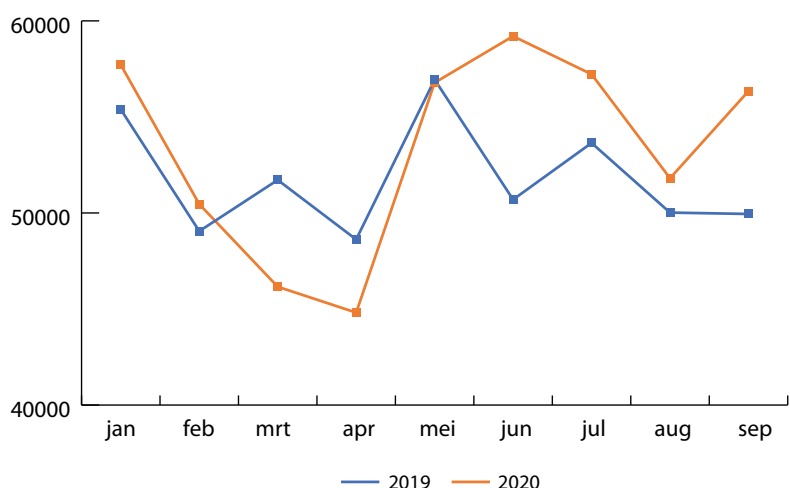
Ontwikkeling B2C verkopen personenauto's



In totaal kochten consumenten

1.967.810
occasions

Ontwikkeling C2C verkopen personenauto's



In de maanden juni en juli werden verkooprecords gebroken

in de 2e helft van mei weer te stijgen.

In de maanden juni en juli werden verkooprecords gebroken, en lagen aantallen 16 tot 17% boven vorig jaar over dezelfde periode. In augustus en september nam de groei af, maar bleven verkopen duidelijk boven het niveau van 2019 liggen.

In totaal zijn er t/m Q3 ruim 23.000 occasions extra B2C verkocht tov vorig jaar; een groei van 2,3%.

De C2C markt deed het dit jaar ook opvallend goed. Terwijl B2C-verkopen in april sterk terugliepen, bleven C2C verkopen op peil.

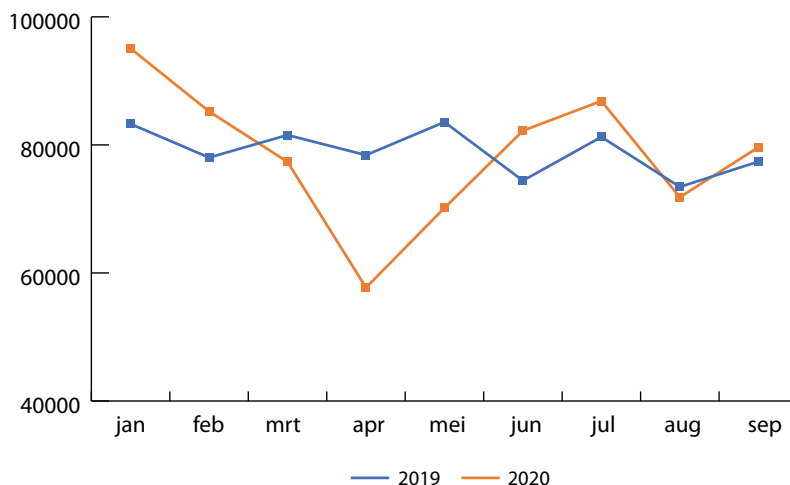
Zowel voor de lockdown als in de periode erna verkochten consumenten elkaar meer dan vorig jaar. T/m Q3 liggen verkopen zelfs 3,1% hoger dan vorig jaar.

Opgeteld hebben consumenten t/m Q3 al meer dan 1,5 miljoen occasions gekocht. Dat is 2,6% meer dan vorig jaar t/m Q3.

Deels is dit een gevolg van de angst voor corona, bv. voor het reizen in openbaar vervoer, maar bij B2C-verkopen ook wel de voortzetting van een al eerdere gaande trend; ook in 2019 stegen de B2C verkopen, en daalden C2B transacties.

Verschil dit jaar is wel dat C2C verkopen, na een daling die al lange tijd gaande was, dit jaar zijn gegroeid.

Ontwikkeling B2B verkopen personenauto's



Sterke groei in categorie 8 tot 10 jaar oud

1.2 Leeftijd auto

B2C verkopen: er zijn vooral meer jonge occasions verkocht. Meeste groei was er bij auto's van 1 en 2 jaar oud. Daar bedroeg de groei maar liefst 31%. Dit komt o.a. doordat er in 2018 weer wat meer nieuwe auto's zijn verkocht en doordat er de afgelopen twee jaar vooral veel occasions van 1 jaar oud zijn geïmporteerd.

Daarnaast ook sterke groei in categorie 8 tot 10 jaar oud. Ook hier zijn hoge nieuwe verkopen van deze bouwjaar een verklaring. In de leeftijdsgroepen daar omheen is er enige daling.

Er is ook forse groei bij 20-25 jaar oude auto's, nog sterker dan in 2018. In 2 jaar tijd zijn de verkopen met 40% toegenomen. Qua aantallen is dit een klein deel van de occasionmarkt, maar het is wel opvallend. De toenemende kwaliteit en levensduur van auto's speelt hier een rol in.

De helft van de occasions die door autobedrijven wordt verkocht is 9 jaar of ouder. Oud is uit!

1.3 Segmenten

Klein blijft het grootst en stijgt nog steeds maar groot groeit het sterkst!

Verkoppen van SUV's zijn sterk gestegen in 2019. Er werden 30% meer compacte SUV's verkocht (zowel segmenten mini- als midi-suv). Full-size SUV's stegen ook sterk.

Daarmee zijn er voor het eerst nu ook gebruikt meer SUV's dan MPV's verkocht. Ook doordat de verkopen van MPV's verder terugliepen, vooral van full-size MPV's (-14%).

Toch zijn de segmenten A t/m C nog altijd veruit het belangrijkste. Samen zijn deze drie verantwoordelijk voor 60% van alle occasionverkoppen, vrijwel gelijk aan het aandeel in 2018.

In 2019 zijn de verkopen van het C-segment vrijwel exact gelijk gebleven. Verkopen van kleinere auto's uit het A- en B-segment stegen wel. De segmenten A t/m C- zijn blijvende dragers van de Nederlandse occasionmarkt. Deze zijn verantwoordelijk voor 60,9% van de totale markt.

Verkoppen in het D-segment daalden, met meer dan 5.000 auto's. Deze kopers verschuiven steeds meer richting SUV's.

Bij de meest exclusieve auto's was er in 2019 een verschuiving te zien van limousines naar sportauto's.

In 2020 is vooral de verkoop van SUV's sterk gestegen. Zowel Mini- als Midi-SUV's zijn met meer dan 20% gestegen. Verkopen van de grootste SUV's stegen ook, maar met ruim 12%.

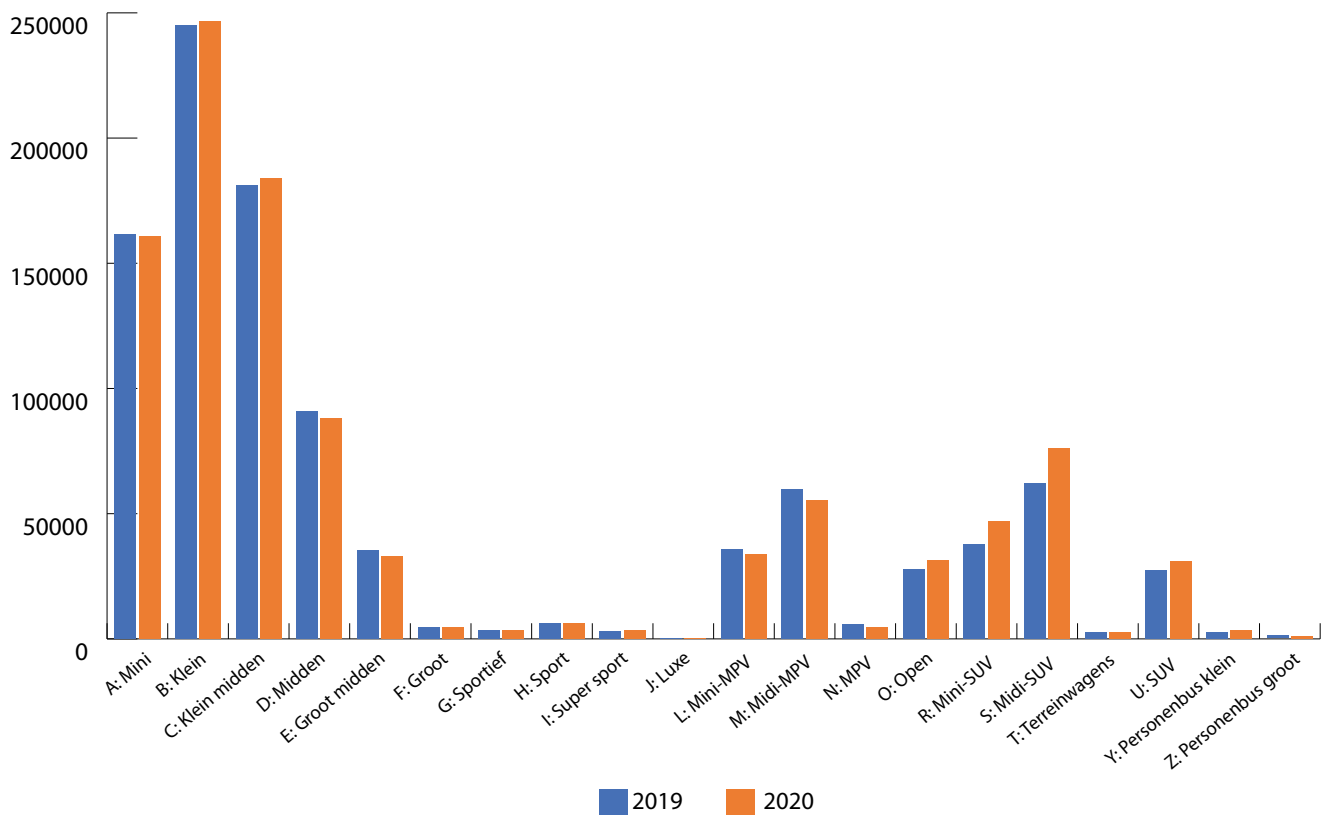
Het totale aandeel van SUV's in de occasionverkoppen steeg van 13 naar 15%.

Dit ging ten koste van enerzijds MPV's en anderzijds de traditionelere segmenten D en E. Daarnaast moet ook het A-segment inleveren.

Het C-segment houdt wel stand. Ook het B-segment, dat veruit het grootste blijft. Opvallend is verder de sterke groei van cabrio's (segment Open); met 13,0% dit jaar.

Maar ook de exclusievere segmenten I en J groeiden in vergelijkbare mate. Het lijkt dat een groep mensen het geld i.p.v. aan vakanties en uitgaan, als gevolg van corona, nu uitgeven aan de auto die zij graag wilden.

Segmenten occasions B2C



Verkoop van benzineauto's steeg met **3,6%**

1.4 Brandstof

Na een stijging in 2018 zijn de verkopen van diesels in 2019 gedaald met ruim 7%. Dit terwijl er juist grote aantallen 14%-diesels uit de lease vrijkwamen. Na de opleving in 2018 daalt de markt dus weer.

Export van dieselauto's is significant gestegen, euro 6 is gestegen van 13% aandeel naar 26%.

De verkopen van benzineauto's steeg met 3,6%, meer dan de totale markt dus. Voor het eerst stegen de verkopen van alle drie de soorten met elektromotor (EV, plug-in en gewone hybride) sterk.

Meest opvallend is de groei van EV's; hiervan werden er meer dan drie keer zoveel verkocht. Hiervan komen er nu steeds meer na zakelijk gebruik terug op de occasiemarkt. Een zeer klein deel van die verkopen was afkomstig uit de gestegen import van EV's.

Bij de verkoop van LPG-auto's is in 2019 de sterke daling van voorgaande jaren voortgezet; de verkopen zijn in 2 jaar met een kwart gedaald.

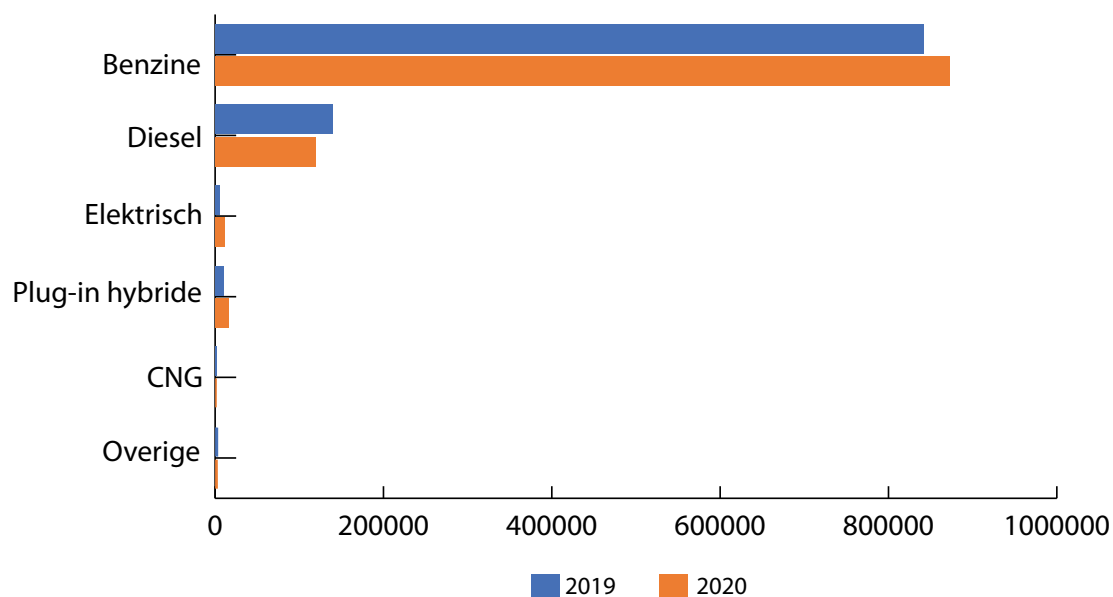
De verkopen van gebruikte diesels zijn in 2020 sterk teruggelopen. Het gaat dan om 20.750 auto's in 9 maanden. Een afname van 14,8%. Procentueel in de totale occasionverkoppen namen diesels af van 15,6% in 2018 naar 11,7% dit jaar.

