

NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2021

# OCCASIONMARKT IN NEDERLAND

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling



**NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2021**  
**OCCASIONMARKT**  
**IN NEDERLAND**

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling

Dit rapport is een beknopte selectie van de data, de resultaten en de achtergronden van het Nationaal Occasion Onderzoek 2021 dat is uitgevoerd door VWE Automotive in samenwerking met Automobiel Management.

Meer inhoudelijke informatie kan worden verkregen bij Bram de Groot van VWE Automotive via [Bram.deGroot@vwe.nl](mailto:Bram.deGroot@vwe.nl).

# Inhoud

Colofon	4
Voorwoord	5
Hoofdstuk 1: Samenvatting trends 2021	6
Hoofdstuk 2: De trends van 2021	8
Hoofdstuk 3: 2020: uitstekend jaar voor de occasionmarkt	20
Hoofdstuk 3.1 Occasionverkopen	21
Hoofdstuk 3.2 Voorraden	28
Hoofdstuk 3.3 Stadagen occasions	35
Hoofdstuk 3.4 Import personenauto's	42
Hoofdstuk 3.5 Export personenauto's	52

## Colofon

Het Nationaal Occasion Onderzoek 2021 is een onderzoek van Automobiel Management (AM) uit Rotterdam en VWE Automotive uit Heerhugowaard. Dit rapport is een beknopte selectie van de data, de resultaten en de achtergronden van het onderzoek.

**Datum**  
7 juli 2021

### 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, 2020 en de eerste vijf maanden van 2021.

**Redactie**  
Automobiel Management - Rotterdam  
redactie@automobielmanagement.nl

**Vormgeving & opmaak**  
Bureau OMA & VWE Automotive

**Druk**  
PrintX - Doetinchem

# Voorwoord

Dit Nationaal Occasion Onderzoek 2021 is het resultaat van de samenwerking tussen VWE Automotive en 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 negende 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. 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. Dit onderzoek concentreert zich op de kalenderjaren 2019, 2020 en de eerste vijf maanden van 2021. 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 gesignaleerd en voor dit onderzoek nader uitgediept. De resultaten zijn in dit rapport weergegeven en in beknopte vorm gepresenteerd op het AM Remarketing Event van Automobiel Management op 7 juli.

Piet Renses  
Directeur VWE



Remco Nieuwenbroek  
Hoofdredacteur  
Automobiel  
Management



# 1

## **SAMENVATTING TRENDS 2021**

De verkoopcijfers van occasions gingen afgelopen jaar door het dak. Autobedrijven verkochten in de eerste vijf maanden van 2021 in totaal 579.867 occasions aan consumenten. In vergelijking met 2019, voor de coronacrisis, een stijging van 2,5 procent. Deze groei zit vooral in B2C-verkopen.

Verkopen door autobedrijven groeiden sterker dan verkopen door particulieren. De belangrijkste trend daarin is de opkomst van de SUV. In de eerste vijf maanden van 2019 werden er in totaal ruim 70.000 SUV's verkocht. Dit jaar is dat met 45% toegenomen tot ruim 102.000. Daarmee is inmiddels 18% van de verkochte occasions een SUV. Verkopen in het C-segment stegen wel licht, maar duidelijk minder dan de totale markt. Ook verkopen van kleine auto's in de A- en B-segmenten zijn afgenomen (met zo'n 2,5%). In eerdere jaren stegen die nog.

Kijken we naar de verschillende merken, dan valt op dat Volkswagen het goed doet, evenals de Aziatische- en premiummerken. Hiervan werden er in de eerste vijf maanden van 2021 duidelijk meer verkocht dan in dezelfde periode van 2019. Er werden 10,6% meer Volkswagens verkocht. Audi verkocht zelfs 21,3% meer, Mercedes 16,0%, BMW 9,2%, Lexus 13,7%, Land Rover 9,8%, Mini maar liefst 27,6%.

EV's zijn ook populair, maar het aandeel occasions blijft bescheiden. De verkopen van gebruikte EV's zijn in 2 jaar tijd verviervoudigd. In de eerste 5 maanden van 2019 werden er zo'n 3.200 EV's op de occasionmarkt verkocht, in dezelfde periode dit jaar zijn dat er 12.817. De verkopen van plug-in hybrides stegen eveneens hard; met 165% in deze 2 jaar tijd. In de eerste vijf maanden van dit jaar werden er 15.656 gebruikte plug-ins verkocht. Daarmee worden er nog altijd meer plug-in hybrides dan EV's verkocht op de occasionmarkt, maar het verschil tussen beiden is wel een stuk kleiner geworden. Het aandeel pure benzineauto's is behoorlijk stabiel; rond de 81% van alle occasions. Het aandeel van diesels daalde daarentegen van 14,2% in 2019, via 11,8% in 2020 naar 9,6% dit jaar.

Diesels hebben het zwaar en het aandeel is in alle segmenten gedaald. De enige segmenten waarin de daling beperkt is zijn terreinwagens en personenbussen. Bij personenbussen blijft diesel dominant. Het aandeel diesels daalt het meeste bij full-size SUV's. In 2019 had daarvan bijna de helft van de verkochte occasions een dieselmotor, in 2 jaar is dat afgenomen tot 30%. In plaats van diesel zijn deze grote SUV's veel vaker voorzien van een hybride aandrijving. Het aandeel daarvan is gestegen van 7% in 2019 naar 21% dit jaar. Het meest verkochte model is daarin de Volvo XC90.

Er staan minder auto's jonger dan een jaar in voorraad dan in 2019. Gezien de aantrekkende verkopen en gunstige perspectieven voor de economie zijn de voorraden niet dusdanig omvangrijk dat dat grote risico's met zich meebrengt. Anderzijds is er op totaalniveau ook nog geen tekort aan occasions. Er zijn juni 2021 iets meer occasions beschikbaar dan op datzelfde punt in 2019, en meer dan in het najaar van 2020, toen er ook veel verkocht werd. Tekorten kunnen zich wel voor gaan doen voor gewilde auto's met aantrekkelijke tellerstanden.

belangrijkste trend  
is **opkomst  
SUV**

verkoop **gebruikte  
EV's** in 2 jaar  
**verviervoudigd**

**diesels** hebben  
het zwaar

# 2

## DE TRENDS OVER 2021

Hoe heeft de occasionmarkt zich ontwikkeld in 2021 ten opzichte van 2019, het jaar dat we nog geen last hadden van de coronacrisis? Hoe zagen de aantallen eruit en welke segmenten, merken, en modellen scoorden vooral goed. We zetten de belangrijkste trends van de eerste maanden van 2021 op een rijtje.



## Ontwikkeling verkopen: meer occasions verkocht dan vóór corona

Autobedrijven verkochten in de eerste vijf maanden van 2021 in totaal 579.867 occasions aan consumenten. In vergelijking met dezelfde maanden voor corona, in 2019, verkochten zij daarmee ruim 14.000 occasions meer. Dat betekent een toename van 2,5% ten opzichte van 2 jaar geleden. De verkopen tussen consumenten onderling (C2C) ligt dit jaar 0,8% boven 2019. Dus in totaal zijn consumenten meer occasions gaan kopen dan voor corona, en die zit vooral in de B2C-verkopen. Die groei komt doordat ten eerste particulieren steeds vaker een occasion kopen in plaats van een nieuwe auto. Dit is een trend die al jaren gaande is, en voortkomt uit de stijgende nieuwprijzen van auto's en de goede kwaliteit van ook gebruikte auto's. Ten tweede wordt de groei nu versterkt doordat mensen vanwege corona het openbaar vervoer liever mijden en voorkeur geven aan eigen vervoer.

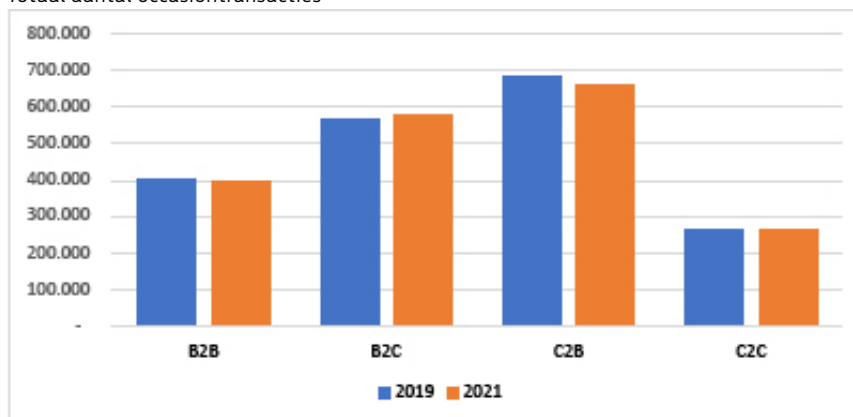
Dit is ook te zien doordat de C2B-transacties; inruil en inkoop door autobedrijven is gedaald. Autobedrijven kochten dit

jaar 3,8% minder occasions in dan twee jaar geleden. Het komt nu vaker voor dat mensen een extra auto kopen, in plaats van een bestaande auto vervangen.

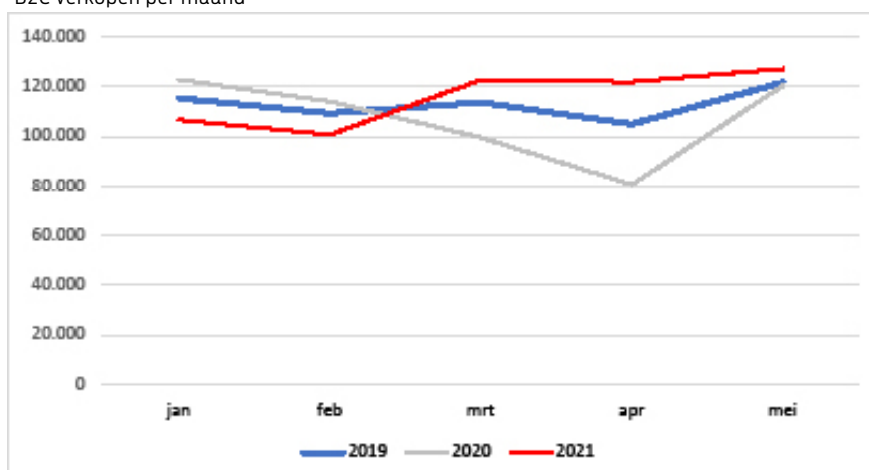
In de ontwikkeling van de verkopen per maand valt op dat er in januari en februari 2021 veel minder occasions verkocht werden dan in dezelfde maanden van 2019. Dit is niet vreemd, aangezien de showrooms in de eerste maanden van dit jaar verplicht dicht moest blijven. De teruggang lag rond de 7,6%. Vanaf begin maart gingen showrooms in stappen weer open. Dit is direct terug te zien in de verkoopcijfers. In maart verkochten autobedrijven 7,9% meer occasions dan in maart 2019, in april nam de groei zelfs toe tot 16,0%. Daarmee was de achterstand van januari en februari alweer goedgeemaakt. In mei 2021 was de groei minder, maar werd er nog altijd 4,6% meer verkocht dan in 2019. Hierin speelt ook mee dat meer mensen nu weer naar kantoor gaan, en dus de auto weer belangrijker wordt.

Occasionverkoop jan-mei  
**2,5% hoger**  
dan 2019

Totaal aantal occasionstransacties



B2C verkopen per maand



## Verschuiving in totale markt

Om een goed beeld te krijgen van de totale markt en verschuivingen daarin, is gekeken naar de totale verkopen, dus zowel nieuwverkopen als occasionverkopen door autobedrijven en door particulieren.

In de eerste vijf maanden van 2021 zijn er in totaal 970.481 auto's verkocht aan eindgebruikers. Dat zijn er 4,1% minder dan in dezelfde periode van 2019, toen dat er nog 1.012.434 waren. Die afname komt volledig voor rekening van de nieuwverkopen. Deze liggen dit jaar maar liefst 30,6% lager dan in 2019. De groep kopers waar die daling het sterkste is betreft de leasemaatschappijen. Die kochten 19.560 nieuwe auto's minder dan in de eerste 5 maanden van 2019, een afname van 32,4%. Dit komt onder meer door het thuiswerken, waardoor bedrijven minder vaak een leaseauto bieden maar er ook minder kilometers zijn gereden waardoor een auto pas

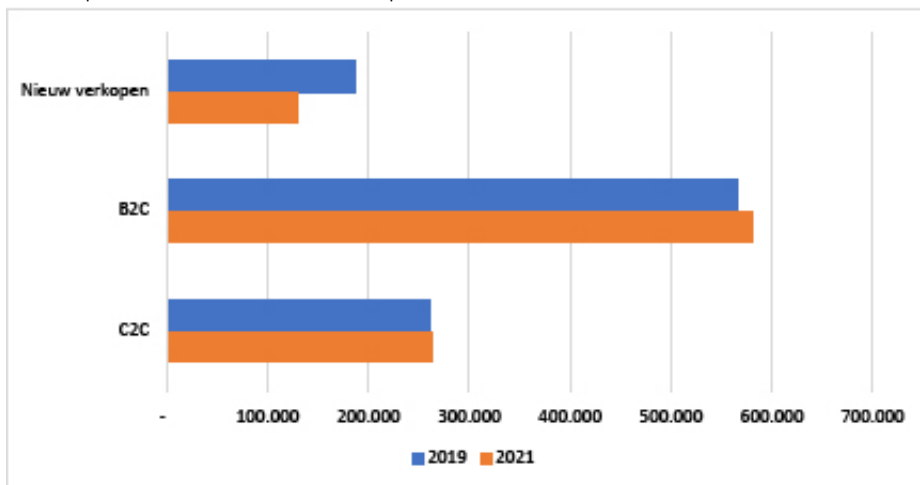
later wordt vervangen. Maar ook andere fleetowners, verhuurders en kleine zakelijke gebruikers kochten veel minder nieuwe auto's. Onder particulieren zijn de nieuwverkopen met 32,1% gedaald. Dat zijn bijna 14.000 auto's minder in 5 maanden tijd.

In deze twee jaar zijn de occasionverkopen wel gestegen, met 2,0%. Daarvoor zijn particuliere kopers verantwoordelijk. Zij zijn 2,5% meer occasions gaan kopen. Die stijging zit vooral in de B2C-verkopen. Verkopen tussen consumenten onderling stegen weliswaar met 1%, maar binnen de totale occasionverkopen is er een verdere verschuiving richting verkopen door autobedrijven zichtbaar. Zakelijke kopers zijn sinds 2019 ruim 3% minder occasions gaan kopen. In de totale verkopen is het aandeel van occasions toegenomen van 82% naar 87%. Die 87% is onder te verdelen in 60% B2C en 27% C2C-verkoop. Het aandeel

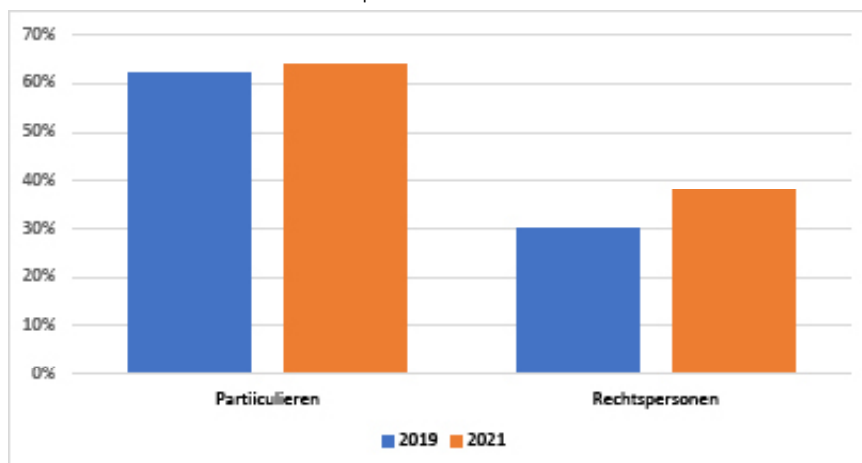
nieuwverkopen is dus gedaald van 18 naar 13%. Een forse verschuiving dus, van nieuwverkopen naar occasionverkopen door autobedrijven.

In verhouding is die verschuiving het sterkst bij verkopen aan zakelijke kopers. In 2019 was 63% van de personenauto's die zij kochten nieuw, 30% een B2C-occasion en 7% een C2C-occasion. Dit jaar is het aandeel nieuwe auto's gedaald naar een magere 53%, en is 38% een B2C-occasion. Wel is dit beeld enigszins vertekend doordat de nieuwverkopen zo sterk gedaald zijn. De groep kocht namelijk ook minder occasions. Samenvattend is het beeld dus dat zakelijke kopers veel minder nieuwe auto's zijn gaan kopen. Ook zien we dat er bij particulieren een duidelijke, verdere verschuiving is van nieuwe auto's naar occasions, die dan vaker bij autobedrijven gekocht worden.

Verkopen alle auto's naar soort verkoop



Aandeel B2C-occasions in totale verkopen



## Segmenten: SUV's blijken in trek

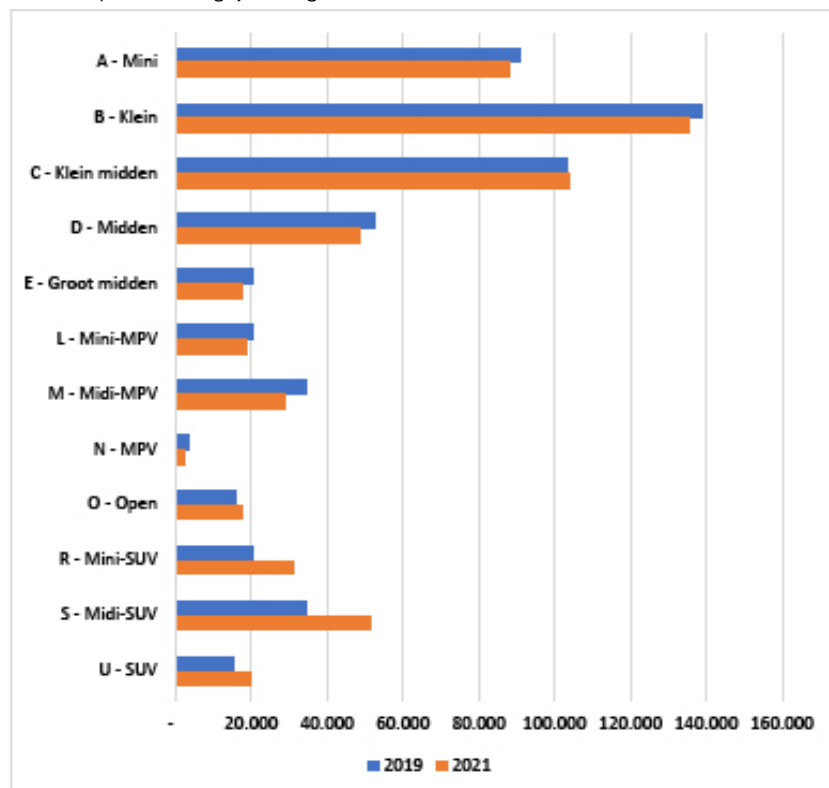
Ook de mix van verkochte occasions verandert. De belangrijkste trend daarin is de opkomst van de SUV. In de afgelopen jaren zijn de verkopen van alle drie de SUV-segmenten sterk toegenomen. Het sterkst bij de compacte SUV's; er zijn dit jaar 52% meer Mini-SUV's verkocht dan in dezelfde maanden van 2019. En 49% meer Midi-SUV's. Ook verkopen van grote SUV's namen toe; met 27% wat natuurlijk nog altijd een forse groei is. De groei wordt enerzijds gedreven vanuit de aanbodkant; afgelopen jaren zijn er veel meer, vooral ook compacte SUV's nieuw verkocht waardoor er ook meer op de occasionmarkt komen. Anderzijds is er ook veel vraag naar bij consumenten. Dit is terug te zien in de import van gebruikte SUV's. In de eerste vijf maanden van 2019 werden er in totaal ruim 70.000 SUV's verkocht. Dit jaar is dat met 45% toegenomen tot ruim 102.000. Daarmee is inmiddels 18% van de verkochte occa-

sions een SUV.