Verkopen van benzineauto's groeiden met 3,7%, en compenseerden de aantallen diesels ruimschoots. Nog altijd heeft 93% van de verkochte auto's een verbrandingsmotor, zonder stekker.

In verhouding groeiden de verkopen van stekkerauto's wel sterk. Aantallen EV's verdubbelden zelfs ruim. En plug-in hybrides namen met 61% toe. Daarmee zijn plug-ins voor de occasiemarkt nog steeds belangrijker dan EV's.

Dit zijn vooral auto's met een benzinemotor; aantallen plug-ins met dieselmotor lopen terug. Dit komt door de wegenbelasting maar vooral ook doordat er steeds meer modellen en occasions een benzine plug-in zijn en komen er minder diesel plug-ins.

B2C verkopen jan. – okt. per brandstofsoort



1.5 Merk

Autobedrijven verkochten 6,8% meer gebruikte Volkswagens. Dit merk versterkte de koppositie en heeft dus een groeiend vertrouwen bij de consument.

Eén op de negen in 2019 verkochte occasions was een Volkswagen. Opvallend is dat de verkopen van de andere top 5 merken allen daalden.

Ook werden er duidelijk minder Fiats en Hyundai 's verkocht. Veel groei was er bij BMW, Audi, Skoda en Mini

Daarmee presteerden de VAG- en BMW-concerns het beste, en steeg hun gezamenlijk aandeel tot meer dan een kwart van de occasionmarkt.

De groei bij Tesla zit er goed in. Er werden bijna driemaal zoveel Tesla's verkocht als in 2018, maar het blijft verhoudingsgewijs een klein merk op de occasionmarkt, kleiner nog dan landgenoten Jeep of Chrysler.

De enige verschuiving in volgorde van de top 10 is dat BMW groter is geworden dan Citroën. Dat is nu in het wagenpark nog duidelijk anders; daar staat BMW twee posities lager dan Citroën.

Waar de top 10 altijd uit vijf hele grote merken bestond, en daarna op afstand de volgende vijf, wordt het nu meer VW op eenzame hoogte, daaronder de andere grote vier, en dan zeven grotere merken (incl. de Duitse premiummerken). De Duitse premiummerken nemen een steeds belangrijkere positie in op de occasionmarkt. Hun gezamenlijk aandeel lag in 2019 op 12,8%.

Occasions van VAG- en BMW-groep presteren **het beste**



Peugeot 308 sw

De occasionverkoppen van de Peugeot 308 SW groeien sterk dit jaar. Ook is deze auto een gewild model voor de export.



Tesla Model 3

De Tesla Model 3 is in 2020 de auto die het snelst een nieuwe eigenaar heeft: na gemiddeld 19 dagen wordt model opnieuw tenaamgesteld.



Nissan Qashqai

De Nissan Qashqai is in 2020 het voorbeeld van de groei in dit segment. Dat is ook te zien aan de sterke importgroei van dit model.



VW Up!

De Volkswagen Up! is de snelst verkopende auto in zijn segment.



Renault Captur

In 2019 kon de Renault Captur rekenen op een sterke groei op de Nederlandse occasionmarkt.

1.6 Model

De lijst meest verkochte occasions wordt net als in voorgaande jaren weer aangevoerd door twee Volkswagens, die hun positie verder versterkten.

Verkopen van de andere modellen in de top 5 daalden, maar de volgorde bleef gelijk. Ook werd er veel minder verkocht van de belangrijke modellen Renault Mégane (-14,9%) en Opel Astra (-11,0%).

Deels is dit te verklaren doordat deze modellen in 2019 minder vanuit de lease vrijkwamen, deels ook door verminderde nieuw verkopen in afgelopen jaren. De Astra was ooit de meest verkochte auto in ons land, maar is inmiddels ook op de occasionmarkt teruggevallen naar de zevende plaats (en derde binnen C-segment). Het aandeel komt vrijwel overeen met het huidige aandeel in het wagenpark. Sterke groei was er voor de Renault Captur (+20,4%), BMW 1-serie (+18,5%), Mini (+18,0%) en Peugeot 308 (+17,6%).

Onder de kleine auto's trad er gedurende 2019 een verschuiving op; verkopen van de Toyota Aygo, Fiat 500, VW Up! en Kia Picanto stegen, terwijl verkopen van de Renault Twingo en Ford Ka behoorlijk daalden.

Verkopen in 2020 van de lijstaanvoeders VW Polo en Golf stegen nog verder, zodat hun marktaandeel hiermee nog dominanter werden.

Van een aantal andere modellen stegen de verkopen opvallend sterk; vooral de Audi A3, VW Tiguan, Peugeot 308 sw en Nissan Qashqai.

Deels omdat deze vier tot vijf jaar geleden populair waren (door bijtelling of nieuw model generatie) en nu meer op de occasionmarkt komen.

Ook verkopen van de populaire kleinste Toyota's, Mini en concurrenten BMW 1-serie en Mercedes-Benz A-klasse groeiden.

Bij Opel ziet het er minder rooskleurig uit; van de Corsa daalden de verkopen met 9,1% en van de Astra met 8,0%. Van de Karl namen de verkopen zelfs met een kwart af.

Wat ook opvalt is dat vrijwel de hele top 30 in 2020 nu bestaat uit modellen uit de segmenten A t/m C. Enige uitzondering zijn de Nissan Qashqai en Renault Captur.

Top 30 modellen verkopen jan. – okt.

Land	2019	2020
Volkswagen Polo	33.706	35.681
Volkswagen Golf	28.662	30.006
Opel Corsa	24.885	22.630
Ford Fiesta	19.999	20.432
Toyota Aygo	14.449	16.174
Renault Clio	15.710	15.763
Toyota Yaris	13.136	14.678
Renault Twingo	13.051	12.552
Ford Focus Wagon	12.730	12.142
Citroen C1	11.987	12.042
Volkswagen Up!	10.541	11.404
Kia Picanto	10.339	11.355
Fiat 500	9.923	10.494
Nissan Qashqai	8.845	10.396
Renault Captur	9.704	10.184
Mini	8.731	9.910
Peugeot 206	11.330	9.861
Ford Ka	10.770	9.653
Opel Astra	10.134	9.324
Peugeot 107	9.222	9.261
Citroen C3	8.879	8.935
Mercedes A-klasse	7.925	8.844
BMW 1-serie	7.823	8.729
Volvo V40	8.765	8.694
Peugeot 208	8.974	8.501
Audi A3 Sportback	6.836	8.463
Suzuki Swift	7.867	8.393
Fiat Panda	8.250	8.316
Peugeot 108	7.467	7.900
Seat Ibiza	7.522	7.801



2

EV'S SNEL VERKOCHT

2.1 Stadagen

Zeer opvallend: sinds 2012 daalden de statijden jaarlijks, tot en met 2018. In 2019 namen statijden voor het eerst weer toe.

Met ruim twee dagen, van 62,5 naar 64,6 dagen gemiddeld (+3,3%). Historisch gezien nog steeds laag, maar hopelijk niet het begin van een nieuwe trend.

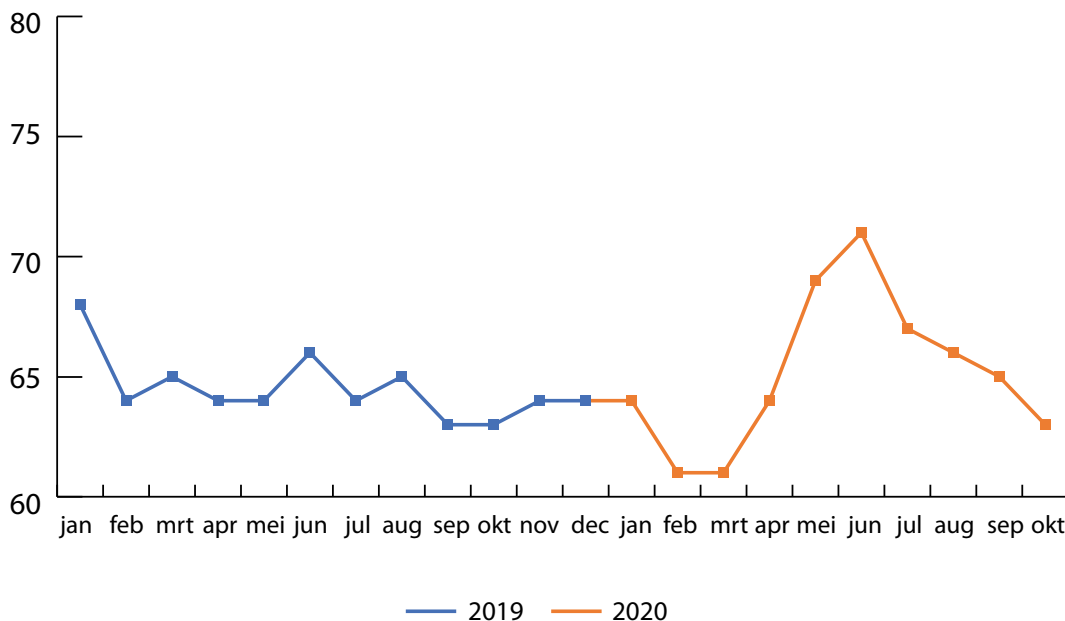
Oorzaken hiervoor zijn onder meer dat voorraden zijn toegenomen, dus er is veel aanbod van occasions. Dit is onder meer gevoed door de grote aantallen occasions die afgelopen jaren zijn ingevoerd, de import begint dus enigszins de 'eigen auto's' te verdringen.

In de loop van 2019 zijn de stadagen van verkochte occasions gedaald, en in de eerste maanden van 2020 is dit nog verder gedaald.

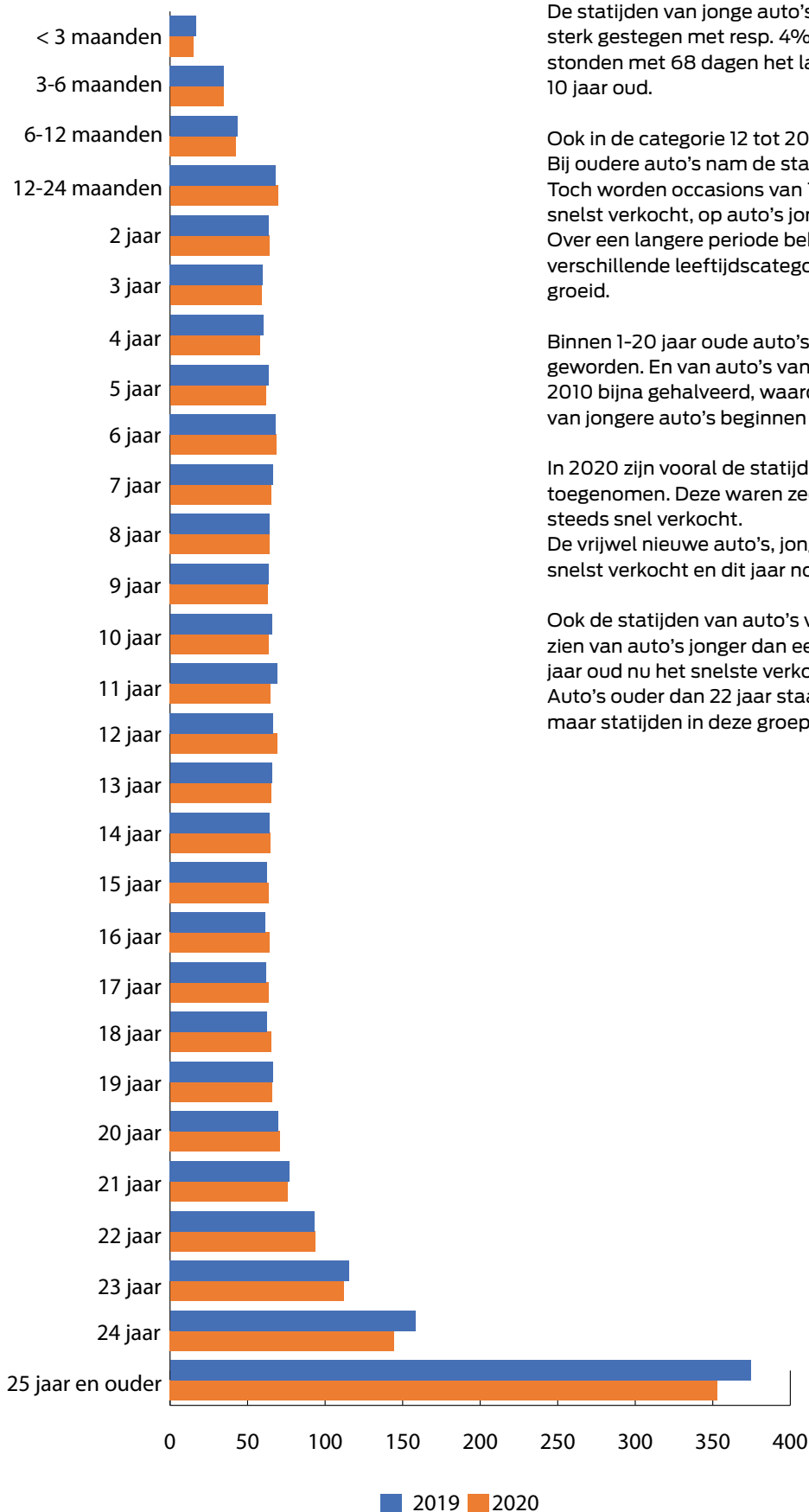
Tijdens de lockdown liep dit natuurlijk snel op, doordat er veel minder verkocht werd. Sinds juli dalen de statijden weer. Dit komt vooral door de aangetrokken verkopen. In september lag de statijd nog net boven het gemiddelde van vorig jaar september, in oktober zijn de stadagen weer op een gelijk niveau als oktober vorig jaar gekomen. Dat betekent een gemiddelde statijd van occasions van 63 dagen. En tevens dat statijden al vier maanden achter elkaar dalen.

Gemiddelde statijd van verkochte occasions is
63 dagen

Ontwikkeling stadagen



Gemiddelde statijd per leeftijdscategorie



2.2 Leeftijd auto

De statijden van jonge auto's; van 1 en 2 jaar oud, zijn in 2019 sterk gestegen met resp. 4% en 14%. Auto's van 2 jaar oud stonden met 68 dagen het langste van alle occasions onder de 10 jaar oud.

Ook in de categorie 12 tot 20 jaar oud namen de statijden toe. Bij oudere auto's nam de statijd juist af.

Toch worden occasions van 15-19 jaar oud nog steeds het snelst verkocht, op auto's jonger dan een jaar na dan. Over een langere periode bekeken, valt op dat stadagen van verschillende leeftijdscategorieën sterk naar elkaar zijn toegegreid.

Binnen 1-20 jaar oude auto's zijn verschillen in statijden klein geworden. En van auto's van 20-25 jaar zijn statijden sinds 2010 bijna gehalveerd, waardoor deze ook enigszins in de buurt van jongere auto's beginnen te komen.

In 2020 zijn vooral de statijden van auto's van 15 t/m 18 jaar toegenomen. Deze waren zeer kort, en de auto's worden nog steeds snel verkocht.

De vrijwel nieuwe auto's, jonger dan een jaar, werden al het snelst verkocht en dit jaar nog sneller.

Ook de statijden van auto's van 3 t/m 5 jaar liepen terug. Afgezien van auto's jonger dan een jaar, worden occasions van 4 jaar oud nu het snelste verkocht.

Auto's ouder dan 22 jaar staan natuurlijk nog steeds het langst, maar statijden in deze groepen namen dit jaar wel af.

2.2 Segmenten

In 2019 namen ook de stadagen van de populaire segmenten met kleine auto's (A-B) toe, maar wel met minder dan het marktgemiddelde, resp. 2,7% en 3,9%. In beide segmenten namen stadagen toe van 56 naar 57 resp. 58 dagen, wat nog steeds een stuk lager is dan in de meeste andere segmenten.

Zeer opvallend is dat stadagen van SUV's sterk toenamen. Dit is zichtbaar in alle drie de SUV-segmenten. Waar er voorheen veel vraag was en beperkt aanbod, lijkt het erop dat vraag een aanbod nu meer met elkaar in evenwicht komen.

En statijden van alle SUV's zijn nog steeds niet lang. Ook statijden van grotere auto's in E- F-segmenten namen behoorlijk toe. In de C- en D-segmenten namen statijden ook wat toe, ongeveer met marktgemiddelde. Statijden van MPV's liepen wat meer op.

Alleen bij de full-size MPV's is die stijging minder, daar lijkt het afgelopen jaren sterk teruggelopen aanbod nu op een niveau te zijn beland dat in evenwicht is met de vraag.

Dat geldt mogelijk ook voor cabrio's en sportauto's; het aanbod daarin neemt af, maar er lijkt nog wel vraag naar te zijn waardoor statijden (als enige deel van de markt) dalen.

Stadagen van
SUV's zijn
sterk toegenomen

Opvallend dat plug-ins zo in trek zijn

2.3 Brandstof

De statijd van diesels zijn in 2019 behoorlijk toegenomen; van 68 naar 74 dagen, in procenten een 9,5% stijging. Deze ontwikkeling is al sinds 2016 gaande. Diesel stonden gemiddeld 8 dagen langer dan benzine-occasions te koop. Maar ook de statijd van benzines nam toe. Net als van hybrides. Die toename is dus wel een brede tendens, die voor een groot deel van de markt geldt. Om alternatieve aandrijvingen goed te kunnen vergelijken is ook gekeken naar alleen auto's jonger dan 5 jaar. In die groep namen statijden sterker toe; van 53 naar gemiddeld 58 dagen.

Onder jonge auto's namen statijden bij zowel diesels als benzine met 5,5 dag toe. Ook in deze categorie worden benzineauto's sneller verkocht dan diesels (al is het verschil hier maar de helft; 5 dagen).

Ook hybrides stonden langer, plug-ins echter juist korter dan in 2018; daarmee kwamen beiden op 44 dagen uit. De statijden van EV's gaan nogal op en neer; na een sterke daling in 2018 was er in 2019 weer een sterke stijging.

Dit is nog een prille markt, die erg onderhevig is aan beschikbaarheid van modellen. Toch beginnen statijden van de verschillende aandrijfvormen wel naar elkaar toe te groeien.

Opvallend: statijden van LPG auto's lagen de afgelopen jaren erg hoog. In 2019 daalden deze sterk onder jonge auto's, tot onder het marktgemiddelde en benzineauto's.

In het tweede kwartaal van 2020 liepen stadagen van alle brandstofsoorten op. Bij EV's het meest, maar ook vanwege de kleine aantallen schommelen deze nog altijd sterker, en het kwartaal ervoor waren ze juist sterk gedaald.

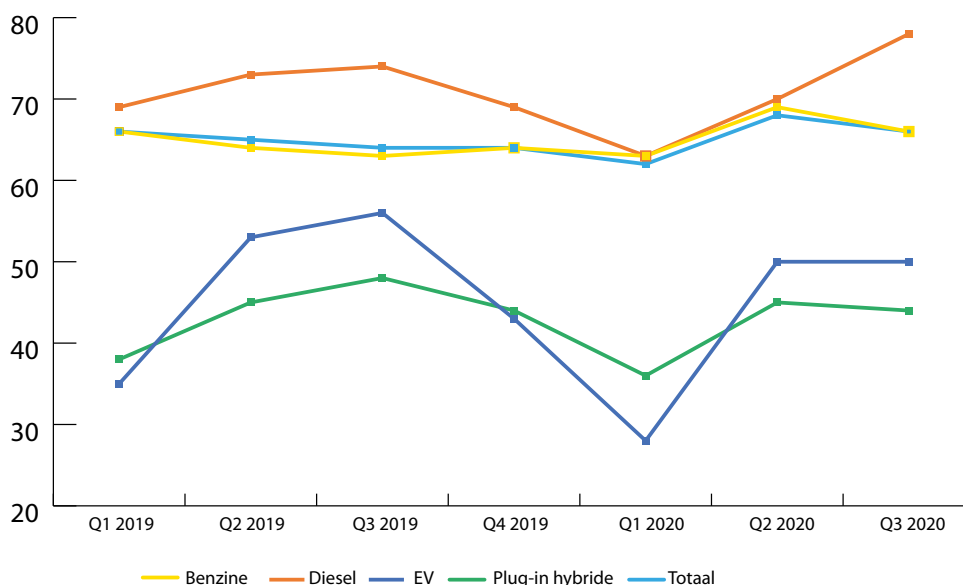
In het derde kwartaal zijn statijden van EV's stabiel gebleven. Bij benzine-auto's en plug-ins namen statijden in Q3 af.

Bij diesels is de trend anders; daar nemen statijden in alle kwartalen van 2020 behoorlijk toe. Resultaat is dat diesels nu duidelijk het langst staan.

Bij benzine en diesel liggen stagen in het derde kwartaal hoger dan een jaar eerder, bij EV en plug-ins juist lager.

Wel opvallend dat plug-ins zo in trek zijn. Redenen hiervan kunnen liggen in de lagere wegenbelasting (m.u.v. de grootste SUV's met stekker), en de wat lagere brandstofkosten.

Statijd per brandstofsoort



2.4 Merk

In 2018 was Tesla het merk met veruit de kortste gemiddelde statijd; gemiddeld 20 dagen. Die is in 2019 weliswaar opgelopen naar 55 dagen, maar daarmee staat Tesla nog steeds bovenaan. Gevolgd op plek twee en drie door VW en Peugeot, beiden doen het al jaren erg goed. Opvallender is de nummer vijf; Dacia.

Van diverse andere volumemerken namen statijden behoorlijk toe; vooral Mazda, Nissan, Opel en Renault.

Het enige volumemerk waarvan de statijd afnam is Kia, maar de statijd van dit Koreaanse merk lag eerder nog opvallend hoog en lijkt nu meer naar een normale waarde te zijn gegroeid.

De kleinere premiummerken lieten in 2019 de grootste veranderingen zien; statijden van Lexus en Land Rover namen sterk toe, terwijl die van Porsche, Alfa Romeo en Jaguar juist afnamen.

Wanneer alleen naar auto's tot 10 jaar oud wordt gekeken, valt binnen de top 10 merken op dat Opel en Ford duidelijk de langste statijd hebben; beide rond de 68 dagen. Volkswagens worden maar liefst 15 dagen eerder verkocht. Alle andere top 10 merken zitten bij elkaar in de buurt; tussen de 56 en 62 dagen. Opvallend is dat sommige dure merken daar nog onder zitten; Land Rover en Porsche beide 52 dagen. Lexus, Alfa Romeo, Jaguar, Fiat, Smart en vooral Subaru en DS staan duidelijk langer. Waarschijnlijk doordat deze een wat kleinere kopersgroep aanspreken.

In 2020 zijn de verschillen tussen de grote merken niet erg veranderd. Wel daalde de gemiddelde statijd van Tesla sterk. Die van Dacia liep juist wat op, naar een nog steeds redelijke 64 dagen. Ook bij een aantal premiummerken nam de statijd toe; bij Lexus, DS, Jeep en Porsche.

Tesla heeft
veruit de kortste statijd,
gemiddeld 20 dagen

**A/B-segment
domineert top 10
van meest verkochte
occasions**

2.5 Model

Opvallend: in 2019 bevatte de top 3 van snelst verkochte modellen twee elektrische auto's, waarvan de Kia e-Niro bovenaan staat. Een derde EV is nog iets verder te vinden; de Audi E-tron.

Verder doet Citroen het goed: de nieuwe Citroen C5 Aircross is de op een na snelst verkochte gebruikte auto. En staat de Citroen C3 Aircross op de tiende plaats. Binnen de top 20 van meest verkochte modellen is de C1 de snelst verkochte, met maar 46 stadagen.

Afgelopen jaren voerde de VW Polo dat lijstje alsmaar aan, maar de statijd daarvan is in 2019 opgelopen van 45 naar (een nog altijd nette) 49 dagen.

Binnen de top 20 van meest verkochte modellen worden de eerste tien plaatsen allemaal ingenomen door kleine auto's (A/B-segment).

Ook opvallend is dat de Audi A3 sneller wordt verkocht dan volumemodellen uit hetzelfde segment, zoals zuster VW Golf, Astra, Focus en Megane. Premium merken doen het steeds beter. Opvallend is wel dat er ook enkele dure, grote SUV's zeer snel verkocht worden, zoals met name de Audi Q8 en Range Rover Velar. Maar ook compacte SUV's doen het goed.

Gedurende 2020, t/m Q3, valt op dat de top 10 modellen met de kortste statijd dit jaar voor een groot deel uit EV's bestaat.

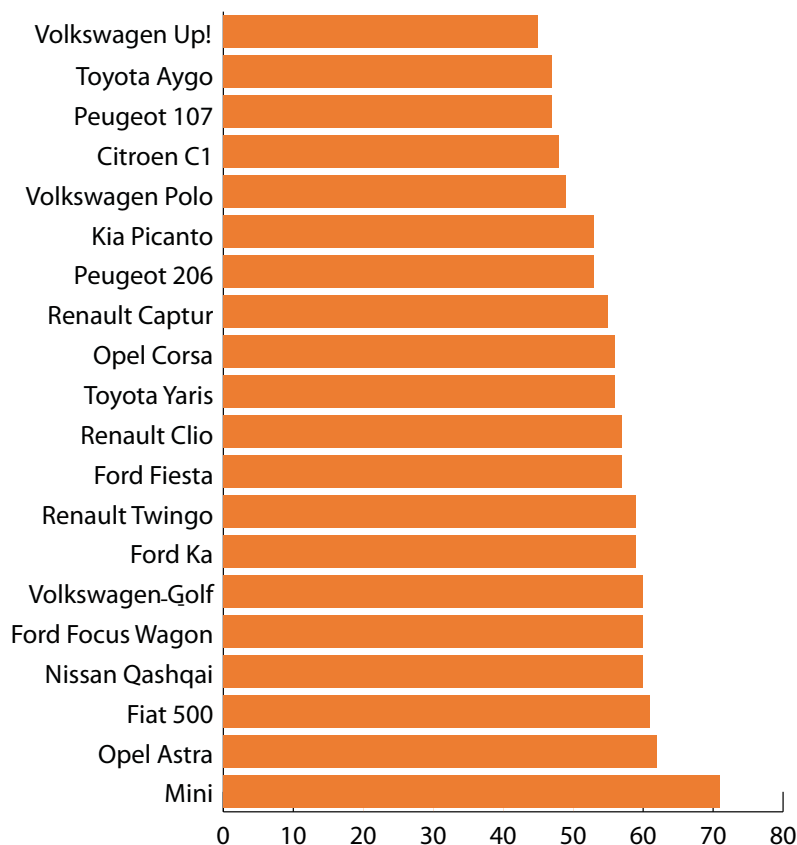
De Tesla Model 3 voert de lijst aan. Maar ook de twee grotere Tesla's worden snel verkocht, dit jaar bovendien nog sneller dan vorig jaar.

Andere snelst verkopende modellen zijn SUV's, waarbij de korte statijden van de dure Audi Q8 en de Citroen C5 Aircross opvallen.