Deze groei is sterk ten koste van MPV's gegaan. Van alle MPV-segmenten namen verkopen sterk af, bij de grootste MPV's zelfs met bijna 30%. Maar ook verkopen van het D-segment nam met 6,9% af, en van het E-segment zelfs met 12,6%. Verkopen in het C-segment stegen wel licht, maar duidelijk minder dan de totale markt. En ook verkopen van kleine auto's in de A- en B-segmenten zijn afgenomen (met zo'n 2,5%). In eerdere jaren stegen die nog. Ook hier speelt ook enige verdringing door kleine SUV's, maar ook een wat afnemend aantal modellen in het A-segment. Het B-segment is nog altijd wel het grootste segment, gevolgd door C. Vier op de tien occasions komen uit deze twee segmenten.

Dit jaar al **52%**  
**meer** Mini-SUV's  
verkocht

B2C verkopen in belangrijkste segmenten





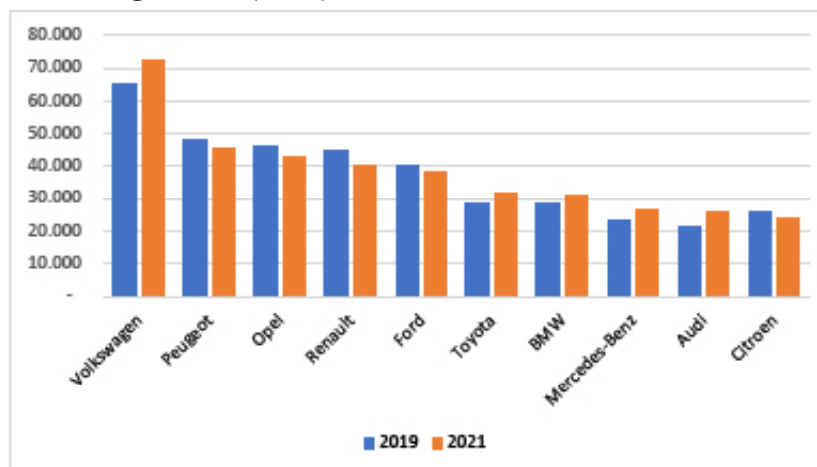
## Merken: Volkswagen scoort prima

Wanneer de verkochte occasions per merk worden bekeken, valt op dat Volkswagen het goed doet, evenals de Aziatische- en premiummerken. Hiervan werden er in de eerste vijf maanden van 2021 duidelijk meer verkocht dan in dezelfde periode van 2019. Er werden 10,6% meer Volkswagens verkocht. Audi verkocht zelfs 21,3% meer, Mercedes 16,0%, BMW 9,2%, Lexus 13,7%, Land Rover 9,8%, Mini maar liefst 27,6%. Enerzijds komt dit doordat steeds meer consumenten een premiummerk willen, en dat kunnen betalen, anderzijds ook doordat deze merken veel meer verschillende modellen zijn gaan voeren. In diezelfde lijn ligt het gegeven dat de groei het sterkste is bij de exclusiefste merken. Ferrari +55%, Aston Martin +52%, Bentley, +45%, Rolls-Royce +31%, McLaren

+83% en Lamborghini zelfs +97%. Aan de kant zijn er natuurlijk ook verliezers. Die zitten vooral bij de Europese volumemerken en semi-premiummerken. De vier grote merken Renault, Peugeot, Opel en Ford verkochten allen duidelijk minder. De volgorde binnen de top 5 veranderde echter niet. Wel beginnen Toyota en BMW qua verkopen al in de buurt te komen van deze merken. Ook Citroën, Volvo, Fiat en Alfa Romeo verkochten duidelijk minder. Van de Aziatische merken verkochten alleen Mitsubishi en Honda minder. Net als bij de Italiaanse merken komt dit ook doordat hun modellengamma uitgedund is en nieuw verkopen afgelopen jaren gedaald. Opvallend is verder dat er dit jaar ook minder Tesla's zijn verkocht dan in de eerste maanden van 2019 (en 2020).

Er werden **10,6%**  
**meer** Volkswagens  
verkocht

Ontwikkeling B2C verkopen top 10 merken



N.B. alle cijfers hebben betrekking op maanden jan t/m mei

Verkoop  
**gebruikte  
EV's** verviervoudigd

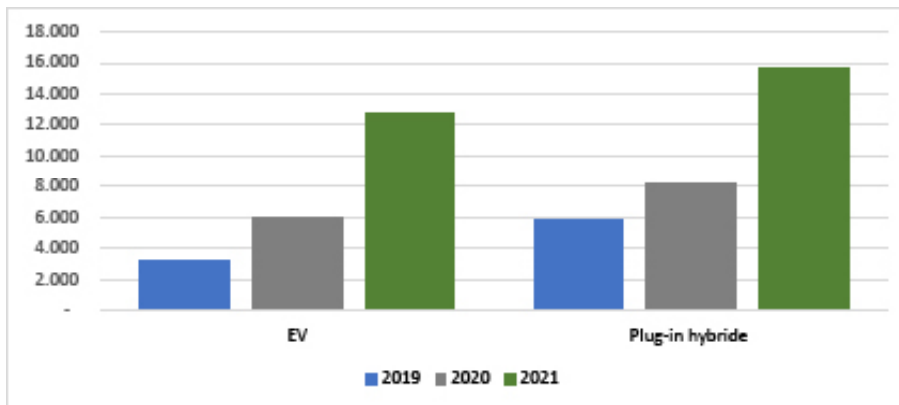
**Gebruikte EV's vallen in de smaak**

De verkopen van gebruikte EV's zijn in 2 jaar tijd verviervoudigd. In de eerste 5 maanden van 2019 werden er zo'n 3.200 EV's op de occasionmarkt verkocht, in dezelfde periode dit jaar zijn dat er 12.817. Daarin zitten ook ongebruikte auto's die om fiscale redenen voor 1 januari zijn geregistreerd, maar dat fenomeen deed zich in eerdere jaren ook al voor. En stijging is structureel; in de afgelopen 6 maanden werden er gemiddeld 2.580 gebruikte EV's per maand verkocht, waarbij de verkopen elke maand boven de 2.200 uitkwamen. Begin 2019 ging dat nog om gemiddeld 620 EV's per maand.

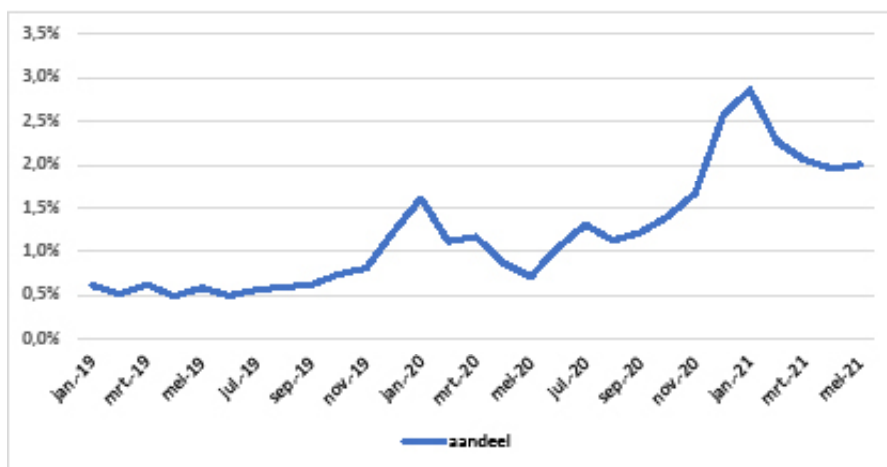
De verkopen van plug-in hybrides stegen eveneens hard; met 165% in deze 2 jaar tijd. In de eerste vijf maanden van dit

jaar werden er 15.656 gebruikte plug-ins verkocht. Daarmee worden er nog altijd meer plug-in hybrides dan EV's verkocht op de occasionmarkt, maar het verschil tussen beiden is wel een stuk kleiner geworden. Verkopen van hybrides zonder stekker stegen iets minder snel, maar zijn in twee jaar tijd wel verdubbeld. Daarmee is het totale aandeel occasions met een stekker gestegen van 1,6% begin 2019 naar 4,9% dit jaar. En heeft bijna 1 op de 10 occasions al enige vorm van elektromotor. Daarnaast zijn er dit jaar 35 occasions op waterstof verkocht. Een zeer gering aantal, maar wel duidelijk meer dan de 2 exemplaren in 2019.

Occasionverkopen elektrisch jan t/m mei



Ontwikkeling aandeel EV's in occasionverkopen



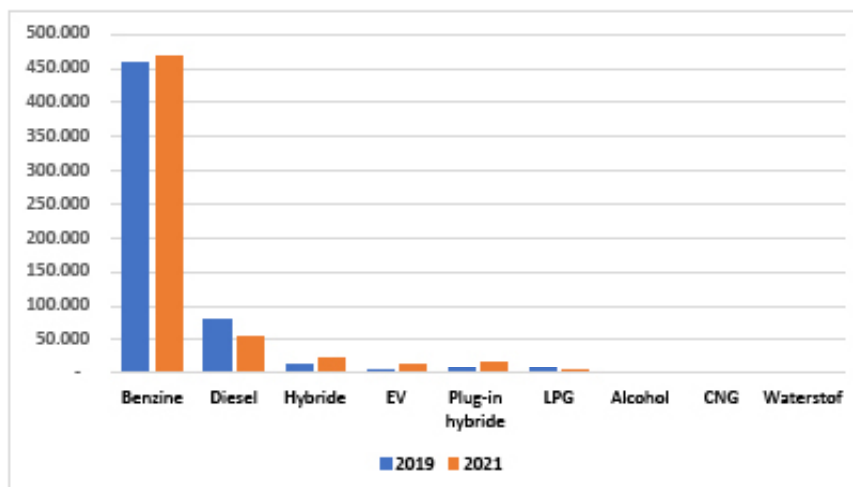
## Verbrandingsmotoren: 81 procent benzineauto's

Het aandeel pure benzineauto's is behoorlijk stabiel; rond de 81% van alle occasions. Het aandeel van diesels daalde daarentegen van 14,2% in 2019 via 11,8% in 2020 naar 9,6% dit jaar. Voor het eerst in lange tijd is minder dan 1 op de 10 verkochte occasions een diesel. Redenen voor deze daling zijn vooral dat de interesse in diesel bij consumenten sterk afgenomen is. Dat komt zowel door de hoge wegenbelasting, beperkende milieuzones (of angst en onzekerheid daarover) en het negatieve sentiment bij politiek en in media ten aanzien van diesels. Dit alles heeft ook een drukkend effect op de occasionprijzen. Er is best aanbod, maar een steeds groter deel daarvan wordt naar het buitenland geëxporteerd. In sommige andere landen

brengen deze auto's meer op. Toch is er nog altijd een groep consumenten in ons land die zo veel rijdt waardoor ze voorkeur hebben voor diesel, en een kleinere groep voor wie diesel nu ook interessant wordt vanwege de lage occasionprijzen bij (sommige) diesels.

Aandeel **diesel**  
naar 9,6%

Verdeling verkopen naar brandstofsoort







## Teruggang diesel in alle segmenten

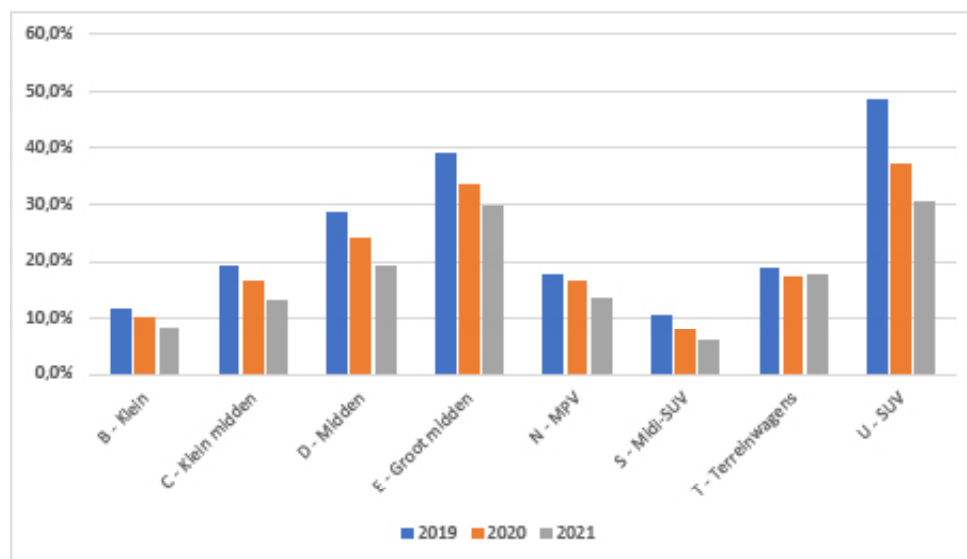
Het aandeel van diesels is in alle segmenten gedaald. De enige segmenten waarin de daling beperkt is zijn terreinwagens en personenbussen. Bij personenbussen blijft diesel dominant. Het aandeel diesels daalt het meeste bij full-size SUV's. In 2019 had daarvan bijna de helft van de verkochte occasions een dieselmotor, in twee jaar is dat afgenomen tot 30%. In plaats van diesel zijn deze grote SUV's veel vaker voorzien van een hybride aandrijving. Het aandeel daarvan is gestegen van 7% in 2019 naar 21% dit jaar. Het meest verkochte model is daarin de Volvo XC90. Het aantal volledige elektrische SUV's is ook verdubbeld, en bedraagt nu 8%. Met als meest verkochte model de Audi e-tron. Dat betekent dat er nu bijna evenveel

full-size SUV's zijn met een vorm van elektrische aandrijving als met een dieselmotor. Benzine behoudt het grootste aandeel.

Ook bij kleinere SUV's daalt het aandeel van diesels zeer sterk. Die werden al minder vaak met dieselmotor gekocht dan de grote SUV's, maar het aandeel is afgelopen 2 jaar snel verder gedaald. De afname van diesels is in aantallen het grootst in de B-, C- en D-segmenten. Gezamenlijk werden hier in de eerste 5 maanden van dit jaar 16.710 gebruikte diesels minder verkocht dan in dezelfde periode van 2019. Dat is een afname van 33%. In het D-segment, waarin traditioneel veel diesels voorkomen, daalde het aandeel van 28% in 2019 naar 19% diesels dit jaar.

Grootste daling bij  
**full-size  
SUV's**

Aandeel diesel in belangrijkste segmenten



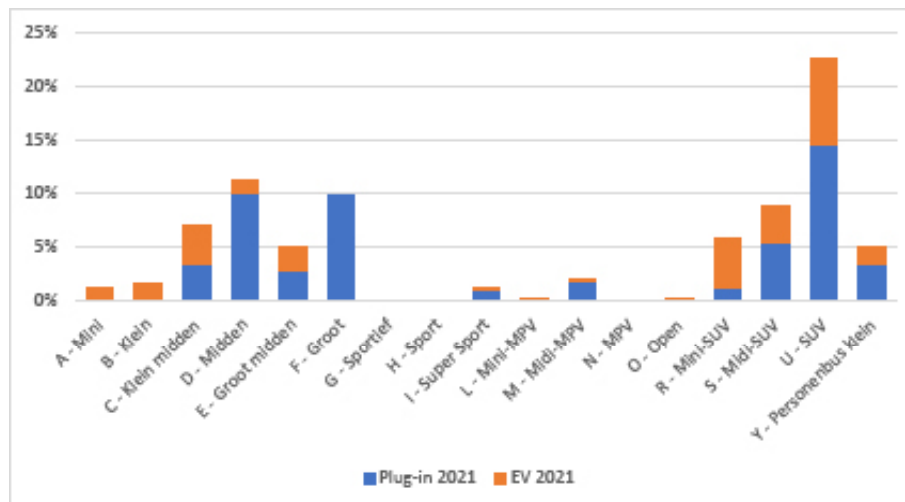
aandeel EV's in  
**E-segment**  
sterk gedaald

**Elektrificatie verschilt sterk per segment**

Segmenten waar elektrische aandrijving een behoorlijke rol begint te spelen zijn vooral het D- en F-segment. In het F-segment gaat dat nu nog alleen op plug-in hybrides, die in 2019 al verantwoordelijk waren voor 5% van de verkopen. In 2021 is dit al verdubbeld naar 10%. Opvallend genoeg is de meest verkochte plug-in daar de Porsche Panamera. In het D-segment heeft dit jaar zelfs al 11% van de occasions een stekker, waarbij het overgrote deel ook plug-ins betreft. Meest verkochte model is de VW Passat, gevolgd door de Volvo V60. Opvallend is dat in het E-segment het aandeel EV's sterk daalde; van 3,6% naar 2,1%. Dat komt doordat verkopen van de Tesla Model S daalden van 1.368 in de eerste vijf maanden van 2019 naar 243 dit jaar. Daarin spelen de verhoogde bijtelling mee plus de verdringing door de betaalbaardere Model 3.

Buiten deze segmenten speelt elektrische aandrijving vooral een rol bij SUV's. Heel sterk bij de full-size SUV's zoals we al zagen, maar ook steeds meer bij compactere SUV's. Zelfs de kleinste Mini-SUV's zijn steeds vaker volledig elektrisch. Dat gold in 2019 nog maar voor 0,7%, maar dit jaar al voor 4,7% van de verkochte occasions. De Hyundai Kona is daarin veruit de grootste.