Onder de meest verkochte modellen worden vooral de kleinste auto's uit het A-segment snel verkocht. De VW Up het snelst, gevolgd door het trio Aygo-107-C1.

De VW Polo blijft ook erg in trek.

Stadagen top 20 modellen





3

**VOORRADEN WEER TERUG
OP NIVEAU VORIG JAAR,
VAN GROTE TEKORTEN
LIJKT GEEN SPRAKE**

3.1 Voorraden

De voorraden zijn al een aantal jaar behoorlijk aan het toenemen, met een zeer sterke toename in 2018 van maar liefst 11,8%. In 2019 was er wederom sprake van een toename, maar minder sterk dan in 2018, Maar het totaal staat wel op het hoogste niveau in lange tijd, zelfs net boven het record tijdens de vorige crisis in 2008.

Het gemiddelde voorraadniveau nam met 19.000 auto's toe; een plus van 6,0%. Ongeveer de helft van het aantal procentpunten van 2018, maar in aantallen een grotere toename dan in 2016 of 2017. Daarmee komen voorraden op het hoogste niveau in jaren; bijna 100.000 auto's meer dan in 2010.

Dit kan een risico worden; als de economie en vraag inzakken, kunnen autobedrijven te lang met te veel auto's blijven zitten en wordt een verlaging van de vraagprijs de enige optie om te veel winkeldochters buiten de deur te houden.

Gedurende het jaar 2019 lieten aantallen een stijgende lijn zien. En ook de eerste maanden van 2020 laten een verdere toename zien, wat er op duidt dat dit verder blijft doorzetten.

In de eerste maanden van 2020 waren de voorraden al groter dan begin 2019. Door de stagnatie in verkopen vanaf half maart, zijn de voorraden snel opgelopen.

Daar kwam bij dat de export inzakte, doordat veel grenzen dicht waren. Hierdoor konden auto's die normaal gesproken op export zouden gaan, niet verhandeld worden en niet het land uit. In mei kwamen occasionverkopen weer op gang, wat later ook de export.

Sinds die tijd zijn voorraden elke maand afgenomen. Aan het einde van Q3 lagen voorraden weer vrijwel op het niveau van 2019.

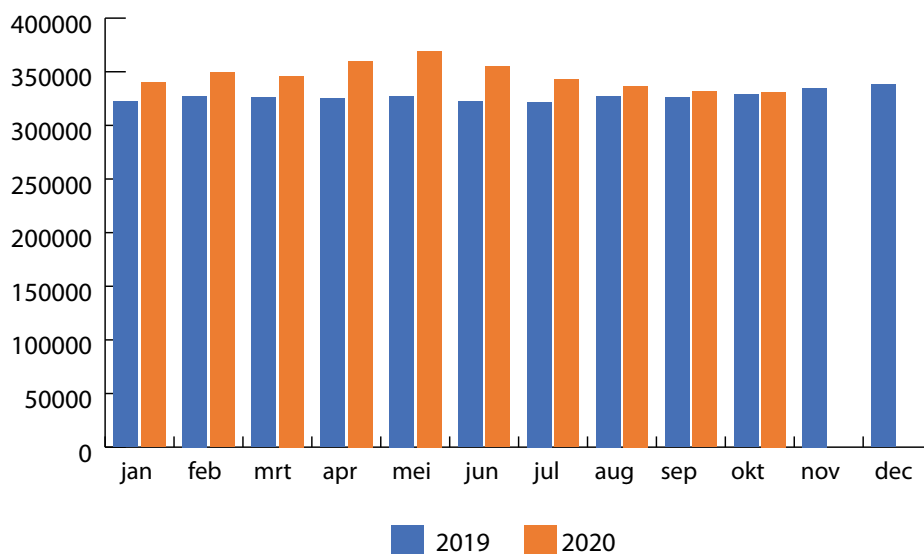
Voor de voorraden auto's jonger dan een jaar zijn sinds de zomer sterk afgenomen. Inmiddels liggen deze 45% onder het niveau van een jaar terug.

Mogelijk komt dit doordat er door de lockdown minder auto's geproduceerd zijn, waardoor er uit voorraden verkocht is maar die niet nieuw zijn aangevuld.

Maar ook doordat dealers vanwege de onzekere markt en toekomst liever niet te veel risico's nemen met grote voorraden onverkochte (vrijwel) nieuwe auto's.

De voorraden auto's ouder dan een jaar zijn nog altijd groter dan vorig jaar.

Ontwikkeling voorraden



voor **3 maanden**
occasions in voorraad

3.2 Maanden marktvoorraad

Deze indicator geeft aan voor hoeveel maanden aan verkoopvoorraad er binnen alle voorraden in Nederland aanwezig is. Dit is gebaseerd op de voorraad op peildatum en totale verkopen door autobedrijven aan consumenten.

Hoewel de occasionverkopen in 2019 zijn gestegen, zijn de voorraden nog sterker gestegen. Gevolg is dat het aantal maanden marktvoorraad is opgelopen. In 2019 kwam dit uit op het hoogste niveau in jaren; namelijk 3,3 maanden. Dit betekent dat er voor meer dan 100 dagen aan gebruikte autoverkopen in voorraad aanwezig is.

Daarmee zijn voorraden vanuit bedrijfseconomisch perspectief wel erg groot aan het worden. Dit is ook terug te zien in de voorraadrotatie, een onvermijdelijke relatie; die is weer iets lager uitgekomen. Voorraden werden in 2019 gemiddeld nog maar 3,6x verkocht in een jaar. Ook dat is het laagste gemiddelde in jaren.

De voorraadrotatie is in 2020 licht toegenomen. De omvang van de voorraden is weliswaar licht toegenomen, maar de verkopen sterker. Met als gevolg dat voorraden nu vaker verkocht worden.

Het aantal maanden marktvoorraad daalde licht; er is nu voor iets minder dan drie maanden aan verkopen in voorraad.

Als er per brandstofsoort gekeken wordt blijkt dat de voorraden diesels vrij goed in lijn zijn gehouden met de verkopen; beide zijn afgenomen waardoor voorraden in verhouding niet zijn toegenomen.

Opvallend is dat voorraden EV's niet alleen zijn toegenomen, maar nu ook in verhouding tot de verkopen het grootste zijn. Er zijn voldoende gebruikte EV's in voorraad voor vier maanden aan verkopen. Afgezet tegen de verkopen, namen voorraden plug-ins behoorlijk af. Dat komt vooral doordat verkopen van deze occasions dit jaar met ruim 60% zijn gestegen.

De statijd daalde van
136 dagen in 2018
naar gemiddeld **133**
dagen in 2019

3.3 Stadagen en voorraad

Wij onderscheiden twee soorten stadagen: die van de voorraad (lees onverkocht) én die van de auto's die zijn verkocht. Dit zijn resp. stadagen voorraad en stadagen verkoop.

Het verschil in dagen tussen deze twee geeft aan in welke mate men 'stuurt' op het voorkomen van winkeldochters; het is dus een belangrijke KPI.

Opvallend, en positief is wel dat de gemiddelde stadagen van de voorraden al jaren een dalende trend laten zien. En dat die ontwikkeling zich voortzet in 2019. De statijd daalde van 136 dagen in 2018 naar gemiddeld 133 dagen in 2019. Dat is wel een kleinere daling dan gedurende 2018 plaatsvond.

Het verschil tussen de statijd van de voorraad en van de verkopen wordt ook steeds kleiner. Dit laat zien dat de voorraden minder lang staan, en dat er meer aandacht is voor de al langer staande auto's. Ook die langer staande auto's worden nu wel verkocht, in plaats van dat vooral de nieuw binnengekomen auto's verkocht worden. Dat daar meer op gestuurd wordt en het effect heeft is positief voor de rendementsontwikkeling van autobedrijven.

3.4 Leeftijd auto

Voorraden van erg jonge en van oude auto's zijn sterk toegenomen. Bij de jonge auto's zit dat in de groep van 1 en 2 jaar oud; voorraden stegen van 35.000 naar 43.500, een toename van bijna een 25%. Dit kan komen doordat er afgelopen twee jaar (te) veel occasions van deze leeftijd zijn geïmporteerd, gezien de importcijfers van die periode.

In de leeftijden van 15 tot 25 jaar oud was er ook een toename met 22% in een jaar. Voorraden van deze oudere auto's zijn bijna twee keer zo groot als in 2015 of 2016. In diverse andere leeftijdsgroepen namen voorraden wel af; vooral die jonger dan een jaar, 5 t/m 7 jaar en 10 t/m 12 jaar. De leeftijdscategorie tot 5 jaar oud is qua omvang de grootste groep, met 29%. Ongeveer de helft van de voorraden bestaat uit auto's van 8 jaar of jonger.

3.5 Segmenten

Opvallend is dat vooral voorraden in de populaire segmenten, ABC en SUV's, erg toenamen. Dat is een ontwikkeling die we in 2018 ook al zagen. De vraag naar deze auto's doet de voorraden stijgen. De stijging is het grootst in het B-segment; ruim 5.800 auto's meer (+8,7%). Ook voorraden in A- en C-segment namen duidelijk toe. In verhouding was de groei nog veel sterker bij SUV's. Met name bij de populaire, kleinere SUV's. Bij mini-SUV's een toename met 33%, bij midi-SUV's 31%. Bij de grootste SUV's was de toename wat kleiner.

Dat voorraden vooral toenemen in populaire segmenten duidt er wel op dat autobedrijven vooral de goed verkoopbare occasions krijgen of opzoeken. Dat is positief, maar er moet wel worden opgelet dat voorraden niet te groot worden en te lang staan. Prijsdalingen worden dan onvermijdelijk.

Bij de meeste minder courante segmenten waren de veranderingen in voorraadniveaus kleiner. In het Supersport-segment blijven voorraden wel toenemen.

Het B-segment kent ook duidelijk de meeste voorraadauto's. 1 op de 5 voorraadauto's is een B-segment auto.

3.6 Merk

Voorraden van vrijwel alle grote merken zijn toegenomen. De toename was het grootst bij VW. 1 op de 10 voorraadauto's is een VW. Dit is wel in lijn met de verkopen van occasions van dit merk.

De sterkste toenames zijn er bij premiummerken en de overige VAG-merken. BMW +11%, Audi +15%, Skoda +16%. Bij Lexus en Mini kwam de toename zelfs ver boven de 20% uit.

Alleen bij de Koreaanse merken was er een afname. Renault, Dacia, Fiat en Alfa Romeo hielden de voorraad stabiel.

Voorraden jonge auto's stegen van

35.000 naar
43.500

Stijging is het grootst in het B-segment; ruim

5.800 auto's meer

1 op de 10
voorraadauto's is een VW

Voorraden plug-ins en EV's zijn sterk toegenomen

3.7 EV's/brandstof

De voorraad diesels was in 2018 sterk toegenomen, maar nam in 2019 af met 7,6%, terwijl de totale voorraden juist met 6% toenamen. Dreigt er een tekort aan diesel? Het lijkt dat de handel zich vorig jaar sterk heeft aangepast aan de veranderingen in de markt.

Het aantal benzine-auto's groeide sterker dan het gemiddelde, met 8,6%. Ruim driekwart van alle auto's op voorraad is benzine.

Van alle nieuwere aandrijfvormen namen voorraden relatief sterk toe. Het sterkst bij EV's; voorraden verdrievoudigden daar ruim, in een jaar.

Dit zal enerzijds komen doordat er grotere aantallen terug beginnen te komen uit de lease en van andere zakelijke gebruikers. Anderzijds zijn er ook nieuwe auto's die vanwege bijtellingsvoordeel alvast worden geregistreerd en in voorraad gezet. Maar het gaat natuurlijk nog om zeer kleine aantallen EV's. Hybrides hebben inmiddels wel LPG, waarvan voorraden fors daalden, ingehaald en vormen nu de grootste groep na benzine en diesel.

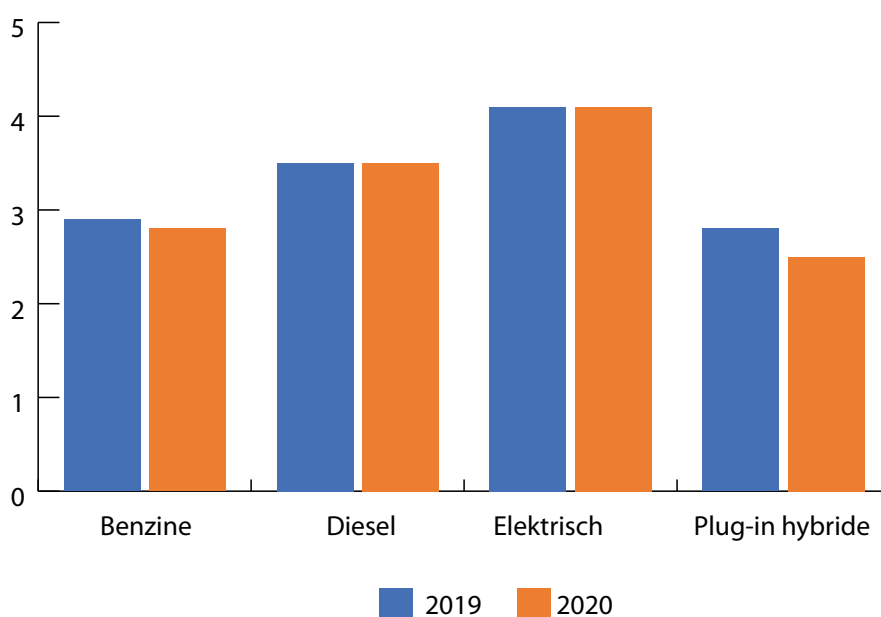
De voorraden diesels zijn in 2020 behoorlijk gedaald. Ook de verkopen daarvan zijn gedaald, dus dit geeft aan dat autobedrijven op de veranderende vraag hebben ingespeeld.

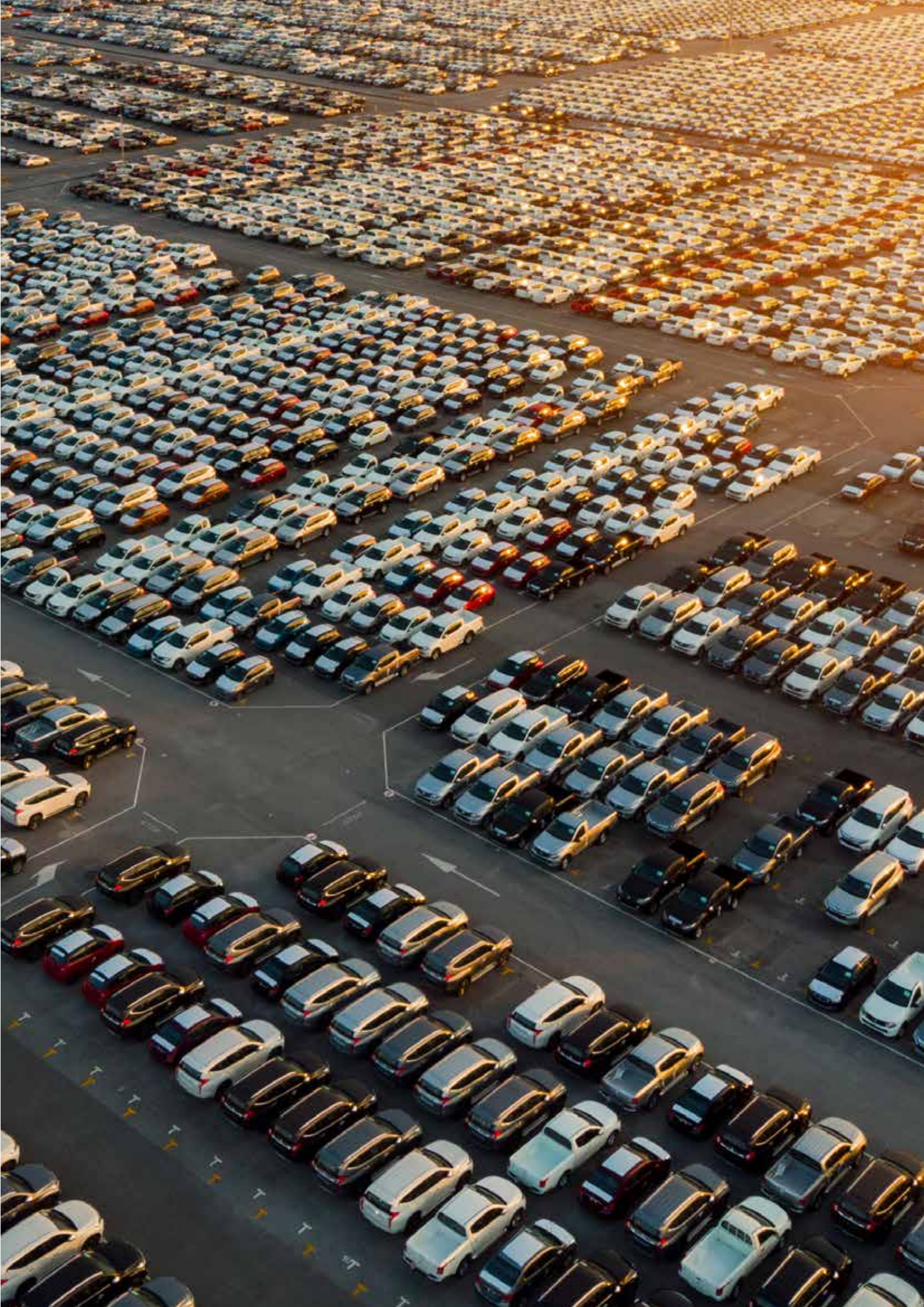
Door ook minder diesels in te kopen of in voorraad te hebben. Daarmee zijn risico's op moeilijk verkoopbare voorraden diesels goed beperkt.

De voorraden benzineauto's zijn wel gegroeid. Van een algemeen tekort lijkt hier dan ook nog geen sprake te zijn.

De voorraden elektrische auto's, plug-ins maar vooral EV's, zijn dit jaar sterk toegenomen. Bij EV's komt dit vooral doordat er langzamerhand steeds meer auto's na zakelijk gebruik terug komen op de markt.

Aantal maanden marktvoorraad per brandstofsoort





4

**IMPORT BLIJFT
BELANGRIJK, STERKE
GROEI BIJ SUV'S EN
ELEKTRISCHE AUTO'S**

4.1 Totaal

Na jaren van sterke groei is de import van occasions in 2019 gedaald. Er werden 216.689 occasions geïmporteerd; 4,6% minder dan het recordaantal van 227.200 in 2018.

Aanwijsbare oorzaken zijn wellicht (de combinatie van) de onduidelijkheid van de BPM-regelgeving bij import, de verbeterde aansluiting van het aanbod in Nederland bij de vraag en de nivellering van de waarde van een gebruikte auto in Nederland en daarbuiten. Wat betreft dat laatste is Europricing binnen de gebruikte autosector (eindelijk) toegetreden? Een andere oorzaak is wellicht de lastige verkrijgbaarheid van met name benzine-auto's.

Het is wel een duidelijke verandering t.o.v. afgelopen jaren. Maar afname van het groeitempo was in de jaren ervoor al zichtbaar.

Toch lag het importvolume nog steeds boven dat van 2017 en alle eerdere jaren. En is er bijna twee keer zoveel geïmporteerd als in 2014.

Vooraf in de eerste helft van 2019 bleven aantallen achter bij 2018. De piek in 2018 gedurende de eerste helft van dat jaar, bleef uit in 2019.

Vanaf september kwamen aantallen alsmaar boven die van 2018 uit.

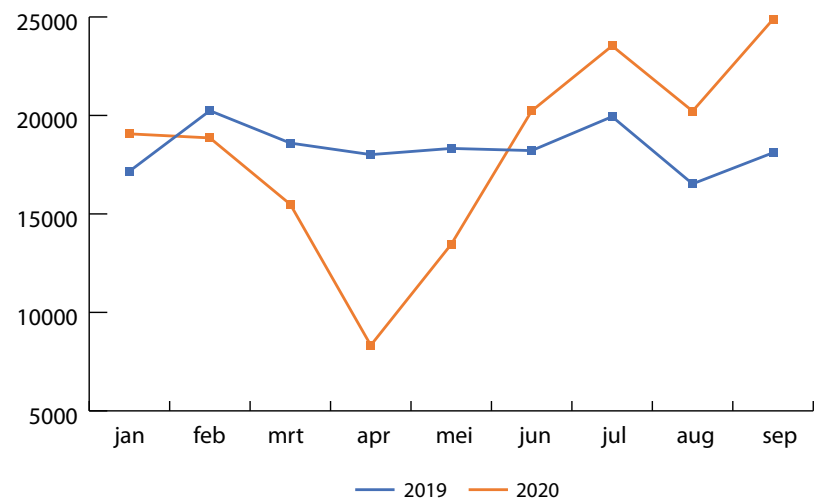
Nieuw verkopen blijven sterk achter bij het ook al niet zo hoge niveau van 2019. Nadat afgelopen voorjaar veel grenzen dichtgingen, kwamen er ook veel minder occasions naar ons land. In april halveerde de import ten opzichte van het voorgaande jaar.

Vanaf eind mei is de import weer goed op gang gekomen. En lag sinds juni elke maand boven het niveau van 2019. Dat is deels een inhaalslag van het voorjaar, maar wordt vooral gevoed door sterke vraag naar occasions in ons land. In september zijn er zelfs weer 24.880 occasions geïmporteerd, 37% meer dan in september 2019.

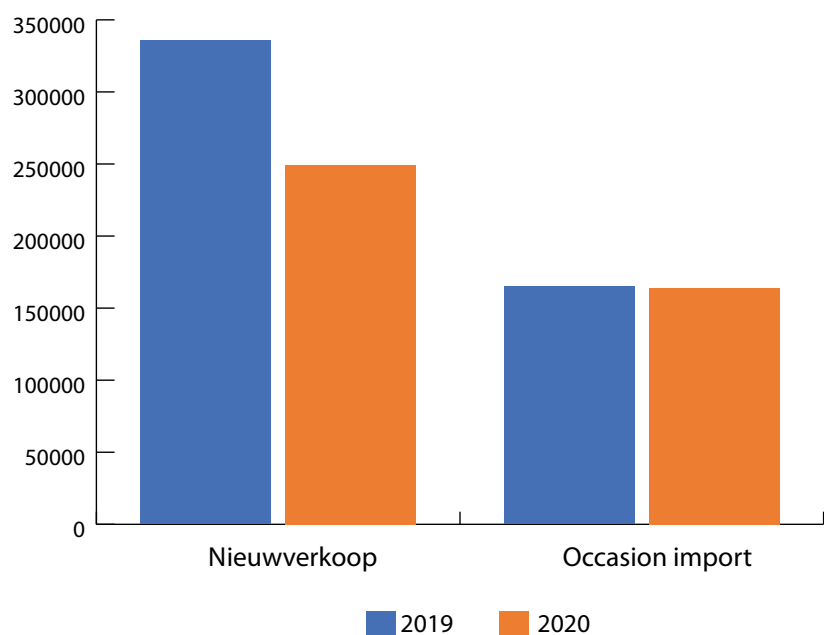
Over de eerste negen maanden van het jaar is de achterstand al bijna ingelopen. Er zijn in die periode 164.057 auto's geïmporteerd, slechts 0,6% minder dan in dezelfde periode van 2019.

In het laatste kwartaal was 43% van alle geïmporteerde auto's een occasion, dus maar 57% nieuwe auto's.

Occasionimport



Totale import personenauto's jan. – okt.



Meer dan de helft van alle importoccasions is jonger dan 5 jaar

4.2 Leeftijd

De afgelopen jaren nam vooral de import van jonge auto's sterk toe. In 2019 is dat volledig veranderd, en zijn juist de jongere auto's verantwoordelijk voor de afname.

Toch is nog altijd meer dan de helft van alle importoccasions jonger dan 5 jaar. Import van auto's van 10 jaar en ouder nam wel toe in 2019. Grootste groei zit bij auto's van 10 jaar oud, uit 2009 dus. Dat is opvallend gezien de strengere emissie-eisen en het groeiend aantal milieuzones in Nederland en omliggende landen. Er is een daling bij auto's van 9 jaar oud; beiden komen vooral doordat er in 2009 in het belangrijkste land voor import, Duitsland, veel nieuwe auto's zijn verkocht (ACEA). In 2018 vielen die in de groep 9 jaar oud, in 2019 in die van 10 jaar oud. Ook bij klassiekers; auto's vanaf 24 jaar oud, zat er best wat groei.

4.3 Segmenten

Import is in het algemeen een uitstekende afgeleide van de vraag en waar het gemis van gebruikte auto's meteen zichtbaar wordt.

Import van de meeste segmenten nam af. In volumes een sterke afname in alle segmenten A t/m E. In verhouding het sterkste bij het D-segment. Maar ook MPV's namen af.

Groei was er wel bij kleine en middelgrote SUV's. Deze laatste groeiden met ruim 4.400 auto's, wat 22% is. Deze midi-SUV's zijn in 2019 na het B- en C-segment het grootste importsegment geworden.

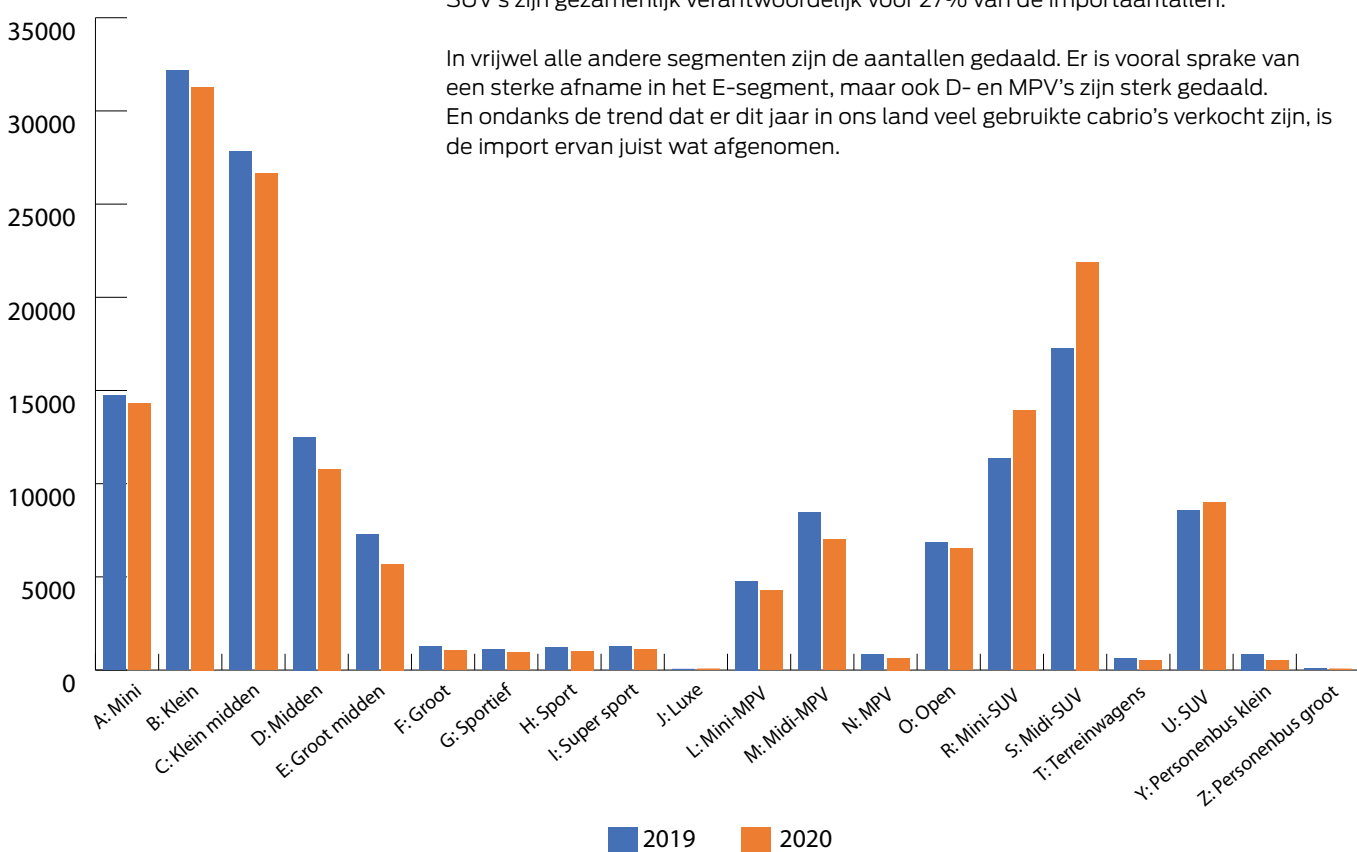
En mini-SUV's zijn het D-segment voorbij gestreefd, en nu het vijfde segment. Bij full-size SUV's was er voor het eerst wel een daling.