Aandeel elektrisch per segment jan-mei 2021



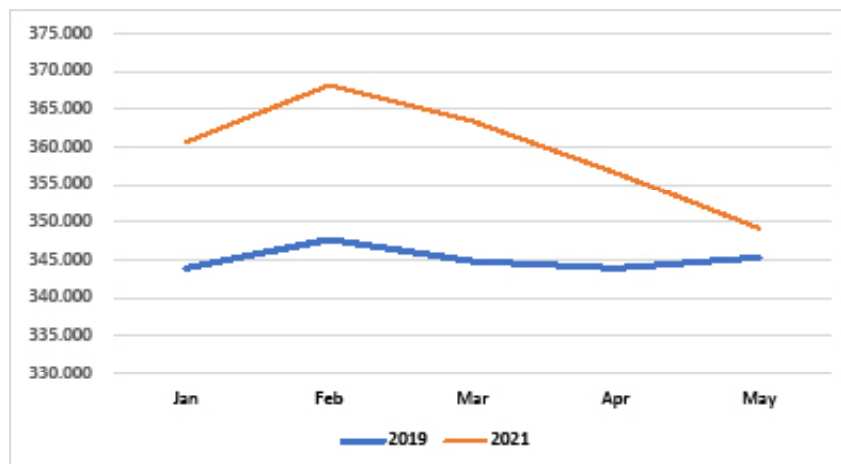
## Vorraden: minder jonge occasions

Doordat er in de loop van 2020 veel occasions zijn verkocht waren voorraden in die periode afgenomen. Door de sluiting van showrooms vanaf december 2020 zakten de verkopen echter in en zijn die voorraden weer gaan oplopen. Daardoor startte 2021 met in totaal 346.850 auto's op voorraad. Dat zijn er bijna 3.000 ofwel 0,9% minder dan begin 2019. Doordat showrooms ook begin van dit jaar gesloten bleven namen voorraden echter verder toe, met een piek van ruim 368.000 auto's begin maart. In de loop van maart trokken de verkopen aan en begin juni waren de voorraden al weer afgenomen tot 349.160 auto's. Daarmee ligt het nog maar 1,1% boven het niveau van 2019. Er staan minder auto's jonger dan een jaar in voorraad dan in 2019. Gezien de aantrekkende verkopen en gunstige perspectieven voor de economie zijn de

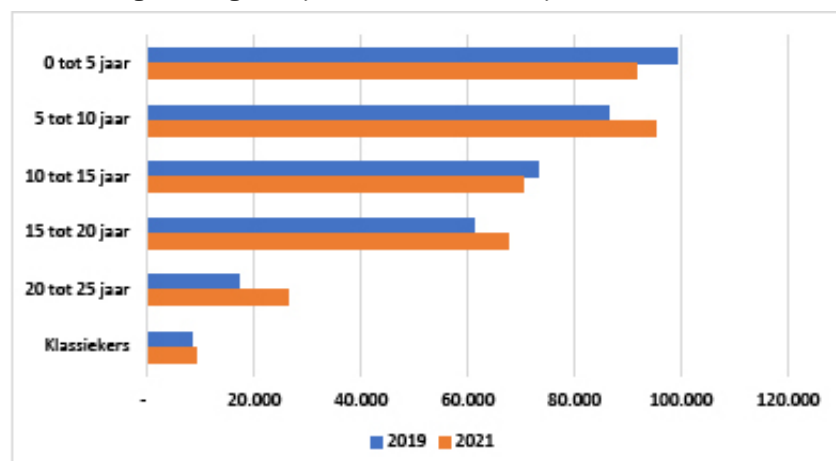
voorraden niet dusdanig omvangrijk dat dat grote risico's met zich meebrengt. Anderzijds is er op totaalniveau ook nog geen tekort aan occasions. Er zijn juni 2021 iets meer occasions beschikbaar dan op datzelfde punt in 2019, en meer dan in het najaar van 2020, toen er ook veel verkocht werd. Tekorten kunnen zich wel voor gaan doen voor gewilde auto's met aantrekkelijke tellerstanden. Zo staan er nu 7,9% minder occasions jonger dan 5 jaar in voorraad dan in 2019. Dat zijn bijna 8.000 auto's minder. Er zijn wel meer occasions van 5 tot 10 jaar oud beschikbaar, en vooral meer boven de 15 jaar. In de leeftijd van 20 tot 25 jaar staan er nu ruim 9.000 auto's meer in voorraad dan 2 jaar geleden. Tekorten lijken vooral bij jonge occasions voor te komen. Maar er staan ook nu nog meer dan 90.000 auto's onder de 5 jaar in voorraad.

Meer occasions van  
**5–10 jaar  
oud** beschikbaar

Ontwikkeling omvang bedrijfsvoorraden



Ontwikkeling omvang bedrijfsvoorraden naar leeftijd auto



# 3

## **2020 UITSTEKEND JAAR VOOR DE OCCASIONMARKT**

De occasionmarkt kende in 2020 een uitstekend jaar. Bijna 1,3 miljoen gebruikte auto's werden door de vakhandel geleverd, wat een lichte groei betekende ten opzichte van 2019. Maar welke merken en modellen waren vooral in trek? En hoe ontwikkelden de import- en exportmarkt zich?

## 3.1 Occasionverkopten

### Totale verkopen: groei ten opzichte van 2019

Ondanks de coronacrisis en de stagnerende verkopen in het voorjaar, zijn de occasionverkopten in 2020 gegroeid. Autobedrijven verkochten in totaal 1.351.286 gebruikte personenauto's aan consumenten (B2C). Dat zijn 18.665 occasions meer dan in 2019; een groei van 1,4%. Daarmee is de groei wel lager dan in 2019.

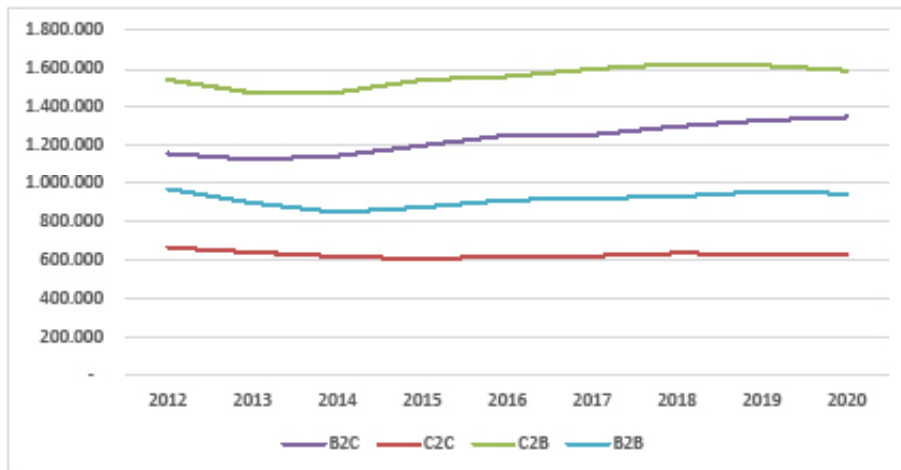
Nadat de verkopen in het voorjaar van 2020 sterk waren gedaald, sloeg dit vanaf medio mei 2020 om naar een sterke groei. Naast een inhaalvraag kwam dit doordat veel mensen het openbaar vervoer gingen vermijden en er vaker met de auto op uit trokken én daarvoor een andere of extra auto kochten. In het najaar liepen de occasionverkopten vervolgens wat terug en ze kwamen onder het niveau van 2019 terecht. Dit werd versterkt door de sluiting van showrooms in december. De verkopen tussen consumenten onderling (C2C) lieten in het voorjaar

van 2020 juist een groei zien, echter die zwakten later in het jaar wat af. In totaal zijn er 638.226 occasions C2C verkocht, 0,5% meer dan in 2019. In totaal kochten consumenten daarmee 1.989.512 occasions, een groei van 1,1% ten opzichte van 2019. Daarmee werd voor het derde achtereenvolgende jaar een verkooprecord geboekt. Naast de corona-effecten komt deze lange periode van groei voort uit een verschuiving bij particulieren van het kopen van nieuwe auto's naar jonge occasions, en in eerdere jaren ook vanuit de economische groei.

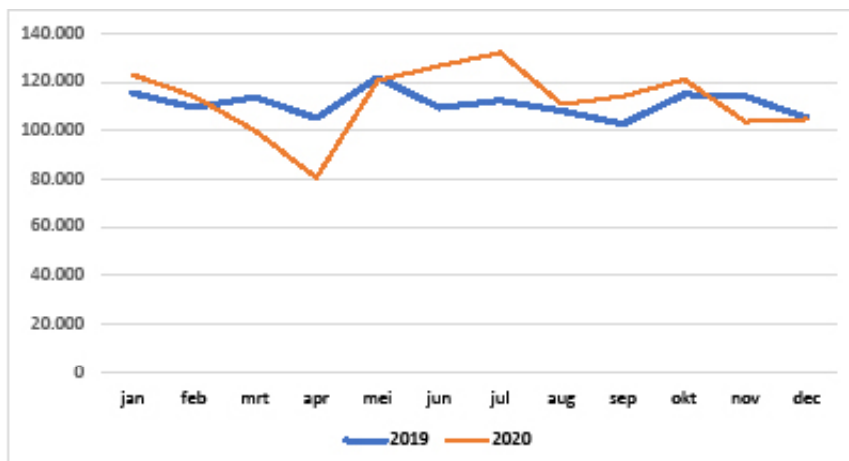
De inruil van auto's (C2B) daalde in 2020 met 1,8%. Dit is opmerkelijk gezien de toegenomen verkopen bij autobedrijven. Het betekent dat er vaak méér auto's binnen één huishouden zijn gekomen. Dat komt deels doordat gezinsleden die voorheen met het OV reisden, nu een eigen auto hebben gekocht.

Vershuiving bij particulieren naar **jonge occasion**

Ontwikkeling occasion verkopen personenauto's (per jaar)



B2C verkopen per maand



meeste groei  
bij auto's tussen  
**1 en 5 jaar**

## Leeftijd auto's: meer jonge occasions verkocht

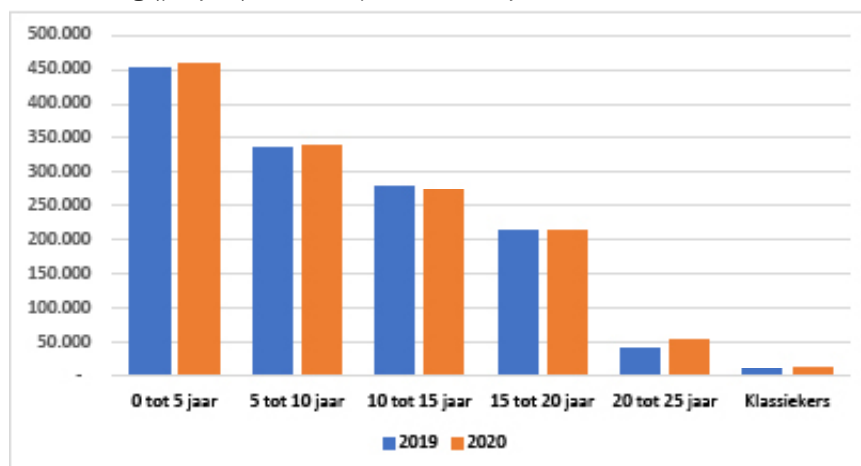
Bij de B2C-verkopen werden er vooral meer jonge occasions verkocht. De meeste groei was er bij auto's tussen de 1 en 5 jaar oud. Daarvan werden er in 2020 bijna 31.000 auto's meer verkocht dan in het jaar ervoor; een groei van 7,5%. Er zijn in 2020 meer dan 100.000 occasions in de leeftijd van 4 jaar verkocht. Daarmee is dit de grootste leeftijdsgroep. Die natuurlijk wordt gevoed doordat veel auto's na 4 jaar vrijkomen vanuit lease.

Auto's jonger dan een jaar werden duidelijk minder verkocht. Dat kan komen doordat bedrijven vanwege de onzekerheid minder (bijna) nieuwe auto's in voorraad zetten, en doordat de aanvoer van nieuwe auto's terugliep door productiestops.

Ook occasions tussen de 11 en 16 jaar werden minder verkocht. In de leeftijd boven de 20 jaar steeg de verkoop wel sterk; in de groep 20 tot 25 jaar oude auto's met maar liefst 26%. Dat is een stijging van 42.000 naar 52.000. Hieronder zijn onder meer veel jongeren die een goedkope auto hebben gekocht om niet met het OV te hoeven reizen. Ook werden er 19% meer klassiekers verkocht. Hierin speelt ook mee dat mensen meer tijd hadden om tijdens de coronaperiode als hobby in de schuur aan een klassieker te werken.

De helft van de door autobedrijven verkochte occasions is jonger dan 8 jaar. In 2019 was de helft nog 9 jaar of ouder; het zwaartepunt is dus wat wel meer richting jongere occasions verschoven.

Ontwikkeling (per jaar) B2C verkopen naar leeftijdscat. auto



**Segmenten: SUV's populair**

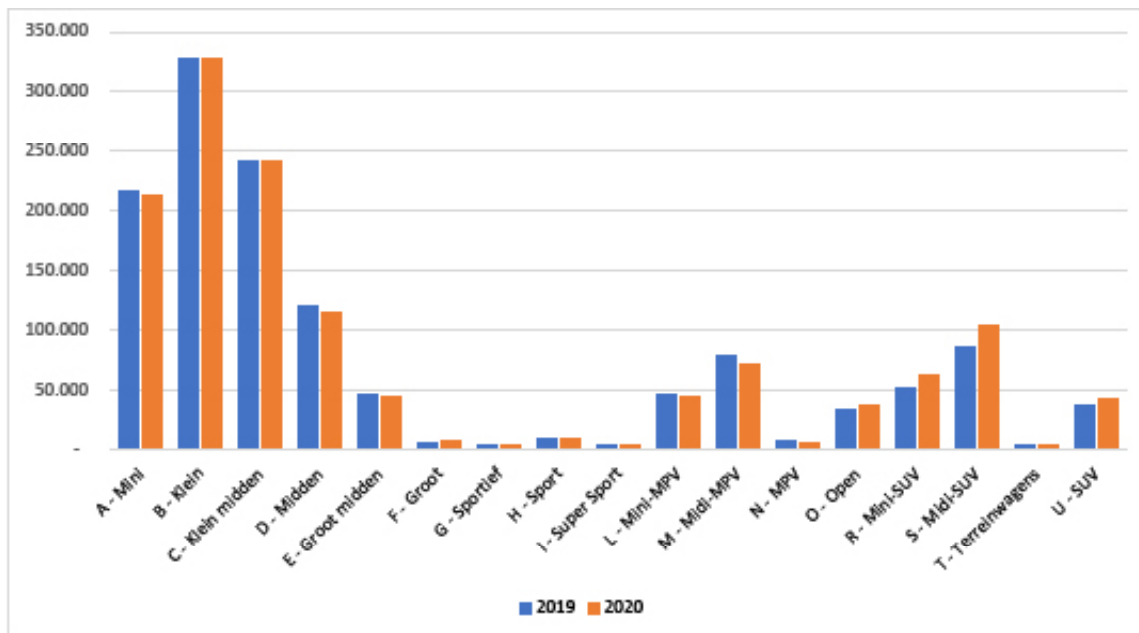
SUV's worden steeds populairder. In 2020 verkochten autobedrijven 33.600 gebruikte SUV's meer dan in 2019. In de segmenten Mini-SUV en Midi-SUV lag de groei boven de 20%, bij de grootste SUV's op bijna 14%.

Die groei gaat ten koste van onder meer de MPV's. In aantallen daalde het segment Midi-MPV het meest. Ook verkopen van de grotere auto's uit het D- en E-segment liepen verder terug. Verkopen van het B- en C-segment waren stabiel. In het A-segment is er wel een daling te zien, van 1,6%. Gezamenlijk zijn de A-, B- en C-segmenten nog altijd goed voor 58% van de verkopen. Dat is vrijwel gelijk aan vorig jaar. Daarmee is dit nog altijd het belangrijkste deel van de markt. Opvallend is verder de relatief sterke

groei van exclusieve auto's. De segmenten I (Super sport) en J (Luxe) groeiden in 2020 beiden met 22%. In 2020 werden er voor het eerst meer topklasse sportauto's zoals de Porsche 911 verkocht dan betaalbare sportauto's (segment G), zoals de Audi TT en Ford Mustang. Ook de verkopen van cabrio's (segment O: Open) groeien, met maar liefst 11,6% in 2020. Dit ondanks dat er steeds minder modellen betaalbare cabrio's op de markt zijn. Sinds de corona-uitbraak lijkt een steeds grotere groep mensen een speciale auto te willen, mogelijk omdat ze nu geld van vakanties overhouden of omdat ze graag autotochten in eigen land willen maken.

**Opvallend** is de relatief sterke groei van exclusieve auto's

B2C verkopen naar segment



PORSCHE



ŠKODA



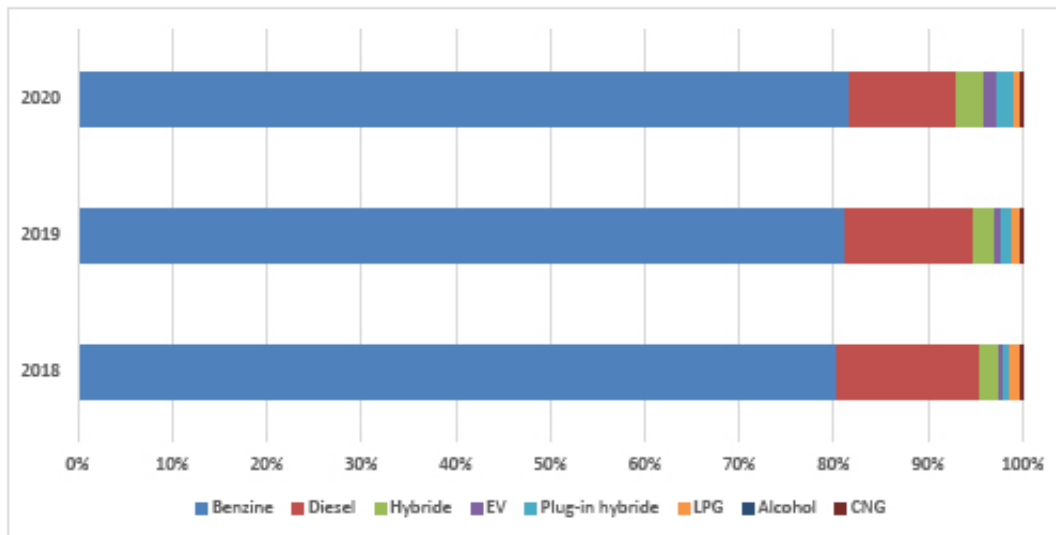
**Brandstof: merendeel occasions is benzine**

De verkopen van gebruikte diesels zijn in 2020 verder teruggelopen. Was er in 2018 nog sprake van groei, in 2019 werd al een daling van ruim 7% genoteerd. In 2020 bedroeg de afname zelfs 16%. Daarmee kwam het aantal diesels uit op een totaal van 151.188 occasions; dat betekent een aandeel van 11% van de B2C-verkopen. In 2018 was dit nog 15%. Dit ondanks dat er veel 14%-diesels uit de lease vrijkwamen. De verkoop van occasions met benzinemotor nam in 2020 met 2,0% toe. Dat betekent een aandeel van 82%. Het overgrote (en toenemende) deel van de occasionverkopen betreft dus nog altijd benzineauto's. Natuurlijk stijgen de ver-

kopen van hybrides en elektrische auto's wel sterk. Van de volledig elektrische auto verdubbelden de verkopen zelfs in 2020. De verkopen van plug-in hybrides namen met 60% toe, van andere hybrides met 35%. Daarmee halen deze drie vormen van auto's met elektrische motor een totaal aandeel van 6,2%. Dat is een verdubbeling in 2 jaar tijd. De helft daarvan zijn overigens hybrides zonder stekker. De verkoopcijfers van LPG-auto's daalden nog sterker dan die van diesels. In 2020 werden er zelfs voor het eerst meer gebruikte EV's dan LPG-occasions verkocht. Ook werden er voor het eerst in jaren minder CNG-auto's verkocht.

Benzine heeft aandeel van **82%** in occasionverkoop

Verdeling verkopen naar brandstofsoort

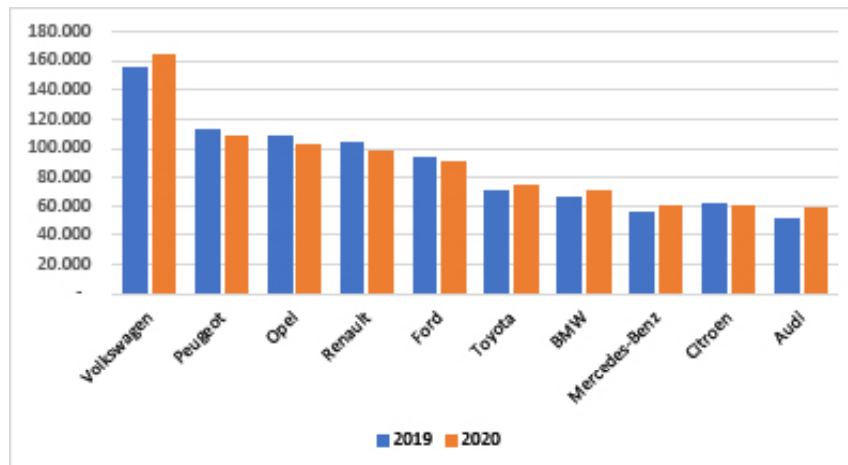


**VAG, BMW  
en Toyota** doen  
het erg goed

**Merk: Volkswagen nog dominanter**

De top-5 meest verkochte merken bleef gelijk in 2020. Opvallend is wel dat de verkopen van marktleider Volkswagen sterk groeiden, terwijl verkopen van de andere vier grote merken achterbleven bij vorig jaar. Volkswagen werd dus nog dominanter. Volvo's, Fiats en Citroëns verkochten ook minder, terwijl de Aziatische merken Toyota, Kia en Mazda stegen. Ook is er groei bij veel premiummerken; Audi met maar liefst +12.8% en Mercedes met +9,0% waardoor het in 2020 van de 10e naar de 8e plaats ging. Mini boekte een groei van 17,2%. Bij Tesla is de groei met 7,8% lang niet meer zo sterk als eerder. Wel werden er in 2020 maar liefst 24,6% meer gebruikte Porsches verkocht, waardoor Porsche voor het eerst in de top 25 terechtkwam. Net als in 2019, deden ook in 2020 de concerns VAG, BMW en Toyota het erg goed. Bij elkaar zijn zij verantwoordelijk voor een derde van alle verkochte occasions.

Ontwikkeling B2C verkopen top 10 merken



**Model: Golf en Polo bovenaan**

Er zijn in 2020 meer Volkswagens Golf en Polo verkocht dan in 2019, waarmee deze modellen hun leidende positie verder versterkten. De verkopen van de nummer drie, de Opel Corsa, daalden daarentegen sterk. Ook de aantallen van de Ford Focus en de Opel Astra liepen terug.

De verkopen van vooral een aantal kleine modellen namen toe; de Toyota Aygo (+9,5%), de Toyota Yaris (+9,2%), de Kia Picanto (+7,1%), de VW Up! (+6,9%) en de Fiat 500 (+6,9%). De verkopen van diverse andere auto's uit het A-segment groeiden niet; de markt raakt meer geconcentreerd bij een kleiner aantal succesvolle modellen.

Opvallend in andere segmenten is de sterke groei van de Audi A3 (+13,7%) de Nissan Qashqai (+14,3%) en de Mercedes C-klasse (+10,9%). De Nissan

Qashqai is hiermee de meest verkochte gebruikte SUV en de eerste en enige SUV in de occasion top 20. Naast de Audi A3 stijgen ook verkopen van naaste concurrenten BMW 1-serie en Mercedes-Benz A-klasse.

Van een aantal in het verleden erg populaire modellen lopen de aantallen nu behoorlijk terug; zoals de Renault Scénic (-16%), Renault Mégane (-14%), Volvo V70 (-14%), Ford Ka (-11%) en Fiat Punto (-11%). In veel gevallen komt dat doordat modellen al enige tijd niet meer nieuw worden geleverd.

De verkopen van de Tesla Model 3 stijgen ook snel, maar het gaat nog om 'slechts' 1.000 occasions in 2020. Van de grotere Model S en Model X daalden de verkopen daarentegen. Opvallend is de sterke positie van de Audi e-tron binnen de EV's; in 2020 is dit de meest verkochte EV-occasion.

opvallende groei bij  
**Audi, Nissan en Mercedes**

Top 20 modellen B2C verkopen

		2019	2020
1	Volkswagen Golf	48.675	49.579
2	Volkswagen Polo	45.649	47.005
3	Opel Corsa	32.801	30.508
4	Renault Clio	28.634	28.491
5	Ford Fiesta	26.951	27.299
6	Ford Focus	27.465	26.134
7	BMW 3-serie	22.596	22.626
8	Opel Astra	23.895	22.614
9	Toyota Aygo	19.580	21.434
10	Toyota Yaris	18.601	20.313
11	Peugeot 206	20.536	18.479
12	Fiat 500	16.969	18.140
13	Renault Twingo	17.517	16.705
14	Audi A3	14.641	16.651
15	Citroen C1	16.332	16.040
16	Volkswagen e-Up!	14.310	15.297
17	Kia Picanto	14.082	15.082
18	Seat Ibiza	14.769	14.699
19	Mercedes-Benz C-klasse	13.241	14.687
20	Nissan Qashqai	12.621	14.421

Model EV

		Aandeel 2020
1	Audi e-tron	11%
2	Renault ZOE	9%
3	Nissan LEAF	7%
4	Opel Ampera-e	7%
5	BMW i3	7%
6	Volkswagen e-Golf	6%
7	Hyundai Kona	6%
8	Tesla Model 3	6%
9	Tesla Model S	5%
10	Volkswagen ID.3	4%

Model Plug-in hybride

		Aandeel 2020
1	Mitsubishi Outlander	15%
2	Volkswagen Golf	15%
3	Audi A3 Sportback	11%
4	Volvo V60	11%
5	Mercedes-Benz C-klasse	7%
6	Volkswagen Passat	7%
7	Volvo XC90	6%
8	BMW 3-serie	3%
9	BMW X5	3%
10	Porsche Cayenne	2%

## 3.2 Voorraden

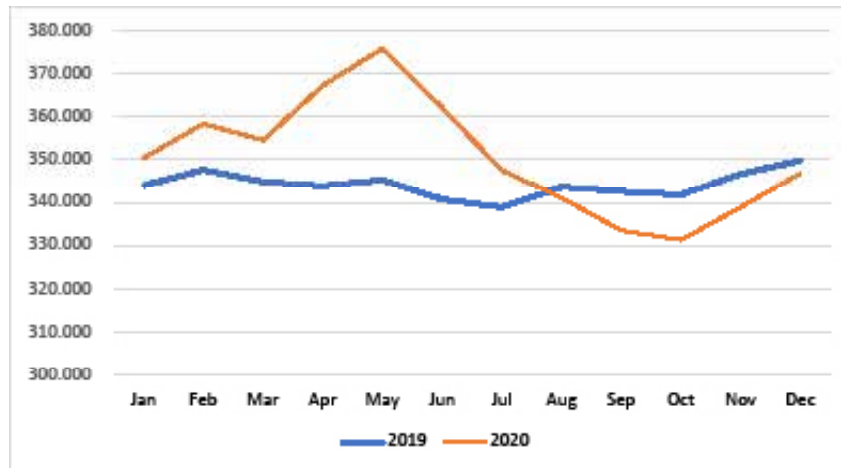
### Voorraden: grote verschillen door het jaar heen

**Vanaf november 2020** nam de voorraad weer toe

In het voorjaar van 2020 namen de occasionvoorraden sterk toe. Dit kwam uiteraard door de eerste coronagolf en bijbehorende stagnatie in verkopen, vanaf half maart. Maar ook doordat de export inzakte, doordat veel grenzen dichtwaren. Hierdoor konden auto's die normaal gesproken op export zouden gaan, niet verhandeld worden en niet het land uit. Vanaf juni kwamen de occasionverkopen en later ook de export weer op gang en namen de voorraden weer af. Die daling heeft zich bijna een half jaar lang voortgezet, vooral gedreven door de

sterk aangetrokken occasionverkopen. In oktober 2020 was de voorraad kleiner dan in begin 2020. Vanaf november 2020 nam de voorraad echter weer toe. Dat is op zich een gebruikelijk seizoenspatroon, maar het was in 2020 wel wat sterker zichtbaar. Dat komt vooral door de nieuwe lockdown, waardoor autobedrijven dichtmoesten en minder verkochten. Ook speelt mee dat de bijtelling op nieuwe EV's vanaf januari weer fors verhoogd is, en er ongebruikte 2020-EV's in voorraad werden gezet.

Ontwikkeling omvang bedrijfsvoorraden



**Marktvorraad: voorraad redelijk in verhouding tot de verkopen**

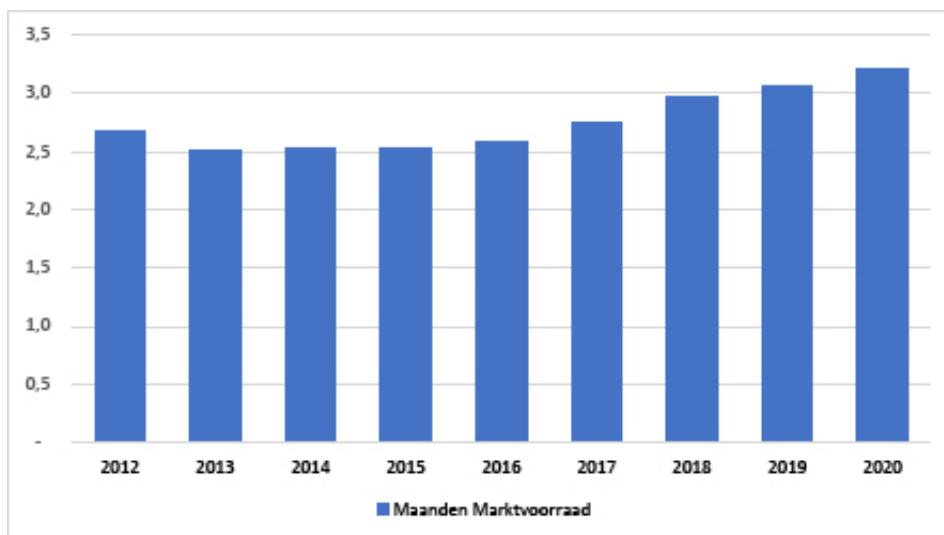
Deze indicator geeft aan voor hoeveel maanden aan verkoopvoorraad er binnen alle voorraden in Nederland aanwezig is. Dit is gebaseerd op de voorraad op peildatum en de totale verkopen door autobedrijven.

De voorraden zijn behoorlijk toegenomen. De occasionverkopen echter ook in 2020. Dit leidt ertoe dat het aantal maanden marktvorraad in 2020 slechts weinig toeneemt; van gemiddeld 3,1 maand in 2019 naar 3,2 maanden in 2020. Daarmee blijft de voorraad

redelijk in verhouding tot de verkopen. Immers als er meer verkocht wordt, is het wenselijk om ook wat meer voorraad te hebben, zodat er meer omgezet kan worden. Er is dus voor zo'n 95 dagen aan gebruikte autoverkopen in voorraad aanwezig. Gemeten over het eerste kwartaal van het jaar is er in 2020 ook een lichte toename te zien, namelijk van 3,0 in 2019 naar 3,1 in 2020.

aantal maanden  
**marktvorraad**  
nam weinig toe

Maanden Marktvorraad



Betreft: gemiddelden over jaar

occasionvoorraad  
**5-10 jaar** sterk  
 toegenomen

## Leeftijd auto's: veel jonge occasions

De grootste groep occasions in voorraden betreft jonge auto's; de leeftijdscategorie tot 5 jaar is veruit de grootste.

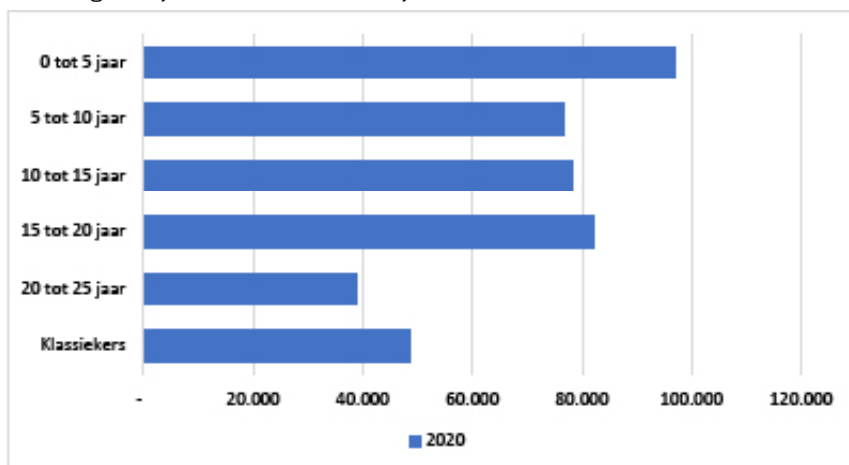
Voorraden in deze leeftijdsgroep zijn toegenomen; in 2021 waren deze 3,3% groter (net boven de 100.000 auto's). Deze groei zat vooral in auto's in de leeftijden 1, 2, en 3 jaar oud. Dit zijn wel auto's waar veel vraag naar is. De toename lijkt dan ook niet zozeer een risico.

De stijging wordt ook veroorzaakt doordat autobedrijven veel meer van deze jonge occasions uit het buitenland halen. De voorraden auto's jonger dan 1 jaar namen sterk af. Dat komt mogelijk doordat autobedrijven minder risico's willen lopen met het aanhouden van voorraden (vrijwel) nieuwe auto's. Ook de voorra-

den van occasions van 5 en 10 jaar oud namen sterk toe. In de leeftijd tussen 10 en 20 jaar was er een afname. Auto's tussen de 20 en 25 jaar oud stonden weer veel meer in voorraad.

Mogelijk komt dit ook door export; deze oude auto's werden in het verleden veel naar Afrika geëxporteerd, maar dat is sterk teruggelopen. Auto's van 10 tot 20 jaar gaan veel naar Oost-Europese landen en die export is laatste tijd redelijk doorgegaan.

Verdeling bedrijfsvoorraden naar leeftijd auto



**Segmenten: B-segment voert lijst aan**

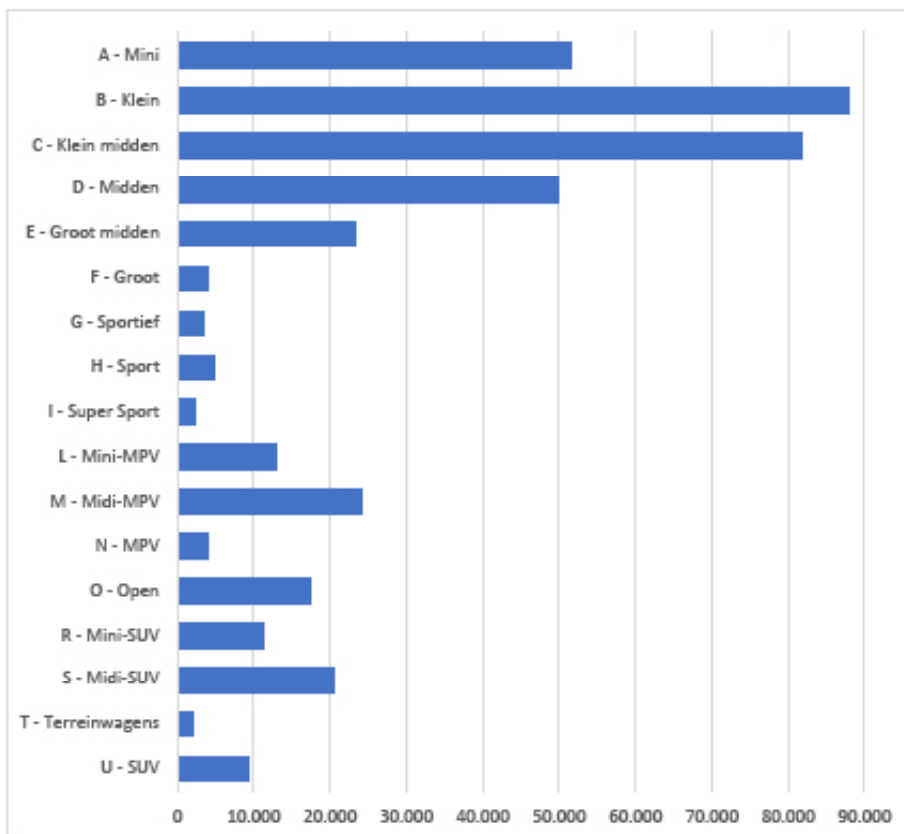
Zoals we al sinds 2018 zien, namen de voorraden ook in 2020 weer vooral toe in de populaire segmenten. Namelijk het A- en B-segment en het segment compacte SUV's. De vraag naar deze auto's doet de voorraden stijgen, onder meer doordat er meer uit het buitenland wordt gehaald. De stijging is het grootst bij de Mini-SUV's; voorraden namen daar met 37% toe. In het A- en B-segment zijn de groeipercentages kleiner, maar gaat het in aantallen wel om veel auto's. In beide segmenten ruim 5.000 auto's meer. Daarmee is het B-segment wederom het grootste, met maar liefst 93.000 occasions in voorraad. Dit wordt gevolgd door het C-segment, met bijna 81.000 auto's. Voorraden in dit segment namen met

1% af. Van alle auto's in voorraad is 54% afkomstig uit de segmenten A-C. Veel meer dan SUV's, die nog maar 11% van de voorraden uitmaken. Bij de grotere auto's uit het D- en E-segment was er een daling van 8% tot 9%. Ook voorraden sportwagens en cabrio's namen duidelijk af. Datzelfde geldt voor MPV's.

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 namelijk onvermijdelijk.