Het B-segment is zoals al jaren het geval is, ook weer in 2019 het grootste segment geweest, gevolgd door C. Samen nemen deze twee segmenten nog altijd meer dan een derde van alle importen voor hun rekening.

In 2020 is er een sterke toename in import van SUV's. De midi-SUV's groeien het sterkste. Het segment midi-SUV's staat nu op derde plaats; na B- en C-segment. SUV's zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 27% van de importaantallen.

In vrijwel alle andere segmenten zijn de aantallen gedaald. Er is vooral sprake van een sterke afname in het E-segment, maar ook D- en MPV's zijn sterk gedaald. En ondanks de trend dat er dit jaar in ons land veel gebruikte cabrio's verkocht zijn, is de import ervan juist wat afgenomen.

Occasion import per segment



4.4 Leeftijd per segment

Over de gehele import gezien is de gemiddelde leeftijd met 1,3% gestegen, van 6,6 naar 6,7 jaar.

Compacte SUV's worden veelal zeer jong geïmporteerd. Gemiddelde leeftijd ligt het laagste bij mini-SUV's (2,6 jaar).

De iets grotere midi-SUV's zijn één van de weinige segmenten waarvan gemiddelde leeftijd bij import afnam in 2019.

Kleine auto's uit het A-segment zijn juist wat ouder (7,7 jaar); ouder ook dan de belangrijkste importsegmenten B- en C-segment.

Voorals de leeftijd van coupes (segmenten F en G) nam in 2019 behoorlijk toe, net als van het kleine J-segment.

Terreinwagens zijn gemiddeld het oudste. Maar ook exclusieve auto's (zowel I als J segment) zijn vaak al op leeftijd wanneer ze geïmporteerd worden.

Sterkste groei bij Seat, Mazda, Kia, Hyundai en Tesla

4.5 Merk

De daling is ook terug te zien bij het grootste importmerk, Volkswagen. In 2019 werden er 2,2% minder gebruikte Volkswagens geïmporteerd.

Toch is dat nog altijd een op de zes importoccasions een VW, wat de helft meer is dan het aandeel van VW in het wagenpark. En het is ook meer dan twee keer zoveel als van de nummer twee, Mercedes-Benz, dat de import met 2,5% zag stijgen. Maar de sterkste groei zit niet bij Duitse merken, maar bij Seat, Mazda, Kia, Hyundai en Tesla. De grote Franse merken zijn ook flink gedaald.

Zeer grote dalingen zijn er voor de belangrijke importmerken Volvo (-21,8%) en Opel (-14,2%). Maar ook import van Peugeot, Citroën, Fiat, Renault en BMW liep behoorlijk terug.

Een opvallende stijger is Bentley, waarvan import in 2019 met 45% steeg naar 154 gebruikte exemplaren. Wellicht ten koste van Rolls-Royce, waarvan er juist een derde minder gebruikte exemplaren werden geïmporteerd.



4.6 Model

Er werden in 2019 minder gebruikte Volkswagens Golf geïmporteerd, maar aantallen kwamen nog wel een paar honderd boven de nummer twee uit, de Volkswagen Polo.

Import van de Ford Focus groeide sterk, waardoor dit model in de top 5 is gekomen. Ook populariteit van de kleinere Ford Fiesta nam toe. Bij beide modellen speelt ook de populariteit van de nieuwe modelgeneratie mee.

Van de Toyota Yaris, BMW 3-serie en Opel Corsa, modellen die afgelopen jaren zeer veel werden geïmporteerd, namen aantallen in 2019 sterk af.

Grootste daler was de Opel Astra (-31,8%). Import nam verder toe van de Audi A1 (+14,7%), Renault Scenic (+13,5%), Mercedes A-klasse (+12,2%) en VW Up! (+9,1%).

Onder jonge auto's valt op dat de twee sterke stijgers van de afgelopen jaren, de Renault Captur en de Nissan Qashqai, teruglopen. Ook van veel grote auto's worden er veel minder jonge exemplaren geïmporteerd (Volvo XC60, BMW 3- en 5-serie, VW Passat).

In de top 20 jonge modellen komt in 2019 geen enkele BMW meer voor. Import steeg heel sterk bij enkele compacte SUV's met nieuwer model; de VW T-Roc, Toyota RAV4 en Toyota C-HR. Allen zijn dit jaar de top 30 binnengekomen.

De Volkswagen Polo blijft ook in 2020 veruit de populairste importauto. Toch zijn de twee veel verkochte VW's wel iets minder geïmporteerd dan vorig jaar.

Opvallend is de sterk groei van de Nissan Qashqai; import steeg ruim een derde t.o.v. vorig jaar. Dit model staat nu in de top 3, direct achter de VW Golf.

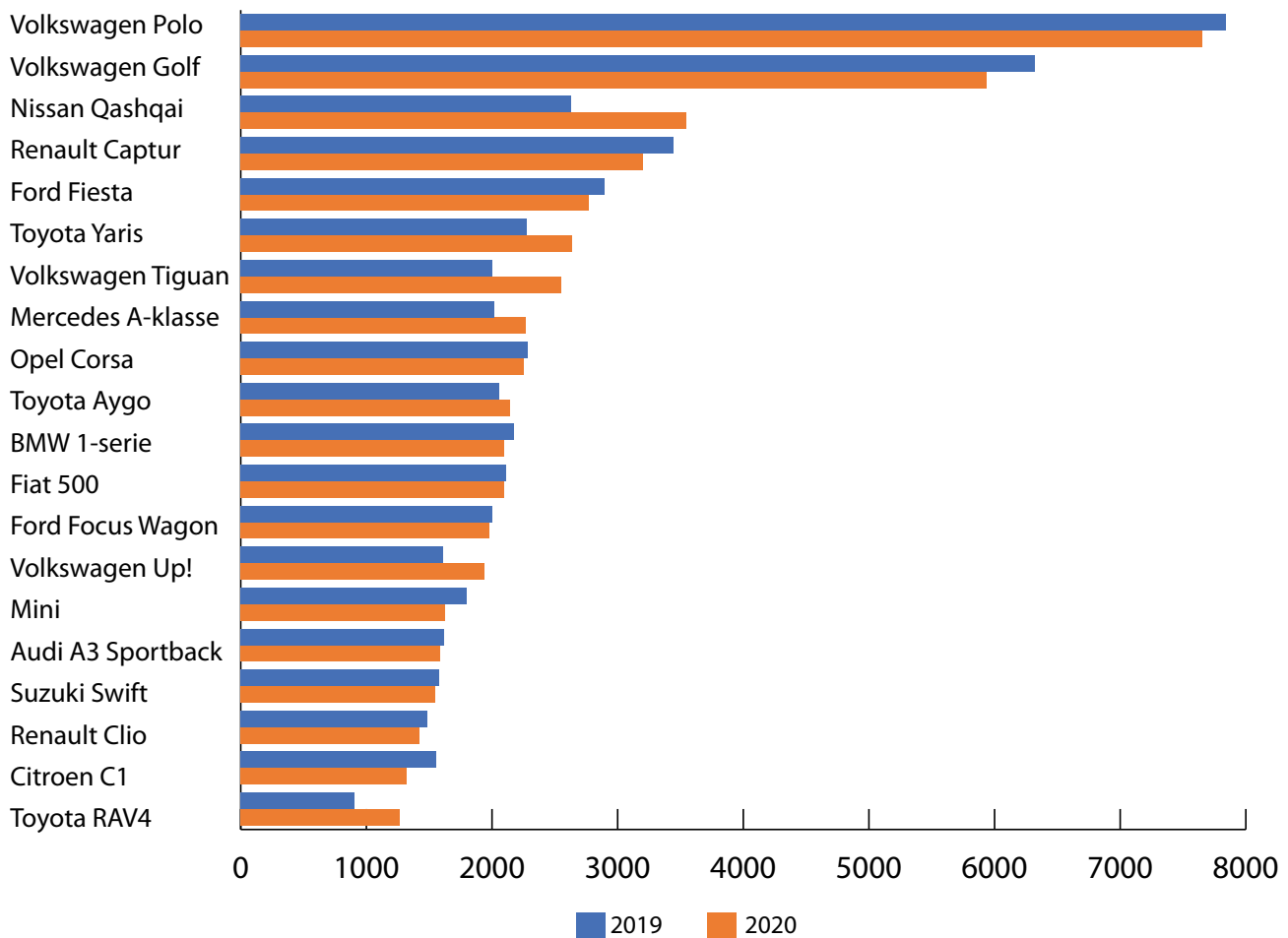
De VW T-Roc steeg ook relatief sterk, maar dat beeld is een beetje vertekend omdat dit een vrij nieuw model is. Ook de andere VW SUV's Tiguan en T-Cross stegen sterk.

Het zijn veelal kleinere auto's en compacte SUV's waarvan de import is toegenomen.

Import van traditionele, grotere importmodellen als Volvo V70 en BMW 3- en 5-serie namen af.

Onder EV's is de Audi e-Tron de grootste stijger, en met 481 occasions de meest geïmporteerde EV dit jaar. De Renault ZOE staat daar op de tweede plaats.

Top 20 modellen import jan. - okt.



4.7 Land van herkomst

Duitsland bleef veruit het belangrijkste land van waaruit occasions worden geïmporteerd. Nadat Duitsland in 2018 wat terrein moest prijsgeven, is het aandeel in 2019 juist weer wat toegenomen. Er zijn in 2019 minder auto's vanuit België geïmporteerd. Nog steeds komt driekwart van alle geïmporteerde occasions uit onze twee buurlanden.

Import vanuit diverse andere Europese landen daalde sterk, met name vanuit Portugal, Italië, Bulgarije en Finland. Mogelijk drogen de beschikbare verhuurvlotten in Zuid-Europese landen op en worden teruggekomen auto's vaker binnen de eigen markt verkocht.

Grootste stijger is Kroatië, waar de laatste twee jaar steeds meer ex-huurauto's vandaan worden gehaald. Spanje is daar ook een belangrijke bron voor, en dat blijft stabiel op de derde plaats staan.

Dat is terug te zien als gekeken wordt naar de auto's jonger dan een jaar; daarvan komt 27% uit Spanje, veel meer dan vanuit België. En staat Kroatië op de zesde plaats.

Deze import jonger dan een jaar bestaat vooral uit ex-rentals. Andere stijgers in 2019 zijn Denemarken, Slowakije, Hongarije en Roemenië geweest. Import vanuit het belangrijkste herkomstland Duitsland is in 2020 sterk gestegen.

Ook import uit Denemarken nam toe. De top 5 landen zijn dit jaar verantwoordelijk voor 89% van alle import. Import uit België, Frankrijk, Spanje en Italië namen af. Mogelijk heeft dit te maken met de mate waarin grenzen en bedrijven dicht zijn geweest in het voorjaar.

Aandeel top 20 landen

Land	2019	2020
Duitsland	57,3%	62,7%
België	17,1%	15,4%
Spanje	5,5%	4,5%
Frankrijk	4,0%	3,4%
Denemarken	1,9%	3,1%
Zweden	2,6%	2,4%
Italië	1,9%	1,4%
Polen	1,2%	1,1%
Luxemburg	1,1%	1,0%
Zwitserland	1,2%	1,0%
Oostenrijk	0,9%	0,7%
Tsjechië	0,4%	0,5%
Hongarije	0,5%	0,4%
Verenigde Staten	0,5%	0,4%
Verenigd Koninkrijk	0,6%	0,4%
Litouwen	0,3%	0,3%
Kroatië	0,1%	0,3%
Slovenië	0,2%	0,2%
Bulgarije	0,2%	0,2%
Japan	0,2%	0,1%

4.8 Brandstof

Niet verrassend; het aantal geïmporteerde diesels was in 2018 al gedaald, terwijl de totale import toen nog sterk steeg. In 2019 is die beweging versterkt en is het aantal diesels met maar liefst 35% afgenomen.

Het aantal geïmporteerde diesels was in 2018 al gedaald, terwijl de totale import toen nog sterk steeg. In 2019 is die beweging versterkt en is het aantal diesels met maar liefst 35% afgenomen.

Het aantal import benzine-auto's is in 2019 wel gestegen. Een sterke stijging was er bij hybrides. Zonder stekker dan; het aantal plug-in hybrides daalde. Dit komt doordat er ook nog maar weinig van die auto's zijn waarop nog bijtellingsvoordelen zitten.

Import van EV's nam wel toe met 68%. Daarmee is het de plug-in hybride (en LPG-auto) voorbijgestreefd.

Meer dan 80% van de importauto's in 2019 was een benzineauto.

De import van gebruikte diesels is in 2020 sterk teruggelopen. Ruim 9.000 auto's minder in 9 maanden; een daling van 37%. Het aandeel van diesels in de occasionimport nam af van 14,6% vorig jaar naar 9,2% dit jaar.