**54%** afkomstig uit segmenten A-C

Omvang voorraden naar segment





# E PEUGEOT



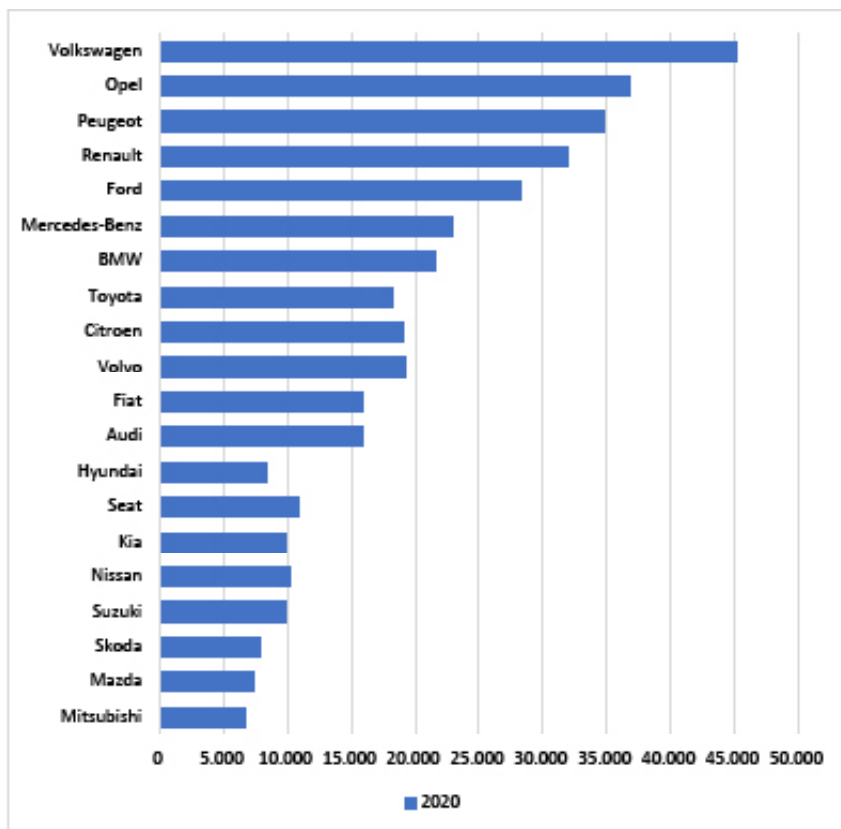


**Merk: 11% voorraad is een VW**

De voorraden van de meeste grote merken zijn toegenomen. Bij Volkswagen met bijna 8%, tot een totaal van 48.750 auto's. Dat zijn deels ook ongebruikte voorraadauto's. 11% van alle auto's in voorraad is een VW. En de vijf grootste merken zijn bij elkaar verantwoordelijk voor 40% van het totaal. De voorraden Toyota's namen maar liefst met 19% toe. Hyundai spant de kroon met een toename van 42%. Ook dit zijn deels ongebruikte voorraadauto's. Een behoorlijke afname was er alleen bij Volvo te zien (-6%), en een aantal wat kleinere merken waaronder Mitsubishi, Alfa Romeo, Porsche, Land Rover en Subaru.

Vorraden **Toyota** met 19% gestegen

Vorraden top 20 merken



## Kona en ID.3 meest in voorraad

### Model: EV's in voorraad

Het is ook interessant te kijken naar modellen in combinatie met hun bouwjaar. Dan blijkt dat de modellen waarvan eind 2020 het meeste in voorraad staan twee auto's zijn; de Hyundai Kona en de Volkswagen ID.3. Dit zijn ongebruikte EV's waarop de lagere bijtelling van 2020 nog geldt. De importeurs hebben hier grote aantallen van in voorraad gezet.

Andere auto's waar in 2020 veel voorraad van is, zijn de Volkswagen Golf uit 2015 en de Peugeot 308 SW uit 2015. Dit zijn auto's die veel uit de lease zijn teruggekomen. Ook andere typen die in grote hoeveelheden in voorraad staan, zijn vaak 2015-auto's; modellen waarvan destijds grote aantallen nieuw in lease zijn ingezet en die nu op de occasionmarkt zijn gekomen.

Top 10 meest voorkomende modellen op bouwjaar in voorraad

MerkModelBouwjaar	2020
Peugeot - 308 SW - 2015	1.229
Volkswagen - Golf - 2015	999
Ford - Fiesta - 2019	889
Volkswagen - Polo - 2019	774
Peugeot - 206 - 2000	749
Peugeot - 206 - 2001	707
Opel - Corsa - 2001	677
Ford - Fiesta - 2017	672
Opel - Ampera-e - 2020	654
Mitsubishi - Outlander - 2015	644

### Brandstof: voorraad diesels neemt af

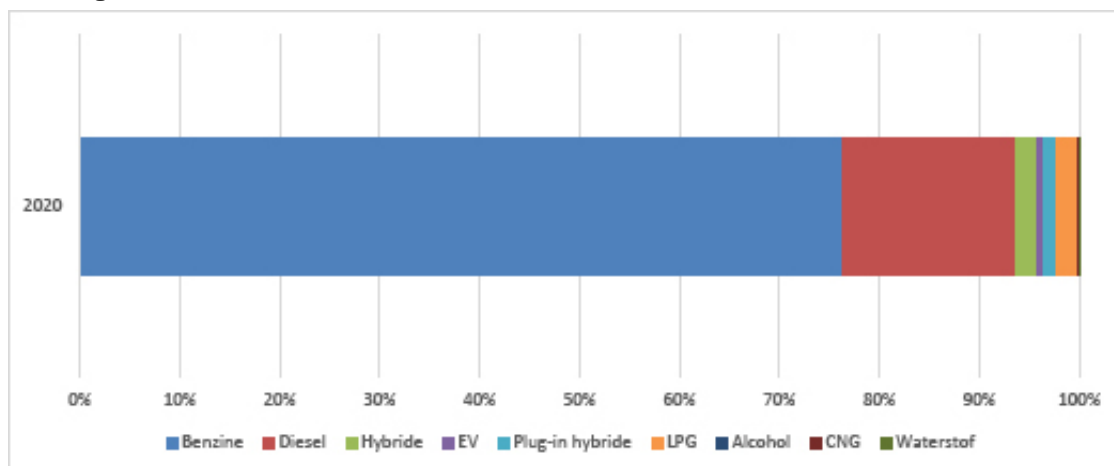
De voorraad diesels was in 2019 al met 7,6% gedaald, terwijl de totale voorraden toen ook al gestegen waren. Die trend heeft zich in 2020 versterkt. Het aantal benzineauto's nam met bijna 17.000 toe, en groeide daarmee wat sterker dan het gemiddelde (namelijk met 5,1%). Ruim driekwart van alle auto's in voorraden is een benzine.

terug beginnen te komen uit de lease en van andere zakelijke gebruikers, maar vooral ook doordat er veel ongebruikte auto's vanwege bijtellingsvoordeel al eerder zijn geregistreerd en in voorraad gezet. Dat is te zien doordat 62% van deze EV's jonger dan 6 maanden is. In het voorjaar van 2021 stonden er in totaal meer dan 10.000 EV's in voorraad. Daarmee heeft volledig elektrisch de plug-in hybride ingehaald. Voorraden daarvan namen nog wel met 44% toe. Ook kwamen er fors meer hybrides zonder stekker in voorraad (+64%).

## ruim driekwart voorraadauto's is een benzine

Het aantal auto's met een elektromotor steeg in verhouding veel sterker. Het sterkste bij EV; dat verdrievoudigde bijna. Dit komt doordat er grotere aantallen

Verdeling voorraden naar brandstofsoort



### 3.3 Stadagen occasions

#### Stadagen: lichte toename statijd

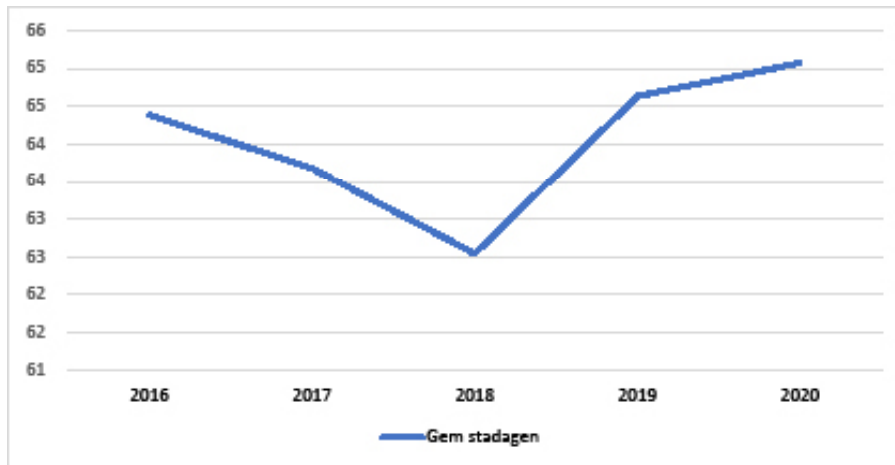
Nadat de statijden van 2012 tot 2018 jaarlijks daalden, begonnen ze vanaf 2019 weer licht toe te nemen. Die ontwikkeling heeft zich in 2020 doorgezet. Over het hele jaar gemeten nam de gemiddelde statijd toe van 64,6 dagen in 2019 naar 65,1 dagen in 2020, een toename van slechts 0,7%.

De lockdown in het voorjaar van 2020 zorgde voor een sterke stijging van de

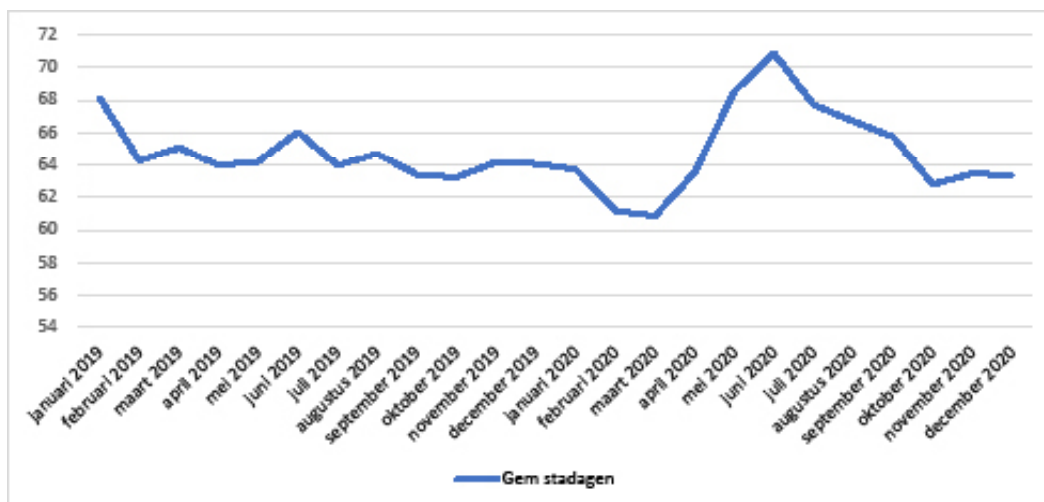
statijden. Vanaf juni 2020 begonnen ze weer te dalen, doordat de occasionverkoop sterk aantrokken. In oktober lagen stadagen alweer op een gelijk niveau als het jaar ervoor. In de laatste maanden bleef de statijd stabiel. Het is aannemelijk dat statijden verder blijven afnemen, doordat verkopen weer aantrekken. De stijgingen van statijden zijn telkens gevolg van lockdowns, niet zozeer van een gebrek aan vraag.

gemiddelde statijd nam toe met slechts **0,7%**

Ontwikkeling stadagen



Ontwikkeling per maand



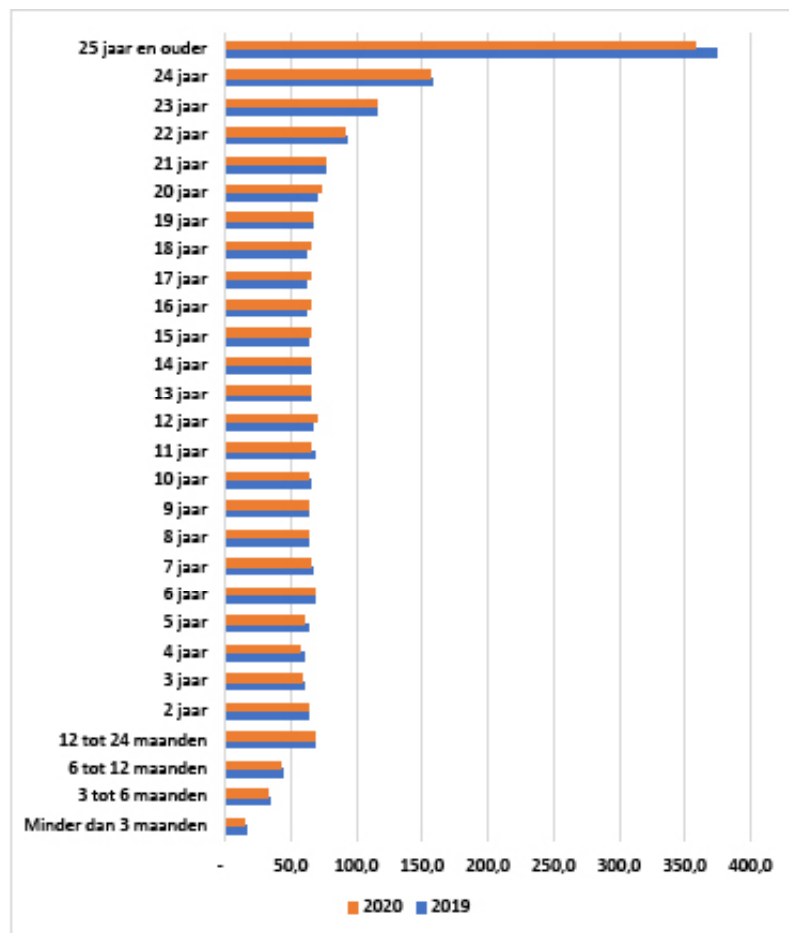
## statijden bij **zeer jonge auto's** namen behoorlijk af

### Leeftijd van auto heeft grote gevolgen voor statijd

Er zijn wat betreft statijd wel duidelijke verschillen tussen de leeftijdsklassen van auto's. In grote lijnen nam in 2020 de statijd van auto's jonger dan 12 jaar af, en die van de groep van 12 tot 20 jaar oud juist toe. Vooral bij zeer jonge auto's, tussen de 3 en 12 maanden oud, namen de statijden in 2020 behoorlijk af. In 2019 stonden deze gemiddeld 41 dagen. Bij oudere auto's stijgt de statijd alsmaar

licht. De trend van steeds populairdere bijtellingsvriendelijke youngtimers lijkt over het hoogtepunt heen, waarschijnlijk ook doordat een deel van de ondernemers en zzp'ers onder druk staat. Toch liggen de statijden van alle leeftijdsgroepen onder de 20 jaar nog onder de 70 dagen.

Gem statijd per leeftijdscategorie



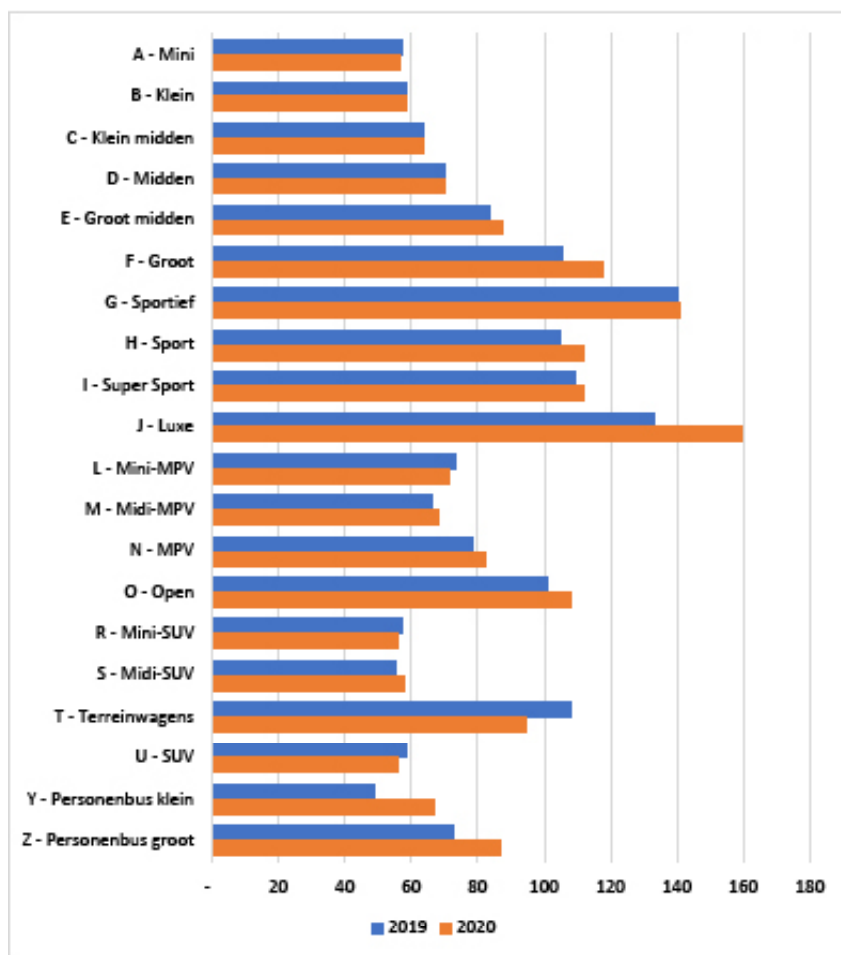
**Segmenten: lichte toename in B- en C-segment**

In 2020 namen ook de stadagen in de meeste segmenten toe, ook in de meest populaire. In het B- en C-segment overigens slechts zeer licht. Opvallend is dat statijden van kleine auto's wel wat afnamen. Dat geldt voor het A-segment, mini-SUV's en mini-MPV's. Deze werden waarschijnlijk veel gekocht door mensen die voorheen met het OV reisden en dat vanwege corona zijn gaan vermijden

en daarvoor een goedkoop autootje kochten. De enige andere segmenten waar stadagen afnamen zijn de full-size SUV's en Terreinvagens. De stadagen van de populaire Midi-SUV's namen dus wel toe, van 56 naar 58 dagen. Bij grote limousines en sportieve auto's namen de stadagen zelfs sterk toe. En ook bij personenbusjes, doordat het groepsvervoer sterk is afgenomen.

statijden van **kleine auto's** namen wat af

Segment



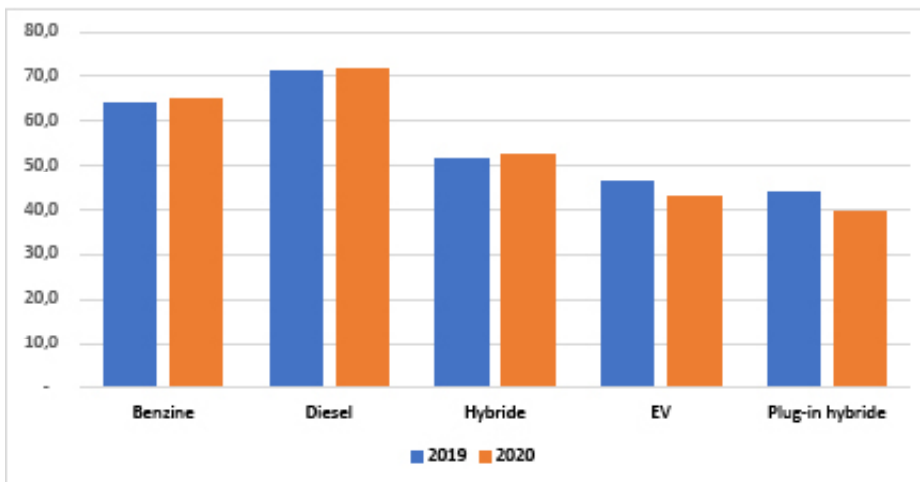
toename sterker voor  
**benzine** dan voor  
diesel

**Brandstof: lichte toename voor benzine en diesel**

In 2020 zijn de statijden van zowel benzine- als diesel-occasions licht toegenomen. Opvallend is dat die toename sterker is voor benzine dan voor diesels. Bij benzine was de stijging 2,1% in 2020. Bij diesels ging dat om 0,4%. Wel zijn de statijden van diesels wat langer dan van benzine-occasions. Het is dus zeker niet zo dat er over de hele linie een tekort aan occasions is. En ook niet zo dat diesels nauwelijks meer te verkopen zijn in ons land.

De statijden van hybrides zonder stekker zijn in diezelfde periode zelfs nog meer toegenomen dan diesels. In 2020 met 1,4%. Bij elektrische auto's waren de statijden al kort, en die zijn verder afgenomen. Zowel EV's als plug-in hybrides worden nu gemiddeld binnen 40 dagen verkocht. De statijd van CNG- en LPG-auto's is sterk toegenomen. LPG-occasions staan met gemiddeld 125 dagen bijna twee keer langer dan een benzineauto.

Gemiddelde stadagen naar brandstofssoort



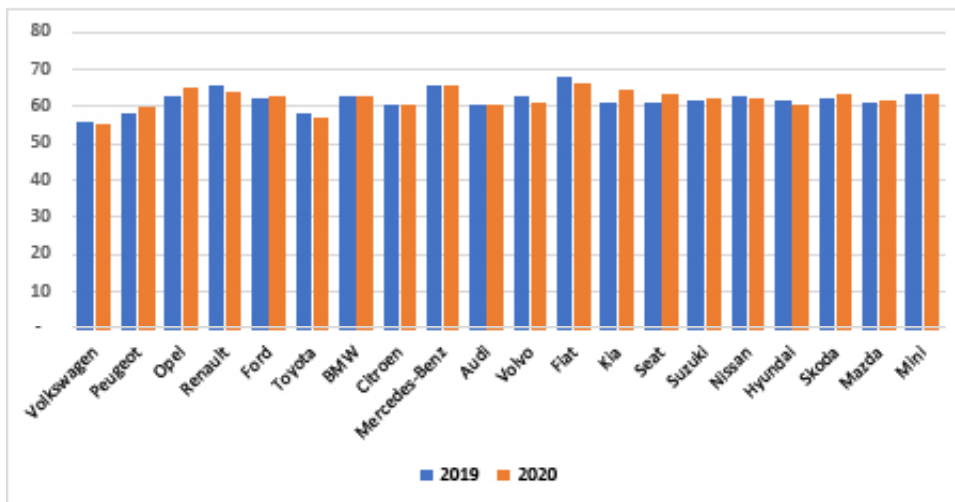
**Merk: korte statijden VW en Toyota**

De grote merken met de kortste gemiddelde statijd waren in 2020 Volkswagen (55 dagen) en Toyota (57 dagen). In 2019 was Tesla het merk met veruit de kortste gemiddelde statijd. Die statijd is in 2020 sterk gedaald. Er is echter een merk waarvan de statijd nog sneller daalde: Lamborghini. Opvallend genoeg werd dit het snelst verkochte merk in 2020. Het is bijzonder dat zo'n exclusief merk zo snel verkocht wordt. Andere exclusieve merken, behalve Porsche dan,

kennen wel lange statijden. Daar tegenover staat dat de statijden van Dacia, Opel, Mitsubishi, Kia, Honda en Suzuki toenemen. In de huidige markt lijkt er meer interesse in premium-merken dan in de meer voordelige merken.

**kortste statijd voor Volkswagen en Toyota**

Merken



# MINI





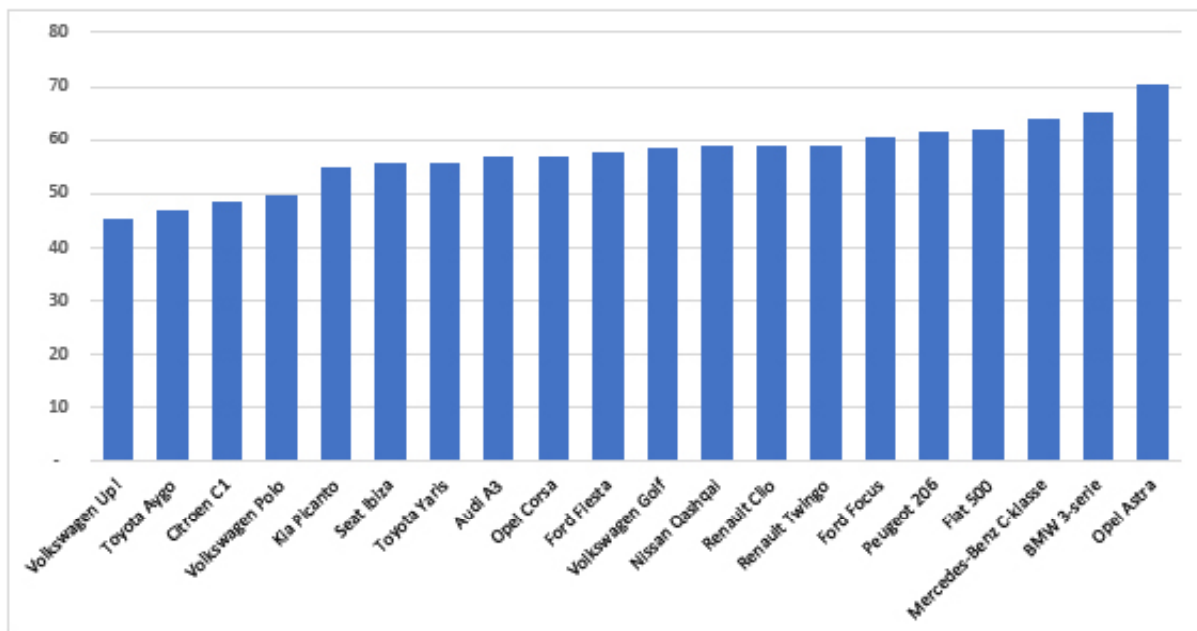
**Model: EV's en kleine modellen verkopen snel**

Nog meer dan in 2019 al het geval was, wordt de lijst van snelst verkochte modellen aangevoerd door EV's. Bovenaan de Mini Electric, die in 2020 gemiddeld na slechts 10 dagen verkocht is. Nummer 2 is de Peugeot e-2008. Op de derde plaats de Mazda CX-30. Daarna weer drie EV's, waarmee 6 van de 10 snelst verkochte auto's EV's zijn. En anderen veelal SUV's. Waarbij, zoals we ook in eerdere jaren zagen, er ook som-

mige dure en grote SUV's tussen staan. Gekeken binnen de top-20 meest verkochte modellen worden vooral de kleinste auto's uit het A-segment snel verkocht. In 2019 verkocht de Citroën C1 daar het snelste, in 2020 was dat de Volkswagen Up!, gevolgd door de Toyota Aygo. De De Audi A3 is de eerste auto uit een wat hoger segment, gevolgd door het zustermodel VW Golf. Concurrent Opel Astra staat relatief lang.

**Mini Electric**  
snelst verkochte model

Stadagen top 20 modellen



Modellen minste Stadagen

Model	2020
Mini Electric	10
Peugeot e-2008	15
Mazda CX-30	17
Mercedes-Benz EQC	17
Volkswagen ID.3	18
Tesla Model 3	20
Kia XCeed	26
Audi e-tron	27
Volvo XC40	29
Kia ProCeed	30
MG ZS	31
Audi Q8	32
Citroen C-Zero	33
Citroen C5 Aircross	33
Ford Puma	33
BMW X7	35
Tesla Model X	35
Volkswagen T-Cross	37
Seat Tarraco	37
Skoda Kodiaq	40

## 3.4 Import personenauto's

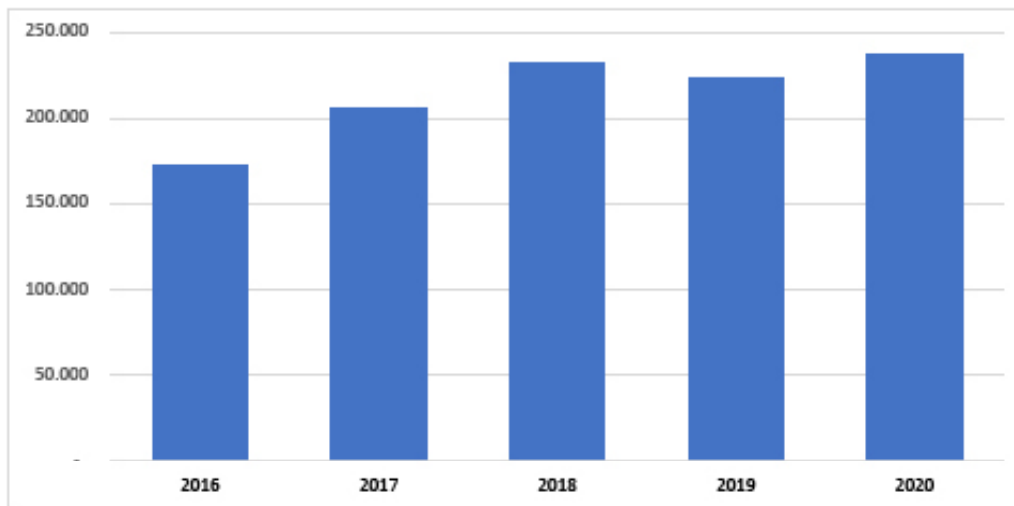
### Totaal: groei import ondanks lockdowns

in 2020 **237.392**  
occasions geïmporteerd

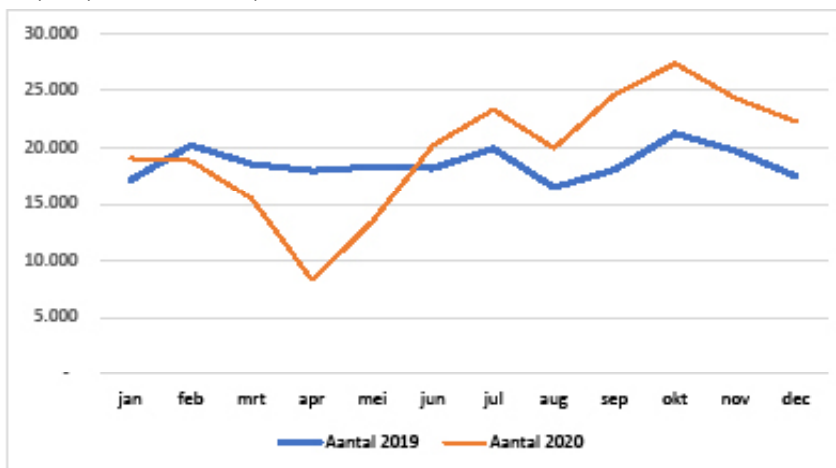
In 2020 zijn er in totaal 237.392 gebruikte personenauto's geïmporteerd. Dat betekent toch nog wel een groei ten opzichte van 2019, van 6,2%. Dat is opmerkelijk, gezien de lockdowns die er zijn geweest en de grenzen die een tijd gesloten zijn geweest. En het betekent dat de trend is omgebogen; in 2019 was er nog sprake van een lichte dalende import; met -3,8%. De sterke vraag naar occasions, zowel in de eerste paar maanden van 2020 als later toen mensen het OV gingen mijden, vormde de aanjager hiervan. In het voorjaar van 2020 was er een scherpe daling in import, nadat veel

grenzen dichtgingen. Vanaf juni trok de import echter weer sterk aan, aangewakkerd door de grote vraag naar occasions in ons land. En de rest van 2020 is de import elke maand boven het niveau van 2019 uitgekomen. Tegelijkertijd daalden de nieuwverkopen sterk in 2020; in totaal met meer dan 20%. Hiervoor verschoof het zwaartepunt in verkopen en in import nog sterker richting occasions. Van alle personenauto's die in 2020 in ons land geïmporteerd zijn, was maar liefst 2 van elke 5 auto's een occasion. In 2019 was dat nog 1 op de 3.

Ontwikkeling import personenauto's



Import personenauto's per maand

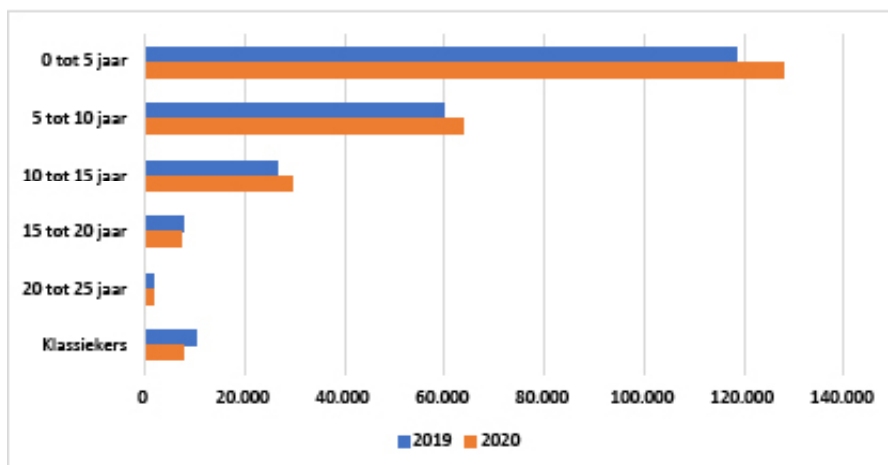


**Leeftijd: grootste groei jonge auto's**

Nadat de import van jonge auto's tot 2019 sterk steeg, nam die in 2019 af. Dat bleek slechts een tijdelijke daling; in 2020 was de groei weer het grootst bij auto's tot 5 jaar oud. Daarvan werden er 9.500 meer geïmporteerd dan in 2019; een groei van 8,0%. Ook auto's van 5 tot en met 14 jaar werden veel meer geïmporteerd. In alle oudere leeftijdsgroepen was er juist sprake van een daling. Gezien de toenemende populariteit van klassiekers, onder andere als hobby in coronatijd, is dat wel opvallend.

meeste groei bij auto's  
**tot 5 jaar  
oud**

Ontwikkeling import naar leeftijdsklasse auto



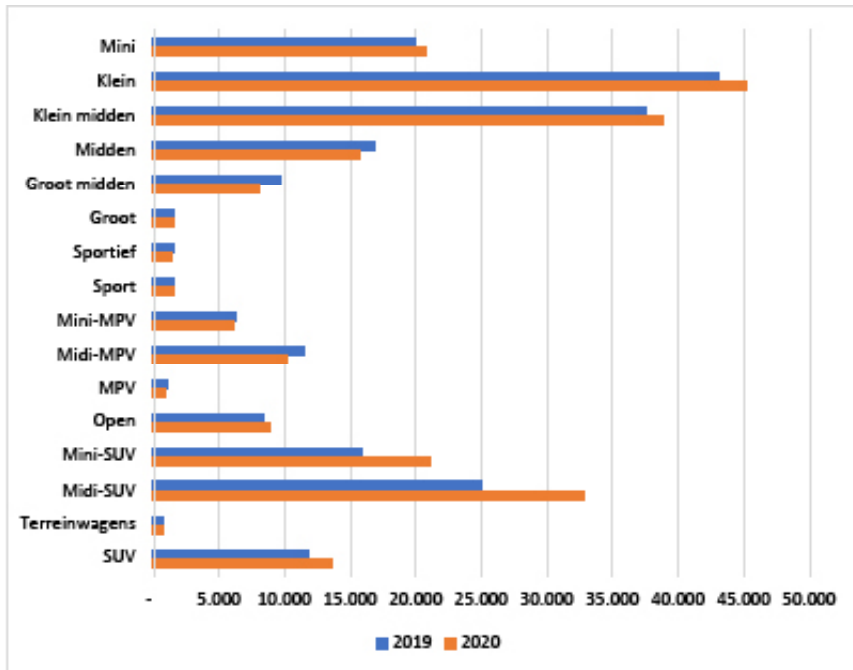
sterkste toename bij  
**SUV's**

**Segmenten: kleine auto's meest geïmporteerd**

Import is de afgelopen jaren sterk verschoven van grote naar kleinere auto's. Ook in 2020 was er een forse daling in het D-segment (-6,4%) en vooral het E-segment (-17,2%). Daartegenover staat juist groei bij de kleinere auto's (A-, B- en C-segment). Het B-segment blijft het grootste segment, gevolgd door het C-segment. Gezamenlijk zijn de segmenten A-C goed voor 46% van alle import. De sterkste groei zat in 2020 echter bij SUV's. Import van alle segmenten SUV's steeg, maar vooral van compacte SUV's.

Zowel voor de import in het segment Mini-SUV als Midi-SUV kwam de groei boven de 30% uit. Bij de grootste SUV's 15%. Dat ging ook ten koste van MPV's, waarvan import van alle formaten afnam. Ook bij de sportieve auto's was de ontwikkeling negatief. Niches die het wel goed doen zijn cabrio's en het J-segment; de luxe limousines, waarvan er 86 werden geïmporteerd. Nog altijd een klein aantal, maar wel 65% meer dan in 2019.

Ontwikkeling per segment



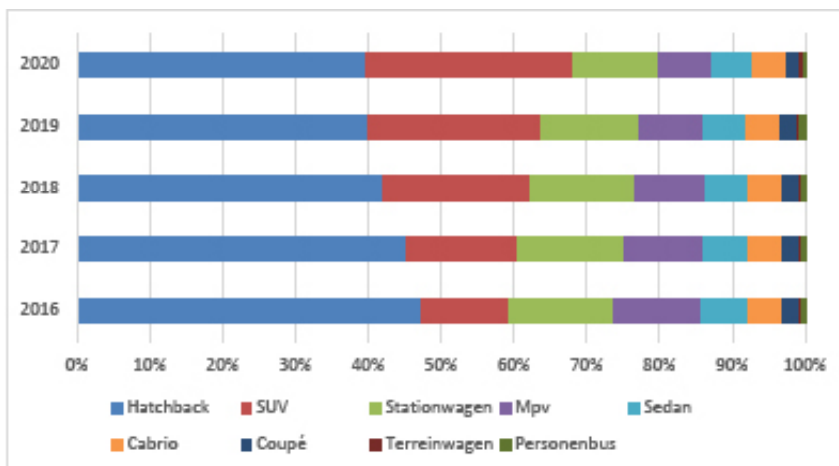
**Carrosserievorm: import hatchback meest populair**

De hatchback is veruit de populairste carrosserievorm; deze is verantwoordelijk voor 40% van de import. De SUV komt echter snel op, en is sinds 2017 de een na meest geïmporteerde soort auto. Dit gaat niet alleen ten koste van de MPV maar ook van de stationwagen. Import daarvan nam in 2020 met 8,5% af. Dat is een veel grotere afname dan van sedans, waar teruggang 'slechts' 1,5% was. Toch is het wel opvallend dat er nog altijd meer MPV's dan sedans worden geïmporteerd.

Ook van andere, minder voorkomende carrosserievormen nam de import af of steeg die minder dan de totale markt. Dat laatste gold voor cabrio's; in 2020 nam het aantal licht toe. Coupés werden er minder geïmporteerd. Een andere niche die sterk afnam was die van de personenbusjes; daarvan halveerde import bijna in 2020.

**hatchback**  
verantwoordelijk voor  
**40%** van de import

Aandeel per carrosserievorm



1 op de 6  
importoccasions is een  
**Volkswagen**

## Merk: VW meest geïmporteerde merk

Maar liefst één op de zes geïmporteerde occasions is een Volkswagen. Daarmee blijft het merk net als vorig jaar koploper. Mercedes-Benz bleef de nummer 2, met vrijwel exact evenveel importauto's als in 2019. De meeste groei was er bij (vooral Duitse) premium merken en bij Aziatische merken. Vooral Mazda (+25%), Nissan (+22%), Kia (+21%), Mini (+20%) en Audi (+19%) springen eruit. Er werden ook 68% meer Tesla's geïmporteerd, maar met deze stijging

naar 389 auto's is het nog altijd een klein merk op de importmarkt.

Er werden ook ruim de helft meer Lamborghini's geïmporteerd; 67 exemplaren in 2020. Merken waarvan de import terugliep zijn Jaguar (-18%), Peugeot (-13%), Volvo (-12%) en Renault (-6%). In 2019 was Renault nog het op tweena-grootste importmerk, in 2020 daalde het naar de zesde plaats. Daarmee was 2020 het tweede achtereenvolgende jaar dat import van Franse auto's daalde.

Top 20 merken

	2019	2020
<b>Volkswagen</b>	<b>37.312</b>	<b>40.065</b>
<b>Mercedes-Benz</b>	<b>17.254</b>	<b>17.255</b>
<b>BMW</b>	<b>14.948</b>	<b>16.666</b>
<b>Audi</b>	<b>13.639</b>	<b>16.262</b>
<b>Ford</b>	<b>14.032</b>	<b>14.865</b>
<b>Renault</b>	<b>14.959</b>	<b>14.045</b>
<b>Toyota</b>	<b>12.036</b>	<b>13.929</b>
<b>Opel</b>	<b>11.768</b>	<b>12.762</b>
<b>Nissan</b>	<b>6.735</b>	<b>8.242</b>
<b>Volvo</b>	<b>9.214</b>	<b>8.150</b>
<b>Peugeot</b>	<b>8.788</b>	<b>7.628</b>
<b>Seat</b>	<b>6.050</b>	<b>6.967</b>
<b>Citroen</b>	<b>6.893</b>	<b>6.623</b>
<b>Fiat</b>	<b>6.001</b>	<b>6.028</b>
<b>Mazda</b>	<b>4.506</b>	<b>5.661</b>
<b>Mini</b>	<b>4.652</b>	<b>5.595</b>
<b>Suzuki</b>	<b>4.523</b>	<b>4.873</b>
<b>Hyundai</b>	<b>4.147</b>	<b>4.808</b>
<b>Skoda</b>	<b>3.804</b>	<b>4.495</b>
<b>Kia</b>	<b>3.529</b>	<b>4.281</b>

**Model: Golf meest geïmporteerd**

Van de populairste importauto, de Volkswagen Golf, daalde de import in 2020 met 3,5%. Daarmee bleef het nog net de Volkswagen Polo voor, met een verschil van nog geen honderd auto's. De import van de Nissan Qashqai steeg zeer sterk, waardoor dit model naar de derde plaats steeg.

Andere modellen die in 2020 veel meer werden geïmporteerd waren de Volkswagen Tiguan (+34%), Volkswagen Up! (+30%), Audi A1 (+24%), Toyota Yaris

(+22%) en Mercedes-Benz A-klasse (+18%). Compacte SUV's worden meer naar ons land gehaald, zoals de Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Mercedes-Benz GLC-klasse, Mazda CX-5 en Toyota RAV4.

Daarentegen waren er dalingen bij een aantal traditioneel populaire Duitse importmodellen; de BMW 5-serie (-16%), Opel Astra (-13%), Mercedes-Benz E-klasse (-13%) en Mercedes-Benz C-klasse (-8%).

import **Nissan Qashqai** sterkst gestegen

Top 20 modellen import

	2019	2020
<b>Volkswagen Golf</b>	<b>11.129</b>	<b>10.743</b>
<b>Volkswagen Polo</b>	<b>10.599</b>	<b>10.664</b>
<b>Nissan Qashqai</b>	<b>4.042</b>	<b>5.536</b>
<b>Renault Captur</b>	<b>4.461</b>	<b>4.612</b>
<b>Ford Focus</b>	<b>3.905</b>	<b>4.221</b>
<b>Fiat 500</b>	<b>3.766</b>	<b>4.107</b>
<b>Volkswagen Tiguan</b>	<b>2.974</b>	<b>3.987</b>
<b>Ford Fiesta</b>	<b>3.827</b>	<b>3.982</b>
<b>Toyota Yaris</b>	<b>3.103</b>	<b>3.785</b>
<b>BMW 3-serie</b>	<b>3.410</b>	<b>3.682</b>
<b>Audi A3</b>	<b>3.155</b>	<b>3.578</b>
<b>Opel Corsa</b>	<b>3.023</b>	<b>3.430</b>
<b>BMW 1-serie</b>	<b>3.019</b>	<b>3.333</b>
<b>Mercedes-Benz A-klasse</b>	<b>2.783</b>	<b>3.282</b>
<b>Mercedes-Benz C-klasse</b>	<b>3.463</b>	<b>3.171</b>
<b>Toyota Aygo</b>	<b>2.790</b>	<b>3.055</b>
<b>Volkswagen Up!</b>	<b>2.312</b>	<b>3.008</b>
<b>Renault Clio</b>	<b>2.872</b>	<b>2.868</b>
<b>Mini</b>	<b>2.248</b>	<b>2.302</b>
<b>Audi A1</b>	<b>1.823</b>	<b>2.251</b>



SEAT



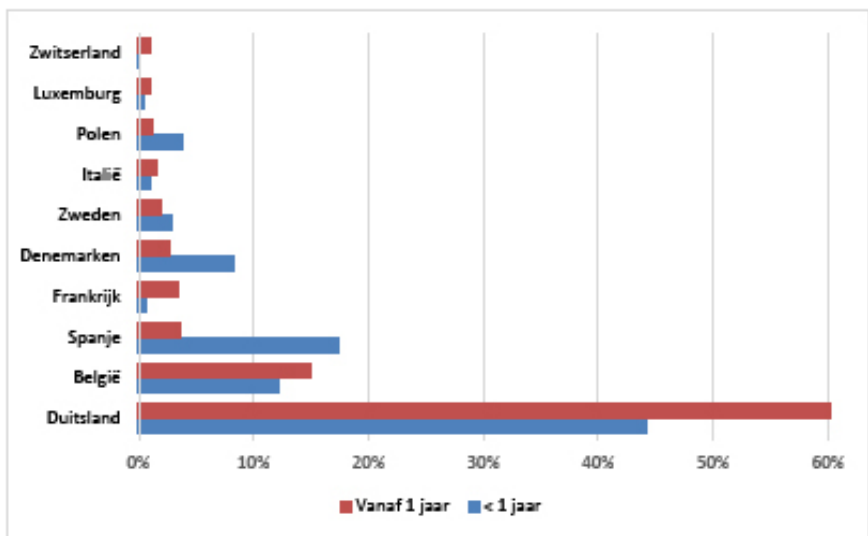
**Land van herkomst: vooral import uit Duitsland**

De import uit Duitsland nam in 2020 zeer sterk toe. Maar liefst 64% van de geïmporteerde occasions kwam uit Duitsland. In de eerste maanden van 2021 steeg dit verder, en kwam zelfs tweederde van de import bij onze oostburen vandaan. En meer dan 80% uit onze beide buurlanden samen. Import vanuit Denemarken nam in verhouding nog sterker toe, met maar liefst 38%, waardoor het Zweden voorbijstreefde. Er waren in 2020 veel verschuivingen in landen waar occasions vandaan kwamen. Dit heeft vooral te maken met lockdowns die verschilden per land, en de gevolgen daarvan voor het toerisme en daarmee aantallen ex-huurauto's. Maar ook de complexiteit van het vervoer en

grensbependingen speelden mee. Er kwamen veel minder auto's vanuit Spanje, Italië, Kroatië, Groot-Brittannië, Zwitserland en Oostenrijk. Daarentegen werd er juist meer vanuit Tsjechië, Polen en Portugal geïmporteed. De import uit verder gelegen landen als de Verenigde Staten en Japan daalden ook sterk. Als gekeken wordt naar de auto's jonger dan een jaar, valt op dat die in verhouding veel vaker uit Spanje komen. Dat zijn vooral partijen ex-huurauto's. En in verhouding tot 'oudere' importauto's komen deze jonge auto's minder vaak uit Duitsland. Ook Denemarken, Polen, Tsjechië en Hongarije zijn landen waar relatief veel auto's jonger dan een jaar vandaan komen.

**64% geïmporteerde occasions komt uit Duitsland**

Herkomstlanden auto's jonger dan 1 jaar vs oudere



Import in 2020

Top 10 herkomstlanden

	2019	2020
<b>Duitsland</b>	<b>58%</b>	<b>64%</b>
<b>België</b>	<b>17%</b>	<b>15%</b>
<b>Spanje</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>
<b>Frankrijk</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>
<b>Denemarken</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>
<b>Zweden</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>
<b>Italië</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>
<b>Polen</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>
<b>Luxemburg</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>
<b>Zwitserland</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>

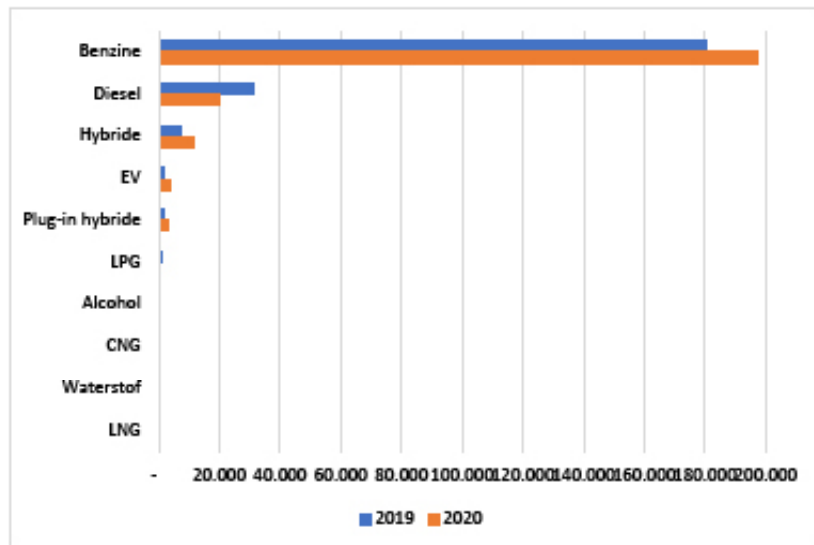
**35% minder import van diesels**

**Brandstof: import diesels blijft sterk dalen**

De import van gebruikte diesels blijft in hetzelfde tempo dalen. Zowel in 2019 als 2020 liepen aantallen diesels 35% terug. Het aantal import benzineauto's nam met 9,5% toe. Die toename was veel sterker bij hybrides; daarvan werden er 55% meer geïmporteerd in 2020 dan in 2019. Bij occasions met stekkers verdubbelden de aantallen zelfs. Bij EV's en plug-in hybrides was de groei vrijwel gelijk, rond de 107%. Deze maken nog steeds een gering deel uit van de totale importmarkt, maar het aandeel neemt snel toe. Van 0,9% stekkerauto's in 2019, naar 2,9% in 2020. Bij EV's speelt vaak mee dat er een interessant bijtellingsvoordeel te behalen valt; vooral voor

auto's van een paar jaar oud ligt de bijtelling veel lager dan bij nieuwe EV's. Plug-in hybrides met bijtellingsvoordeel zijn er echter nauwelijks meer, daarom is het opvallend dat ook import daarvan blijft stijgen. Bij waterstofauto's zijn groeipercentages nog veel groter en absolute aantallen veel kleiner. Import hiervan ging van 11 naar 42 waterstofauto's in 2020. Van de brandstofsoorten LPG en CNG daalde de import.

Brandstof



**Stekkerauto's: vooral hele jonge modellen**

Bij import van gebruikte EV's valt op dat het vaak om hele jonge auto's gaat. De helft is 0 of 1 jaar oud. Waarschijnlijk worden veel van deze gebruikte EV's zakelijk ingezet; dan is een iets oudere auto interessant omdat het bijtellingspercentage dan in de meeste gevallen lager is voor een eerder bouwjaar. Bij geïmporteerde plug-ins speelt dat nauwelijks, omdat de bijtellingsregels daar al een aantal jaar ongewijzigd zijn. De import-occasions zijn daar ook vaker wat ouder; meer verdeeld over de leeftijden tot 5 jaar oud. Het is dan wel weer opvallend dat meer dan 95% van de auto's 5 jaar of jonger is, de leeftijd waarin auto's vaak zakelijk gebruikt worden, en waarin

de oorspronkelijke bijtelling geldt. Qua modellen is bij de EV's de Audi e-tron favoriet. In 2020 is dit veruit de meest geïmporteerde EV. Nummer 2 is de Renault ZOE, met een aandeel van rond de 13%. Bij plug-in hybrides was in 2020 de Volvo XC90 favoriet. Andere populaire modellen zijn de Volvo XC60, Audi A3 en BMW X5. Premium SUV's zijn dus erg in trek. Een occasion importeren kan op duurdere modellen sneller een BPM-voordeel opleveren. Wat ook verklaart dat er in de top 10 over 2020 drie modellen met een zeer hoge Nederlandse catalogusprijs staan: de Porsche Cayenne, Porsche Panamera en BMW 7-serie.

**Audi e-tron**  
meest geïmporteerde EV

Model EV

	Aandeel 2020
1 Audi e-tron	21%
2 Renault ZOE	13%
3 Hyundai Kona	10%
4 Volkswagen e-Golf	8%
5 BMW i3	7%
6 Nissan LEAF	6%
7 Tesla Model 3	5%
8 Fiat 500	4%
9 Volkswagen e-Up!	4%
10 Kia e-Niro	3%

Model Plug-in hybride

	Aandeel 2020
1 Volvo XC90	10%
2 Audi A3	7%
3 Volvo XC60	7%
4 BMW X5	7%
5 BMW 2-serie Tourer	6%
6 Mini Countryman	5%
7 BMW 5-serie	5%
8 Porsche Cayenne	4%
9 Porsche Panamera	4%
10 BMW 7-serie	4%

## 3.5 Export personenauto's

### Export totaal: ruim 9 procent daling in 2020

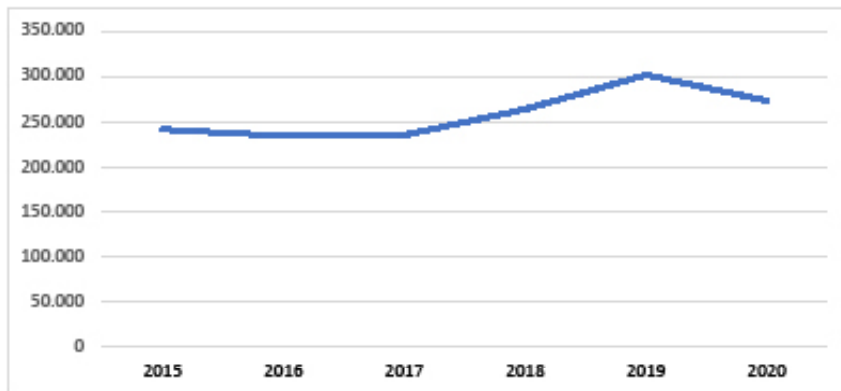
in april 2020 bijna  
**60% minder export**

In 2020 is de export van occasions met 9,4% gedaald naar een totaal van 273.060 personenauto's. Een forse daling, en zeker nadat de export in 2018 en 2019 fors groeide een duidelijke omslag. Oorzaak hiervan is uiteraard de coronacrisis. Daardoor zijn grenzen dicht geweest, was het moeilijker auto's naar het buitenland te krijgen en is de vraag op buitenlandse markten soms gedaald. Soms doordat autobedrijven lange tijd dichtmoesten, soms doordat consumenten minder kopen omdat ze hun baan kwijtraakten of ze de vooruit-

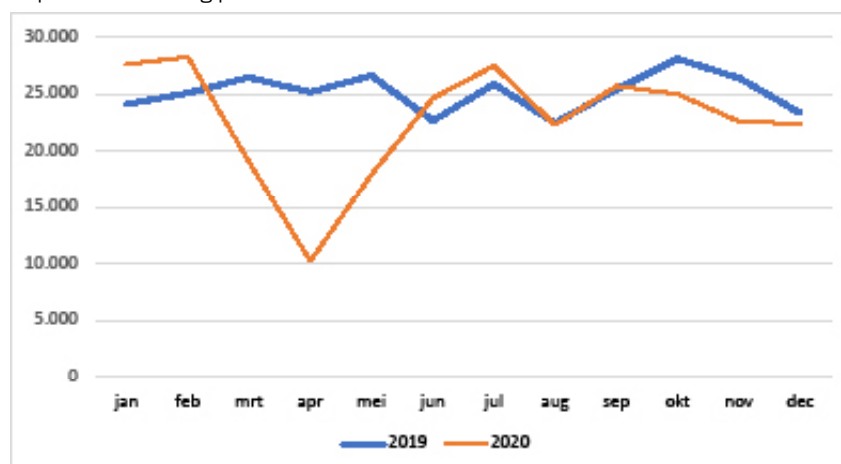
zichten onzeker vonden.

Die daling was het sterkste van maart tot en mei 2020. In april 2020 is er bijna 60% minder geëxporteerd dan in april 2019. Van juni tot oktober volgden vier maanden van groei, waarna de tweede golf kwam. Daardoor lag de export vanaf oktober 2020 lager dan het jaar ervoor. Met een totale export van ruim 273.000 occasions was 2020 helemaal geen slecht jaar. Van de afgelopen 5 jaar zijn er alleen in 2019 meer auto's geëxporteerd.

Totale export per jaar



Exportontwikkeling per maand

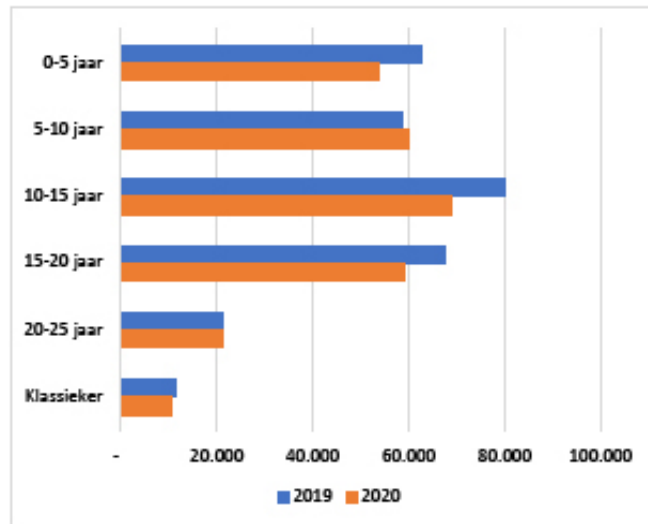


**Leeftijd: vooral sterke daling export jonge modellen**

Export van auto's uit de meeste leeftijdsgroepen nam af. De daling was vooral sterk bij jonge auto's, tot 5 jaar oud, en bij auto's van 10 tot 20 jaar oud. In al deze groepen nam de export tussen de 12% en 15% af. In de groep daartussenin; van 5 tot 10 jaar oud, groeide de export wel met 2,5%. Bij auto's boven de 20 jaar was er ook weer een daling zichtbaar. De leeftijdsgroep van 10 tot 15 jaar vormde in 2019 en 2020 de grootste groep voor export.

10-15 jaar  
**grootste  
groep voor  
export**

Ontwikkeling export naar leeftijdsklasse auto



export uit  
**B-segment**  
nam wel toe

**Segmenten: export in het D-segment nam het meeste af**

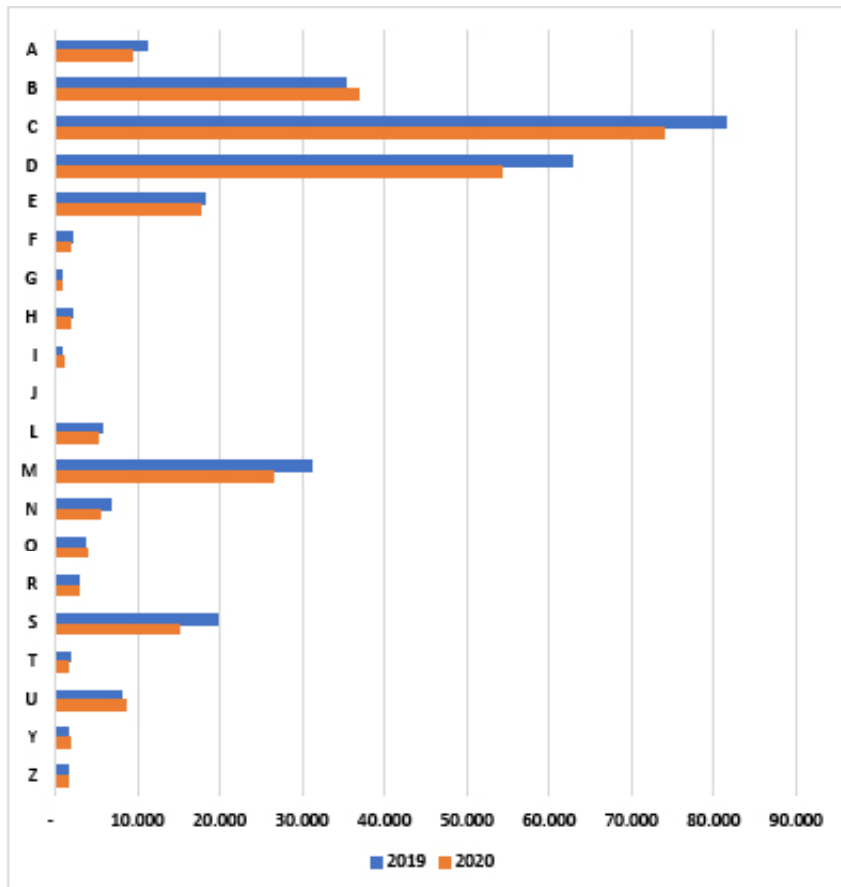
De daling van de export is terug te zien in de belangrijke exportsegmenten. In aantallen nam de export in het D-segment het meeste af in 2020. Ook in het C-segment kwam de export ongeveer 7.500 auto's lager uit dan in 2019. De export van MPV's nam met 15,9% af, maar ook in het populaire Midi-SUV segment nam de export met maar liefst 23,1% af. Er worden nog altijd veel meer MPV's dan SUV's geëxporteerd. Dat komt enerzijds doordat MPV's in het wagenpark veelal ouder zijn dan SUV's en anderzijds doordat MPV's nu minder gewild zijn in Nederland.

Opvallend is dat de export van kleinere auto's uit het B-segment wel toenam, met 4,1% in 2020. In 2019 was de export van deze auto's ook al sterk gestegen,

waardoor het B-segment nu ook tot de belangrijkste segmenten op de exportmarkt gaat horen. Dat komt mede doordat het aantal auto's in het B-segment in ons wagenpark al jaren flink toeneemt, en er rond 2015 veel 14%-diesels, zoals de Renault Clio, zakelijk zijn ingezet. Deze komen nu vrij uit lease maar de voorkeur van de Nederlandse consument ligt minder bij kleine diesels met veel kilometers. De export van het A-segment nam wel af, met maar liefst 16% in 2020. Het gezamenlijke aandeel van de segmenten B t/m D blijft wel stabiel op zo'n 60% van de totale export.

Ook export van full-size SUV's steeg, net als die van enkele kleinere segmenten als cabrio's, exclusieve sportwagens en personenbussen.

Export naar segment



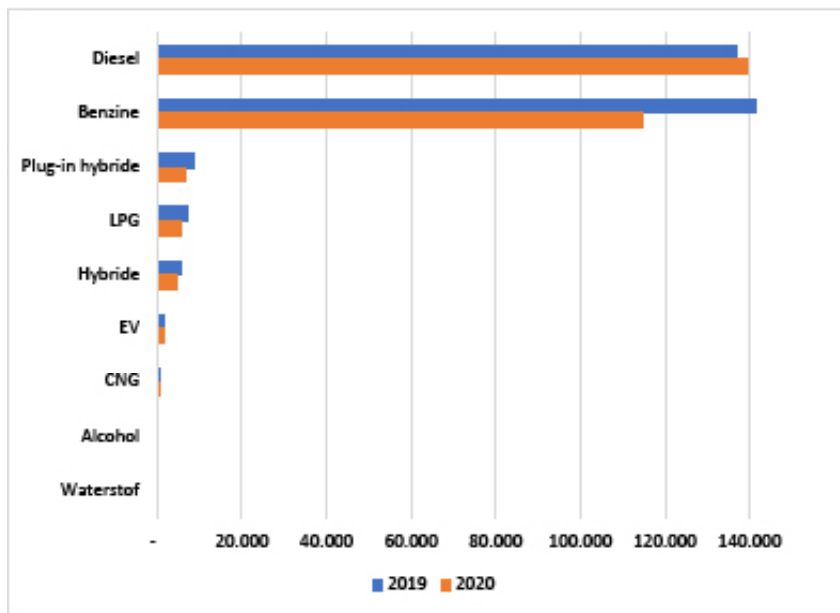
**Brandstof en elektrische auto's: export diesels steeg in 2020**

Opvallend is dat in 2020 de export van diesels steeg en de export van de meeste andere soorten juist sterk daalde. In totaal werden er bijna 140.000 diesels geëxporteerd; 1,9% meer dan in 2019. Dat komt enerzijds doordat minder Nederlandse particulieren een diesel willen, en anderzijds doordat er veel diesels terugkwamen vanuit de lease. Rond 2015 zijn er zeer veel diesels nieuw ingezet in de lease, doordat modellen als de Peugeot 308 en de Volvo V40 als diesel met 14%-bijtelling beschikbaar waren. Daarvan kwamen er in 2020 zoveel terug uit de lease, dat de binnenlandse markt overspoeld werd, prijzen onder druk staan en export vaak meer opleverde. Export van benzineauto's liep met

18,8% terug. Bij hybrides lag dat rond de 20%, bij LPG en CNG zelfs nog hoger. Er werden wel duidelijk meer EV's geëxporteerd. Met een totaal van 1.368 in 2019 en 1.645 in 2020 liggen de aantallen absoluut gezien nog erg laag, maar groeiden deze wel met 20%. In 2019 was benzine de meest voorkomende brandstofsoort bij exportauto's, in 2020 heeft diesel die positie overgenomen. Het aandeel diesel lag in 2020 op 51%.

bijna **140.000** diesels geëxporteerd

Aantal geëxporteerde auto's alle brandstofsoorten



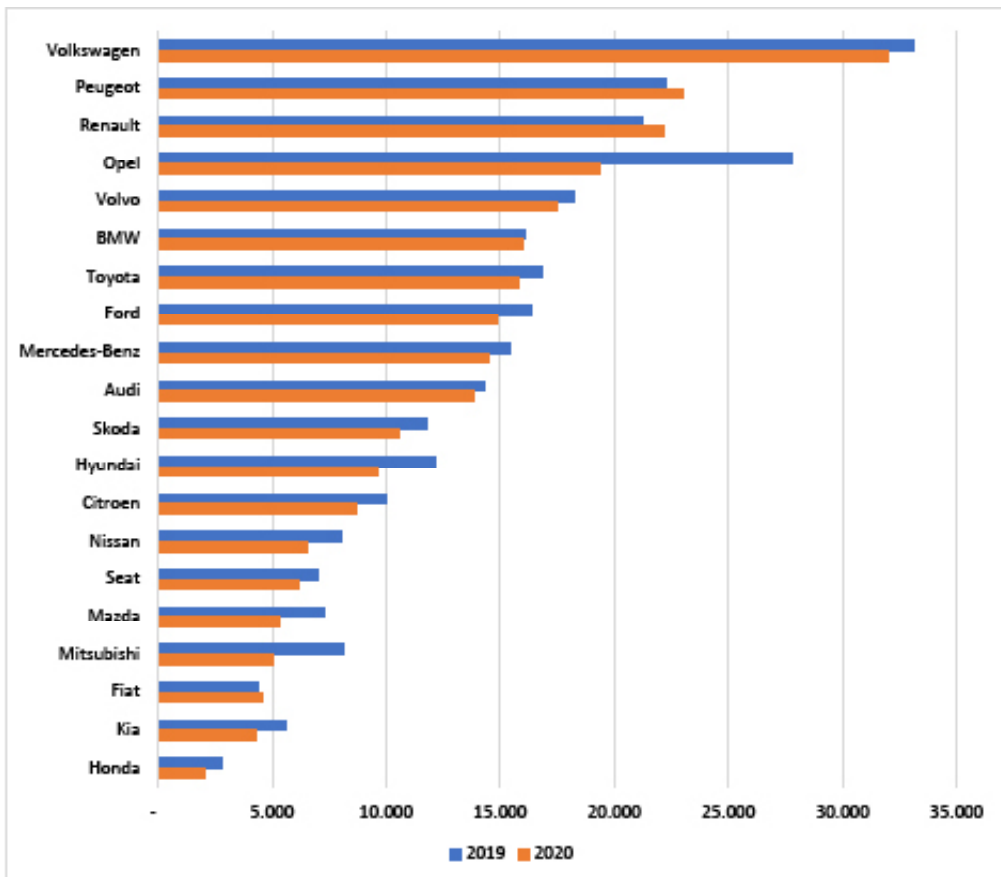
export van meeste  
**grote merken** daalde

**Merk: VW ook qua export koploper**

Volkswagen bleef met afstand het grootste exportmerk, maar de export nam in 2020 met 3,4% af. Veel sterker was de daling bij Opel; -30,2%. Van de Franse merken Peugeot en Renault werden er wel meer occasions geëxporteerd, waardoor zij Opel voorbijgingen en beiden in de top-3 terecht kwamen. Van de meeste andere grote merken daalde de export. Die daling was het sterkst bij veel Aziatische merken (Mazda, Kia, Honda, Hyundai, Nissan). Deze werden net als Opel vaak naar Libië en andere landen in Afrika geëxporteerd, en hadden in 2020 last van dalende export naar dat continent. Bij Mitsubishi was de daling met 37,5%

het sterkst. Daarin speelt ook mee dat Outlander in voorgaande jaren in groten getale terugkwam uit lease, en voor een fors deel werd geëxporteerd, en die instroom loopt nu sterk terug. Er is wel groei te zien bij merken die vooral naar Europese landen worden geëxporteerd, zoals Mini, Smart, DS, Fiat, Alfa Romeo en Porsche. Het aantal geëxporteerde Tesla's bleef in 2020 vrijwel gelijk aan het jaar ervoor.

Ontwikkeling top 20 merken





**Model: Peugeot 308 volop geëxporteerd**

Net als in 2019, steeg de export van de Peugeot 308 ook in 2020 zeer sterk. Met een stijging van 30,7% kwam dit model uit op bijna 10.000 auto's, waarmee de 308 zelfs het meest geëxporteerde model na de Volkswagen Golf werd. Dit komt doordat er zeer veel 308's vanuit de lease vrijkwamen. Van de nummer drie, de Opel Astra, daalde de export juist met maar liefst 31,7%. Ook de export van andere belangrijke exportmodellen als de Skoda Octavia, de Ford Focus en de Opel Zafira daalde sterk. In sommige gevallen hangt dit samen met de landen waar naartoe de export terugliep, soms ook doordat er minder van een model uit de lease

vrijkwam. Dat laatste geldt ook sterk voor de Mitsubishi Outlander, waarvan de export bijna halveerde. Ook de export van wat langer bestaande hybrides en EV's als de Opel Ampera, de Tesla Model S, de Nissan Leaf en de Toyota Prius blijft dalen. Opvallend is dat export van veel kleine auto's uit het B-segment sterk toenam; de Ford Fiesta (+12%), Volkswagen Polo (+18%), Renault Clio (+22%), Fiat Punto (+22%), Toyota Yaris (+30%) en Peugeot 208 (+35%). De Renault Clio werd in 2020 meer geëxporteerd dan de Audi A4 of Volvo V40. Toch geldt dit niet voor het hele segment; de export van de Opel Corsa daalde met 15%.

export **Octavia, Focus en Zafira** sterk gedaald

Top 20 modellen export

	2019	2020
Volkswagen Golf	11.755	11.523
Peugeot 308	7.649	9.994
Opel Astra	11.083	7.565
Volkswagen Passat	7.679	7.387
Renault Mégane	6.637	6.900
BMW 3-serie	6.482	5.950
Skoda Octavia	7.179	5.639
Ford Focus	6.601	5.291
Renault Clio	4.054	4.950
Audi A4	5.109	4.887
Volvo V40	4.551	4.471
Renault Scenic	4.611	4.357
Mercedes-Benz C-klasse	4.688	4.332
Volkswagen Polo	3.421	4.035
Opel Zafira	6.403	3.953
BMW 5-serie	4.086	3.714
Audi A3	3.737	3.655
Hyundai Atos	4.343	3.448
Toyota Corolla	3.239	3.139
Peugeot 307	3.767	2.908

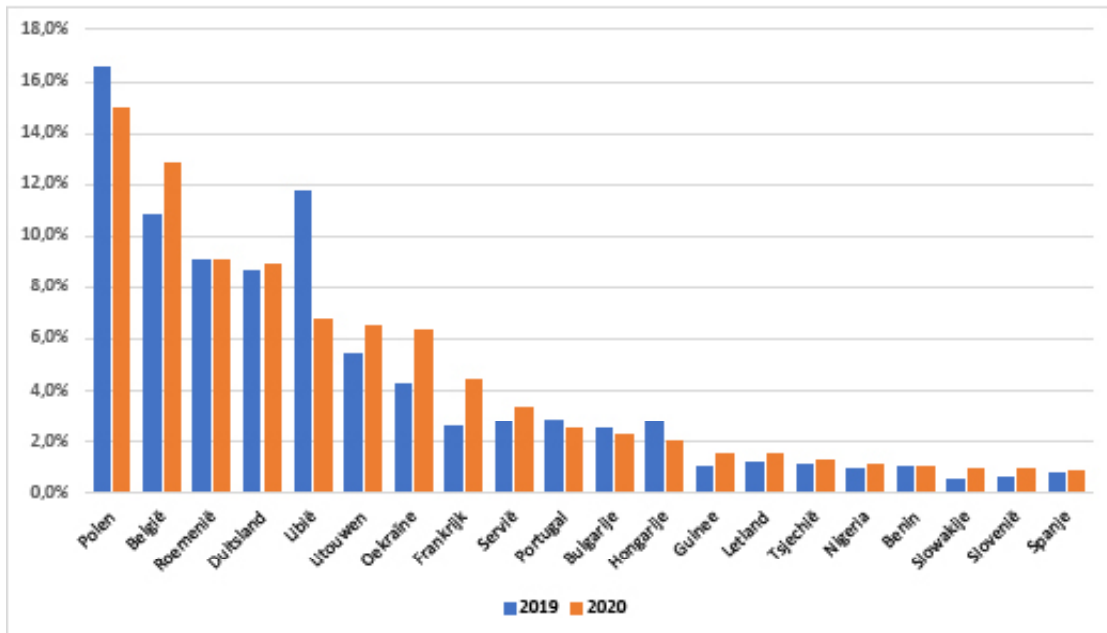
export naar **Afrika**  
behoorlijk gedaald

**Exportbestemmingen: Polen blijft belangrijkste exportbestemming**

Polen bleef in 2020 de belangrijkste exportbestemming, maar er gingen wel minder occasions naar toe. Ook de export naar Hongarije, Italië en Georgië daalde sterk. De grootste terugval is te zien in export naar Libië; die halveerde bijna. In 2019 was Libië na Polen de grootste exportmarkt, maar in 2020 viel het terug naar de vijfde plaats. Daarentegen gingen er meer auto's naar België, Litouwen, Guinee en Oekraïne. De export naar Frankrijk, Slowakije en Slovenië nam zelfs met meer dan 50% toe.

Ook is te zien dat er naar sommige landen nauwelijks auto's vanuit Nederland gaan, zoals Noorwegen, waarvan gedacht wordt dat er veel EV's naar toe gaan, Rusland en Zwitserland. Er gaan nog meer auto's naar Afghanistan of Kazachstan dan naar deze landen. Gekeken naar regio's valt op dat de export naar Afrika in 2020 behoorlijk gedaald is. In 2019 ging 17% van de exportauto's naar Afrika, in 2020 is dit gedaald naar 13%. 86% van de export vanuit Nederland blijft in West-Europa.

Ontwikkeling top 20 landen



In % van totale export



NATIONAAL OCCASION ONDERZOEK 2021

# OCCASIONMARKT IN NEDERLAND

Verkoop, import en export, voorraadontwikkeling