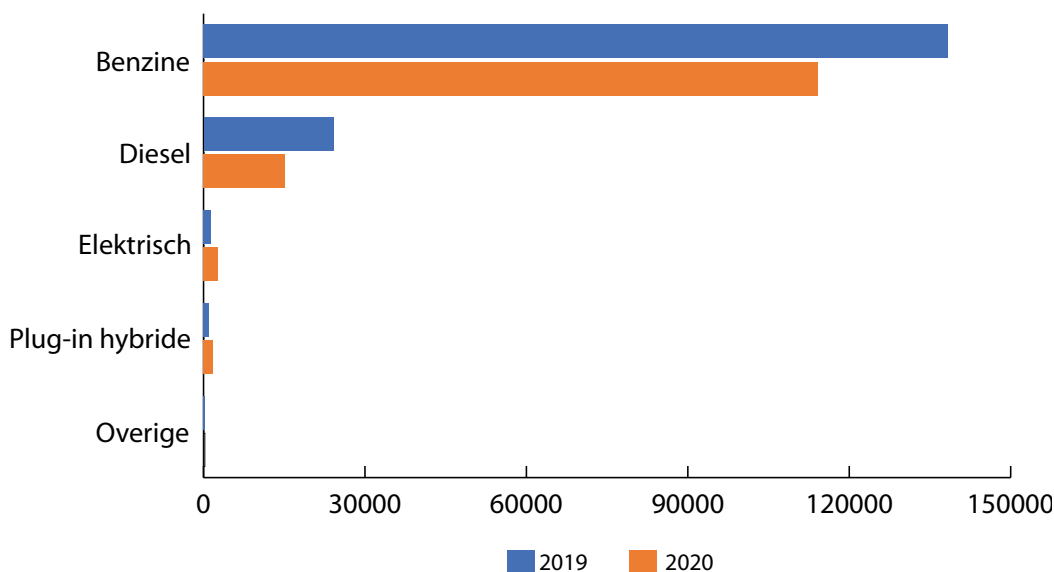
Er zijn wel meer benzineauto's geïmporteerd in 2020, over dezelfde periode. Hierdoor steeg het aandeel van benzine naar maar liefst 88% van de totale import. Bij auto's met stekkers was er sprake van een sterke groei.

Aantallen plug-in hybrides namen met 61% toe. EV's verdubbelden zelfs ruim. Dit komt doordat het rijden van EV's aantrekkelijk is door onder meer de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting en de lage verbruiks- en onderhoudskosten.

En aangezien het aanbod aan compacte, voor particulieren betaalbare EV's vanuit ons land zeer beperkt is, worden er gebruikte EV's uit het buitenland gehaald. Ook worden er jonge, duurdere elektrische modellen geïmporteerd die hier zakelijk worden ingezet.

Toch worden er nog altijd ruim drie keer zoveel gebruikte diesels geïmporteerd als EV's en plug-in hybrides bij elkaar opgeteld.

Import jan. – okt. per brandstofsoort



Meer dan **80%** van de importauto's in 2019 was een benzineauto

5

**EXPORT STERK GERAAKT
DOOR CORONA – AANDEEL
DIESELS EN KLEINE AUTO'S
STIJGT**

5.1 Export totaal

In 2019 kwam de export voor het eerst in lange tijd boven de 300.000 stuks.

Export was na piek 2012 jarenlang gedaald. Sinds 2018 gaat de export weer omhoog. In 2019 is deze verder gegroeid, en nog sterker dan in 2018 (toen 12,0% in 2019 zelfs 14,6%). Vooral in de eerste vijf maanden van het jaar was er een sterke groei t.o.v. 2018. In elke maand kwamen de aantallen hoger uit dan het jaar ervoor.

Binnen de categorie jongere auto's waar BPM teruggave op mogelijk is (van na 2006) dus, was de groei zelfs twee keer zo sterk.

Die groei bij jonge auto's komt onder meer doordat er in 2015 veel nieuwe leaseauto's zijn verkocht, waarvan een groot deel begin 2019 is teruggekomen vanuit de lease.

Daarnaast was de voorraad occasions in Nederland in 2019 groot en hebben we veel oudere auto's in ons wagenpark, die niet goed aansluiten op de wensen van de Nederlandse consument.

In 2020 is de export vanaf half maart sterk ingezakt. April was de maand met de minste export sinds jaren.

Dit komt doordat veel grenzen dicht waren en internationale handel op een laag pitje stond. Ook waren in diverse landen autobedrijven dicht, of waren zij terughoudend met inkopen waardoor er minder vraag was uit buitenland.

In 2020 Q1-3 zijn er in totaal 203.127 auto's geëxporteerd, ruim 20.500 minder dan in dezelfde periode van 2019. Dit is een daling van 9,2%. Deze afname komt geheel voor rekening van de maanden maart - mei. In juni lag de export alweer boven het niveau van 2019.

Deels is de stijging in juni en juli een inhaalslag; vooral leasemaatschappijen hadden veel auto's staan die terug waren gekomen maar niet eerder geëxporteerd konden worden.

In augustus en september lag de export weer op een normaal niveau. Echter nieuwe beperkingen en gedeeltelijke lockdowns in oktober lijken weer een afname van export tot gevolg te hebben.

In 2020 is de export
vanaf half maart **sterk**
ingezakt

Grootste exportgroei bij auto's van 4 en 5 jaar oud

5.2 Leeftijd

De grootste exportgroei zit bij auto's van 4 en 5 jaar oud. Dit is tegelijkertijd ook de leeftijd waarvan het meest wordt geëxporteerd. Dus veel ex-lease en auto's waarvan bijtellingsvoordeel na 60 maanden is afgelopen. Door bijtelling gestuurde export dus.

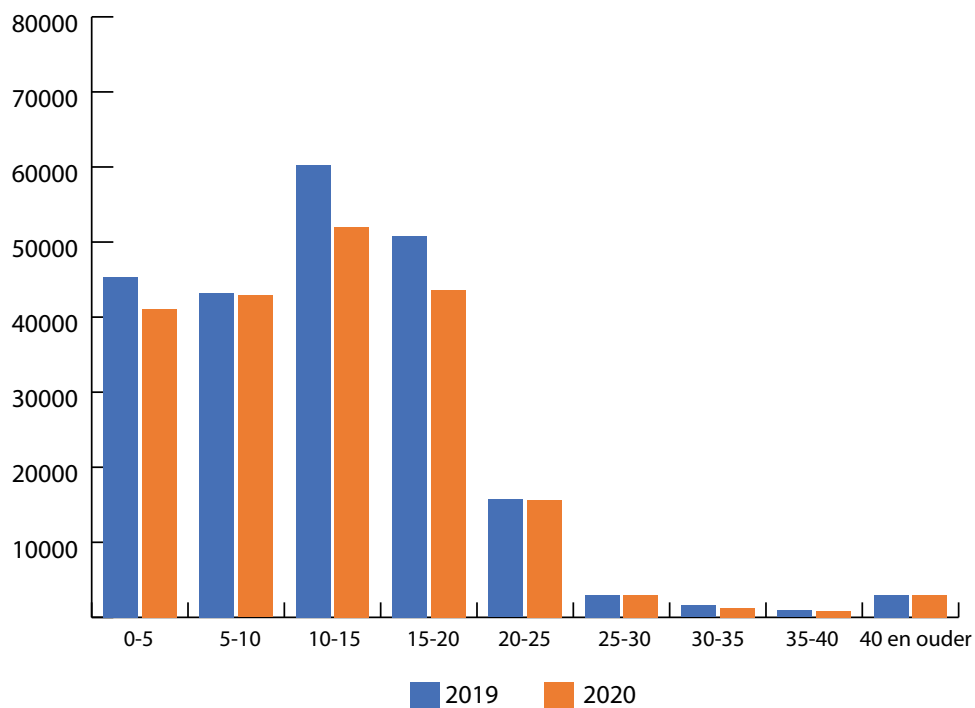
Ook zeer sterke groei bij leeftijd 20-21 jaar oud; hier nam de export met meer dan 50% toe. Deels komt dat doordat er veel meer van deze auto's in ons wagenpark voorkomen dan een paar jaar geleden.

Maar het kan ook komen door toename van export naar Afrika, o.a. door meer vraag daar voortkomend uit de economische groei in veel landen.

Een groep daartussen; 10-12 jaar oud is het enige waar export substantieel is afgenomen in 2019. Op klassiekers van 30-40 jaar oud dan, maar dat is slechts een kleine niche.

Gedurende 2020 waren er sterke dalingen bij de export van jonge auto's (tot 5 jaar), auto's tussen 10-20 jaar en klassiekers van 30-39 jaar oud. In andere leeftijdsgroepen bleef de export behoorlijk in stand. De grootste exportgroep wordt nog altijd gevormd door de auto's tussen 10 en 15 jaar oud.

Aantal geëxporteerde auto's jan. – okt. per leeftijdsklasse



5.3 Segmenten

De export van kleine auto's groeide sterk in 2019. Van het A-segment met maar liefst 55%. Van het B-segment 45%, en in aantallen ruim 11.000 meer dan in 2018. De grootste stijging zit bij de kleine auto's van 8 en 9 jaar oud.

Dit ondanks een sterke binnenlandse vraag hiernaar. Komt vooral doordat het aantal kleine auto's in het wagenpark afgelopen jaren sterk is gegroeid, dus er is meer beschikbaar. De Nederlandse consument heeft meer keuze, waardoor auto's die minder aantrekkelijk worden bevonden, bijvoorbeeld vanwege een hoge tellerstand, soms beter in het buitenland kunnen worden verkocht.

Maar ook het C-segment groeit verder. Sinds 2017 is het D-segment als grootste exportsegment voorbijgestreefd en inmiddels heeft het een aandeel van 27% van de totale export. Export van D-segment groeide overigens ook nog.

Ook de export van SUV's steeg snel; deze nam in 2019 met 27% toe. Afgelopen jaren zijn deze veel meer nieuw ingezet, ook zakelijk, en die komen dus ook steeds meer terug vanuit de lease.

Export in 2019 nam af van kleinere segmenten als terreinwagens, full-size MPV's en sportauto's.

Export van A-segment
groeide in 2019 met

55%

Export van **plug-in hybrides** blijft enorm stijgen

5.4 Brandstof en elektrische auto's

De export van diesels stijgt sinds 2017. In 2018 steeg die met 8% (veel minder dan het marktgemiddelde), in 2019 was de groei 14%. Daarmee is de export bijna op het marktgemiddelde, en bijna gelijk aan de ontwikkeling bij benzineauto's.

De laatste twee jaar worden er meer benzineauto's dan diesels geëxporteerd. Vroeger was dat andersom. Dit heeft onder meer te maken met verandering in het Nederlandse wagenpark, verder ook met grote volume aan export naar Libië, waar vooral benzineauto's naartoe gaan. Tegenstrijdig aan wat menigeen denkt: moderne diesels zijn minder gewild in noordelijk Afrika.

Export van plug-in hybrides blijft enorm stijgen. In 2019 was de export tien keer zoveel als in 2016. Komt doordat deze in grote volumes uit de lease vrijkomen. Export van EV's is afgenomen. Deze aantallen blijven redelijk gelijk de laatste jaren. Is wel opmerkelijk, want er komen er wel steeds meer in ons wagenpark.

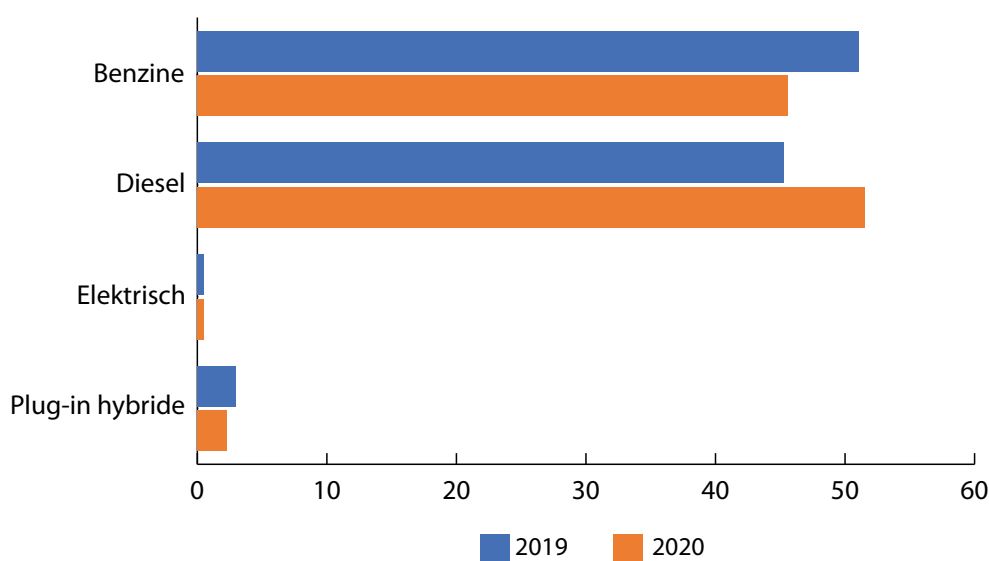
Ook de export van gewone hybrides in 2019 is de laatste jaren vrij stabiel. Deze zijn ook al ver voorbij gestreefd door plug-ins.

Na enkele jaren van daling, is het aandeel van diesels in de export in 2020 weer gestegen. Ook in absolute aantallen steeg de export van diesels. Deels doordat auto's die nu terugkomen uit lease, auto's die rond 2015 nieuw zijn ingezet, minder plug-ins en meer diesels zijn. Het besluit van enkele grote steden, in zowel Nederland als de landen rondom Nederland, om milieu-zones in te voeren speelt hier wellicht ook een rol.

Hierdoor daalde ook het aantal plug-ins fors. In 2019 kwamen veel Outlanders en V60 plug-ins terug uit de lease. Aantallen zijn dit jaar weer aan het teruglopen. Het aantal EV's bleef exact gelijk.

Het aantal benzineauto's liep sterker terug dan de totale export. Dit heeft er ook mee te maken dat de export naar Afrika terugliep, en dat waren meer benzineauto's.

Aandeel in totale export jan. – okt.



5.5 Merk

De export van vrijwel alle grote merken steeg in 2019. VW bleef het grootste, maar steeg minder dan het marktgemiddelde.

Opel groeide met maar liefst +19,9%. Peugeot met +23,2%, waarmee het landgenoot Renault uit de top 3 verdreef.

Andere sterke stijgers zijn Volvo, Skoda en Mitsubishi, merken met modellen die een paar geleden zeer populair waren in de lease met hybrides of 4%-bijtellingsauto's.

Deze auto's komen nu in grote aantallen terug en een deel daarvan gaat direct naar het buitenland.

Dacia en Mini speelden een kleine rol in de export, maar de aantallen namen in 2019 wel met ruim 80% toe. Dit is veel meer dan de toename van deze merken in het wagenpark. Het enige volumemerk waarvan de export daalde was Kia (-6,3%). Dit is opvallend, zeker aangezien het aantal Kia's in het Nederlandse wagenpark juist met 8% toenam.

In 2020 is vooral de export van Opels sterk gedaald, ruim 30% minder. Opel daalde van de tweede naar de vierde plaats. Maar ook veel Aziatische merken liepen sterk terug: Mitsubishi, Mazda, Hyundai, Nissan, Kia. Heeft alles te maken met de toegenomen vraag naar veelal kleinere modellen.

Daewoo halveerde zelfs. Dit hangt ook samen met exportbestemmingen; veel oudere auto's van deze merken gingen veel naar Libië en andere Afrikaanse bestemmingen.

Export van Renault, Peugeot, Dacia, Porsche en Mini steeg.

Opvallend is dat de export van diverse exclusieve merken met meer dan de helft toenam (Aston Martin, Ferrari), Lamborghini verdubbelde zelfs.

Top 20 merken export jan. – okt.

Merk	2019	2020
Volkswagen	24.793	23.716
Peugeot	16.269	16.643
Renault	15.626	16.210
Opel	20.761	14.521
Volvo	13.569	12.772
Toyota	12.520	11.954
BMW	11.657	11.797
Ford	12.243	11.202
Mercedes-Benz	11.254	10.582
Audi	10.766	10.573
Skoda	8.510	8.125
Hyundai	8.747	7.092
Citroen	7.519	6.530
Nissan	6.104	4.961
Seat	5.374	4.588
Mazda	5.569	4.105
Mitsubishi	6.319	3.781
Fiat	3.226	3.376
Kia	4.127	3.336
Honda	2.064	1.551

5.6 Model

Grootste stijger was de Peugeot 308 SW, waarvan de export meer dan verdubbelde en het model van de vijftiende naar de vierde plaats steeg.

Export van de Mitsubishi Outlander steeg met ruim 90%. Maar ook de Opel Astra was een populaire exportauto, en naderde de nummer een tot slechts een paar honderd auto's verschil.

Export van de kleine en oudere Hyundai Atos verviervoudigde ruim. Deze gaan veel naar Libië. Ook export van veel modellen uit het B-segment stegen sterk, zoals de Ford Fiesta, Renault Clio, Opel Corsa, Peugeot 208 en Citroën C3.

Dalers zijn er ook, zoals de Renault Mégane (-11,3%), waarvan er nu minder uit de lease terugkomen, Peugeot 307 (-7,5%) en Ford Focus (-4,8%).

Bij de jonge auto's valt verder de sterke stijging van de Ford Fiesta op. Dit zijn vooral auto's van minder dan twee jaar oud.

Ook een opvallend hoge notering in 2019 voor de Skoda Superb op plek 17; een auto waarvoor in het buitenland veel meer markt is dan bij Nederlandse occasionkopers.

In 2020 bleef de Peugeot 308 SW de grote stijger. Deze is rond 2015 massaal geleased als 14% auto en komt nu veel terug. En is vanwege de hoge kilometerstand minder geschikt voor de occasionmarkt in Nederland.

Andere stijgers zijn de Peugeot 308 hatchback, Renault Clio en Clio estate, VW's Polo en Touran.

Export van de Opels Astra en Zafira liep sterk terug. Hieronder veel oudere exemplaren die vorig jaar vaak naar Libië gingen.

De Mitsubishi Outlander liep terug; de hausse van wat er terugkomt uit de lease is nu wel voorbij, en dat heeft zijn effect op de export.

Top 20 modellen export jan. – okt.

Merk	Model	2019	2020
Volkswagen	Golf	5.850	5.449
Peugeot	308 SW	3.351	4.955
Volkswagen	Passat Variant	3.524	3.507
Skoda	Octavia Combi	3.669	3.365
Volvo	V40	2.802	2.788
Renault	Mégane Estate	2.484	2.581
Opel	Astra	4.284	2.526
Volkswagen	Polo	2.182	2.512
Ford	Focus Wagon	3.001	2.449
Opel	Zafira	3.730	2.232
Audi	A4 Avant	2.091	1.991
BMW	3-serie	2.227	1.927
Toyota	Corolla	1.964	1.899
Volvo	V70	1.739	1.833
Opel	Corsa	2.205	1.817
Renault	Clio	1.487	1.817
Volkswagen	Touran	1.501	1.750
Volkswagen	Golf Variant	1.653	1.722
Renault	Scénic	1.836	1.645
Mercedes-Benz	C-klasse	1.972	1.628

5.7 Exportbestemmingen

Oost-Europese landen zijn de grootste afnemers. Het aandeel van Oost-Europa daalt echter wel en ligt nog maar net boven de 50%. De export naar Afrika groeide verder, vooral door stijging Libië. Export naar West-Europese landen neemt ook al langere tijd toe; inmiddels gaat 29% naar een West-Europees land.

Polen bleef desondanks de belangrijkste exportbestemming. De export naar Polen nam in 2019 wel af.

De export naar Libië nam daarentegen met de helft toe, waardoor Libië naar de tweede plaats steeg.

Ook de export naar België, Duitsland, Oekraïne, Frankrijk en Georgië nam sterk toe. Opkomende markten, waar de export naartoe verdubbeld, zijn Zweden en Armenië.

Export naar de Zuid-Europese landen Servië, Italië, Bosnië-Herzegovina en Montenegro nam in 2019 behoorlijk af.

Ook in 2020 blijft Polen de grootste exportmarkt, maar het aandeel is dit jaar wel gedaald. Verder valt op dat export naar Libië dit jaar weer sterk gedaald is.

Andere dalers zijn Hongarije, Georgië en Italië.

België, Oekraïne, Frankrijk, Litouwen, Duitsland en Servië zijn relatief gestegen. België en Duitsland zijn nu gestegen naar plaats twee en drie.

Doordat grenzen een tijdje dicht zijn geweest en internationale handel moeilijker was, heeft export zich meer geconcentreerd op dichtbij gelegen bestemmingen. De logistieke kosten hebben hier ook wellicht een rol gespeeld.

Gekeken naar regio's valt op dat de export naar Afrika in 2020 behoorlijk gedaald is (wat vooral voor rekening van Libië komt) en export naar West-Europese landen gestegen is.

In 2020 gaat 86% van de export naar Europese landen. 13% naar Afrika, en slechts 1% naar de rest van de wereld.

Aandeel in export jan. – okt.

Land	Aandeel 2019	Aandeel 2020
Polen	17,4%	15,4%
België	10,5%	12,7%
Duitsland	8,5%	9,1%
Roemenië	9,1%	9,0%
Libië	11,8%	7,1%
Litouwen	5,2%	6,4%
Oekraïne	4,0%	6,0%
Frankrijk	2,4%	4,3%
Servië	2,7%	3,2%
Portugal	2,7%	2,5%
Bulgarije	2,5%	2,1%
Hongarije	3,0%	2,0%
Guinee	1,0%	1,5%
Letland	1,1%	1,4%
Tsjechië	1,0%	1,3%
Nigeria	1,0%	1,2%
Benin	1,0%	1,0%
Slowakije	0,5%	0,9%
Slovenië	0,6%	0,9%
Spanje	0,8%	0,8%

5.8 Waar gaan de diesels naartoe?

Jonge diesels, tot 5 jaar oud, gaan veel naar onze buurlanden; allereerst België, gevolgd door Duitsland. Opvallend is dat er ook veel jonge diesels naar Portugal gaan, veel meer dan naar de bekende bestemmingen Polen of Roemenië. Diesels van 10 tot 15 jaar gaan vooral naar Oost-Europa; met name Roemenië, Polen en Litouwen. Hele oude diesels gaan het meest naar België (waarschijnlijk om vanaf daar naar Afrika verscheept te worden), Libië en Litouwen.





6

**LOOK EXPORTAUTO'S
STEEDS SCHONER**

6.1 Totaal

In de afgelopen jaren werd het verschil tussen de aantallen geëxporteerde en geïmporteerde occasions steeds kleiner.

In 2019 is die trend gestopt en werd het verschil weer groter. De aantallen netto verschil, het exportoverschot, verdubbelde zelfs ruim.

Import nam in 2019 af tot 74% van de export aantallen. Netto verdwijnen er door internationale occasionhandel dus meer auto's uit ons wagenpark.

In 2020 veranderde dit echter weer. Doordat grenzen dichtgingen daalden zowel import als export, en door aantrekkende occasionverkoop kreeg de import snel een nieuwe impuls. Over de eerste drie kwartalen van 2020 kwam de import uit op 81% van de export aantallen.

6.2 Leeftijd

De leeftijden van geïmporteerde en geëxporteerde occasions verschillen behoorlijk. Import zit veel meer in jongere bouwjaren, vooral auto's van 1 jaar oud worden veel meer geïmporteed dan geëxporteed. Wij importeren zeer veel auto's van een jaar oud.

Export zit veel meer bij oudere auto's; vooral boven de 10 jaar. Meer dan 60% van de exportauto's is 10 jaar ouder, terwijl bij import 80% juist jonger is dan 10 jaar. Export kent ook een piek bij auto's van 4 en 5 jaar oud. Dit komt uiteraard door de grote hoeveelheid zakelijk gereden auto's die op die leeftijd vrijkomen. Voor deze leeftijdsgroep was de export in 2019 groter dan de import. In 2017 en 2018 werden er nog meer occasions van 4 jaar oud geïmporteed dan geëxporteed.

6.3 Euroklasse diesels

Import van diesels uit ALLE Euroklassen is afgenomen. Dus ook van de schoonste Euro6 auto's. Het aandeel van Euro6 auto's nam wel sterk toe; van 49% in 2018 naar 60% in 2019.

Het merendeel van de gebruikte diesels die geïmporteed worden zijn dus de schoonste diesels, waarvoor de minste beperkingen qua milieuzones gelden. De export van Euro6 diesels is in een jaar tijd meer dan verdubbeld. De groep waarvan er door export de meeste uit ons wagenpark verdwijnen zijn euro5 diesels.

Ook de export van Euro 4 en 5 diesels nam toe. Van de oudere en minder schone Euro2 en 3 auto's nam de export behoorlijk af. Het aandeel van Euro6 in de totale export verdubbelde dan ook; naar 26%.

Netto gingen er in 2019 van alle Euro-klasse meer gebruikte diesels ons land uit dan er aan gebruikte auto's binnenkwam. Dus ook aan Euro6 auto's, waarvan er in 2018 nog netto meer geïmporteed werden.

Import maar

74% van
de export

Importauto's stoten veel
minder NOx uit dan
exportauto's

6.4 Emissie

Gekeken is naar de emissie van stikstofoxiden (NOx) van verhandelde occasions. Dan valt op dat geïmporteerde auto's veel minder NOx uitstoten dan auto's die op export gaan.

NOx-uitstoot van importauto's bedraagt maar 60% van het gemiddelde van exportauto's. Dit zal vooral te maken hebben met leeftijd; jonge diesels hebben vaker roetfilters en andere manieren waardoor NOx verminderd wordt. De NOx-uitstoot van geëxporteerde diesels nam in een jaar tijd met 14,5% af. Ook bij geïmporteerde occasions was er een sterke daling, met gemiddeld 10,9% per auto.

Ook CO2-emissies van geëxporteerde diesels namen af; van 132 gram in 2018 naar gemiddeld 126 gram in 2019. Een afname van 4,2%

De CO2-uitstoot van geïmporteerde diesels nam opvallend genoeg juist toe. Licht weliswaar; van 130,9 naar gemiddeld 133,6 gram. Opvallend omdat uitstoot van auto's gemiddeld juist afneemt, en import in 2019 ook vaker schone Euroklassen betrof.

Oorzaken hiervan:

- 1) De in 2019 geïmporteerde diesels zijn iets ouder dan de in 2018 geïmporteerde diesels.
- 2) Een verschuiving in de mix van modellen/segmenten; de afname van aantallen geïmporteerde diesels was het sterkst onder de kleinere auto's.

Dus vooral bij compacte auto's wordt er minder voor diesel gekozen. Bij grotere auto's is die ontwikkeling ook wel te zien, maar wat minder sterk.

Resultaat is dat auto's met dieselmotor gemiddeld wat groter waren dan in 2018, en daardoor wat meer CO2 uitstoten. Betekent ook dat geïmporteerde diesels gemiddelde nu meer CO2 uitstoten dan geëxporteerde. De NOx-uitstoot van geïmporteerde diesels ligt wel lager dan van export.

Wanneer niet alleen naar diesels maar naar alle geïmporteerde occasions wordt gekeken, is de gemiddelde CO2-uitstoot vorig jaar gelijk gebleven. Enerzijds dus door diesels die per auto meer zijn gaan uitstoten en een kleiner aandeel van diesels (die gemiddeld minder CO2 uitstoten dan benzine), maar daar staan tegenover dat de geïmporteerde benzineauto's wel schoner werden en er meer EV's kwamen.



NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2020

OCCASIONMARKT IN NEDERLAND

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling