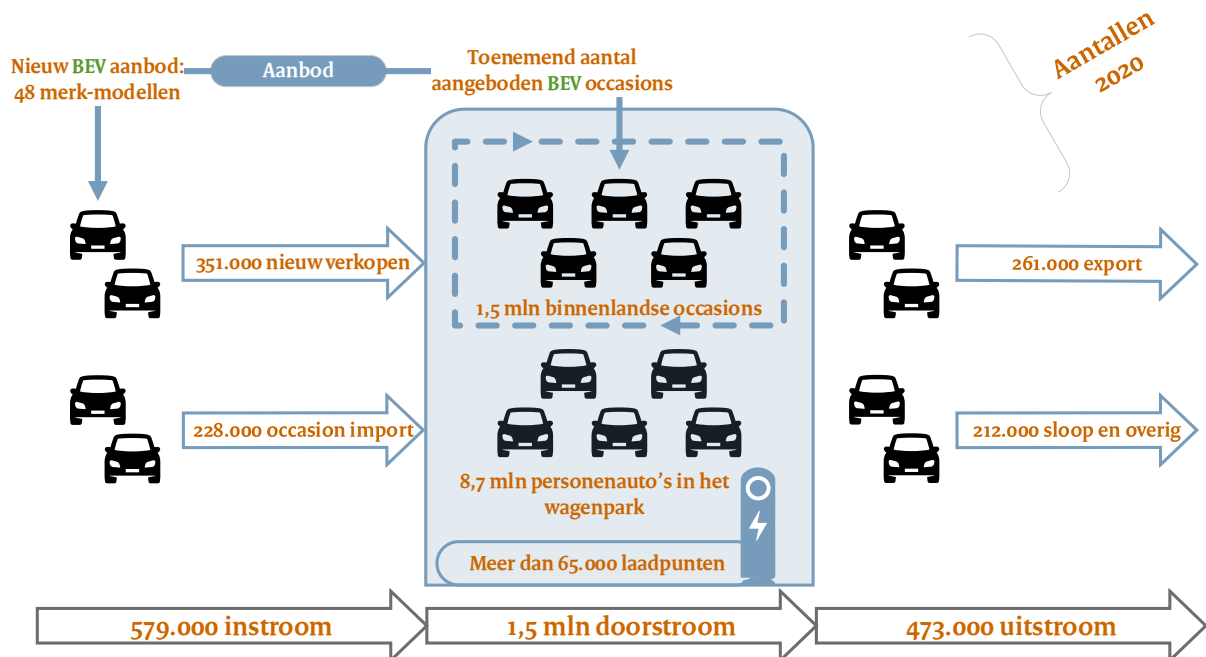




## Samenvatting

In dit trendrapport wordt teruggeblikt op feitelijke ontwikkelingen in de Nederlandse personenauto markt. Dit veelal tot en met 2020 en in sommige onderdelen tot en met de eerste maanden van 2021. Deze samenvatting bevat een selectie van de belangrijkste inzichten waarbij het accent wordt gelegd op volledig elektrische personenauto's (BEV's: batterij elektrisch voertuig / battery electric vehicle). Er is gekozen voor een samenvatting op hoofdlijnen waarbij niet alle nuances kunnen worden weergegeven. De geïnteresseerde lezer wordt aangemoedigd om vooral ook het volledige rapport door te nemen.

## De wagenparkmutaties in 2020 samengevat

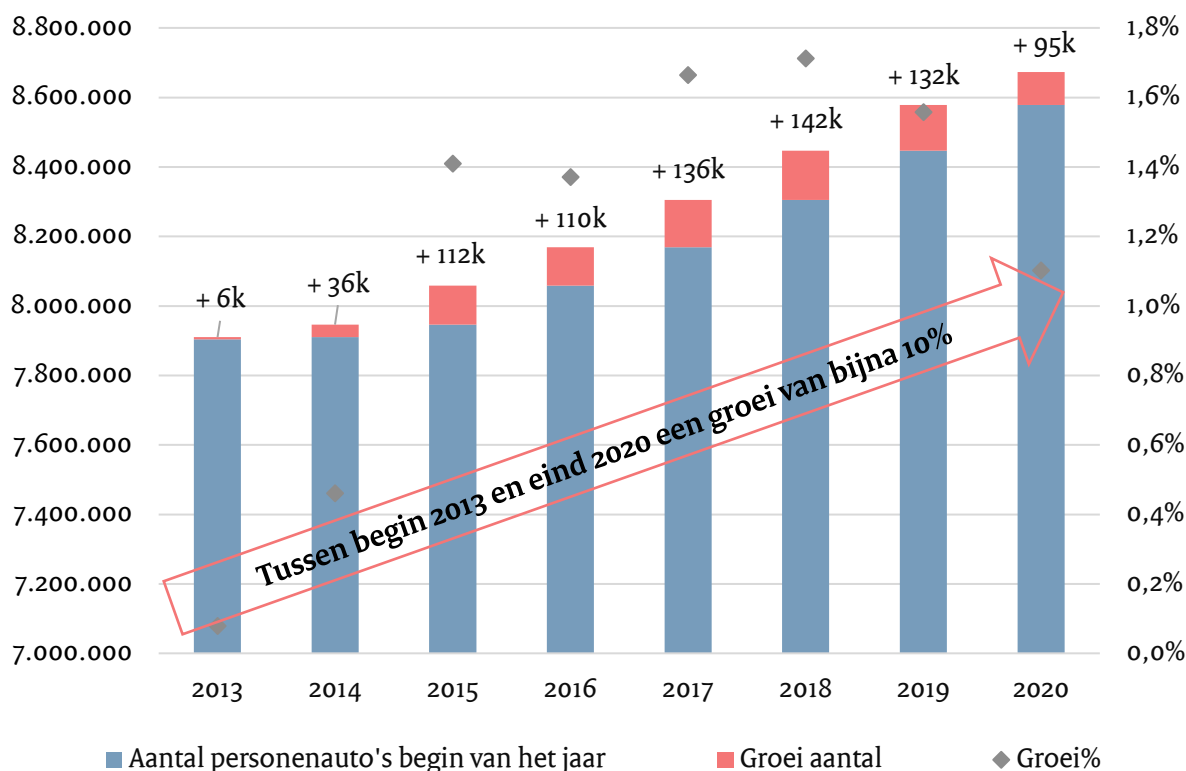


Figuur 2: De wagenparkmutaties in 2020 samengevat (uit par. 2.1)

## Wagenpark

### Het personenauto wagenpark is bijna 10% gegroeid in 8 jaar tijd

De instroom is de afgelopen jaren groter geweest dan de uitstroom. Hierdoor is het wagenpark per saldo toegenomen van ruim 7,9 miljoen personenauto's eind 2012 tot ruim 8,7 miljoen eind 2020 (Figuur 4). Dit is bij elkaar genomen een groei van bijna 10%. Hoewel de stijging niet zo groot is als in de voorgaande jaren (in 2020 28% lager dan in 2019), is het wagenpark in 2020 niettemin met ca. 95.000 personenauto's toegenomen.



Figuur 4: Wagenparkontwikkeling per jaar ultimo (labels bovenin de staven: k=kilo=1000) (uit par. 2.2)

### Eind 2020 ruim 5 personenauto's per 4 rijbewijsbezitters

Het aantal personenauto's per huishouden groeit licht en het aantal rijbewijsbezitters groeit sterk (20% van 2012-2020).

### Het wagenpark van BEV's vertoont een sterke toename

Opvallend is de min of meer verdubbeling van het BEV wagenpark in 2019 en 2020 ten opzichte van de voorgaande jaren. Eind 2020 bevonden zich bijna 172.000 BEV in het Nederlandse wagenpark. Dat komt neer op een aandeel van 2%. Ook het aandeel benzine neemt nog toe. Diesels verliezen steeds meer marktaandeel. De PHEV's (Plug-in hybride elektrisch voertuig) vertonen na een periode van daling weer een stijgende lijn.

### Groei wagenpark in steeds grotere mate bepaald door occasion import

In 2013 was het aandeel occasion import bijna 18%, dit aandeel is gestegen tot ruim 39% in 2020. Ook in het afgelopen Covid-19 jaar was de occasion import onverminderd hoog.

### BEV vooral zakelijk, andere brandstoffen meer particulier

BEV's worden vooral door zakelijke gebruikers gereden. Bij de andere brandstoffen is de particuliere deelmarkt in de meerderheid.

### Toegenomen aandeel private lease

Het aandeel private lease is in 2020 toegenomen tot 2,7% bij benzineauto's en 4,2% bij BEV's.

### Het aandeel benzine neemt toe en is verreweg het grootst, het aandeel diesel neemt af

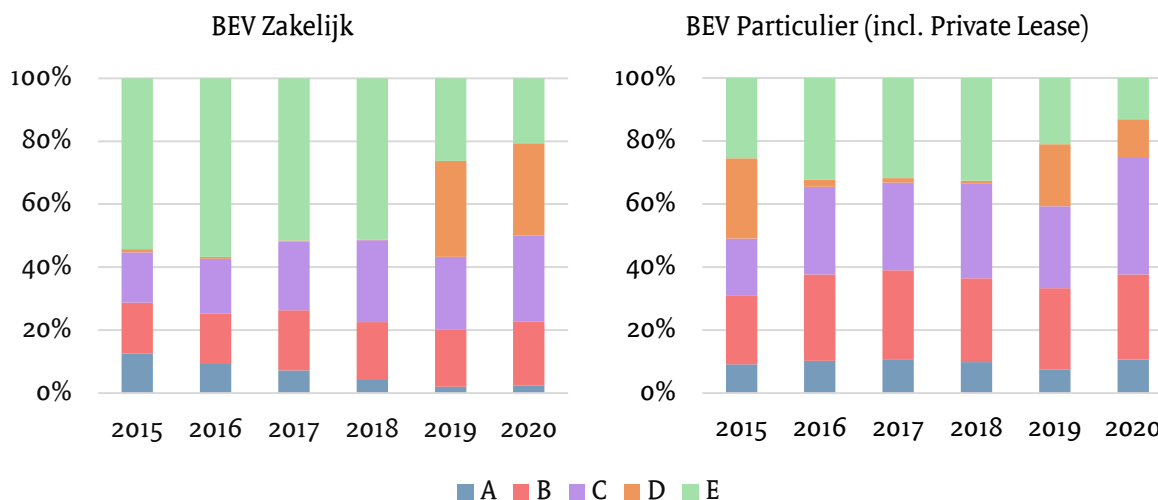
Eind 2020 was het aandeel benzine 84%. Dit aandeel is in de getoonde jaren licht toegenomen terwijl het aandeel diesel een dalende trend laat zien.

### Segment C is het grootst, gevolgd door segmenten B en A

In de afgelopen 5 jaar is de verdeling van de segmenten in het totale personenauto wagenpark niet meer dan enkele tienden procentpunten veranderd.

### BEV's: segmentenverdeling verschuift naar middensegmenten

Sinds 2019 neemt bij BEV's het aandeel van het hoogste segment (E) af en nemen de lagere en midden segmenten (A t/m D) qua aandelen toe (Figuur 12).



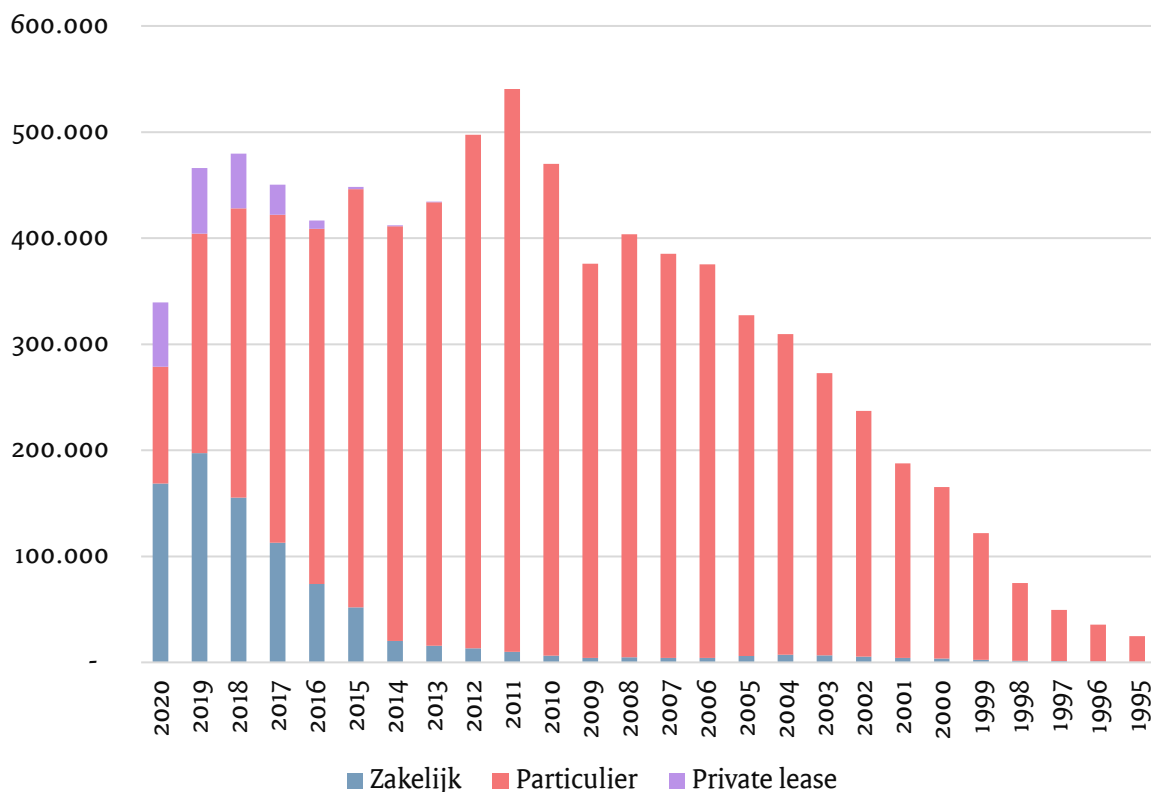
*Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. (uit par. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.)*

### Toename van SUV/MPV in alle segmenten

Met name in de segmenten B en C is een relatief grote stijging van het aandeel SUV/MPV zichtbaar.

### Zakelijke rijders rijden jonge auto's, particulieren rijden veel meer oudere personenauto's

Zakelijke rijders gebruiken vooral nieuwe/jonge personenauto's en het aandeel zakelijke rijders met personenauto's ouder dan 5 á 6 jaar is nihil. De personenauto's in particuliere handen zijn veel meer verdeeld over de bouwjaren en strekken tot veel oudere personenauto's dan in de zakelijke deelmarkt (Figuur 17).



Figuur 17: Wagenpark personenauto's eind 2020 naar bouwjaar en naar deelmarkt (uit par. 2.7)

### Particuliere personenauto wagenpark is gemiddeld ca. 3 maal ouder dan zakelijk

Gemiddeld is het particuliere personenauto wagenpark ca. 3 keer zo oud als het zakelijke wagenpark.

### Het totale wagenpark wordt gemiddeld steeds iets ouder

De gemiddelde leeftijd van het totale personenauto wagenpark neemt licht toe. Eind 2013 was de gemiddelde leeftijd bijna 9,4 jaar en deze is toegenomen tot 10,3 jaar eind 2020 (inclusief oldtimers was eind 2020 de gemiddelde leeftijd 11,2 jaar).

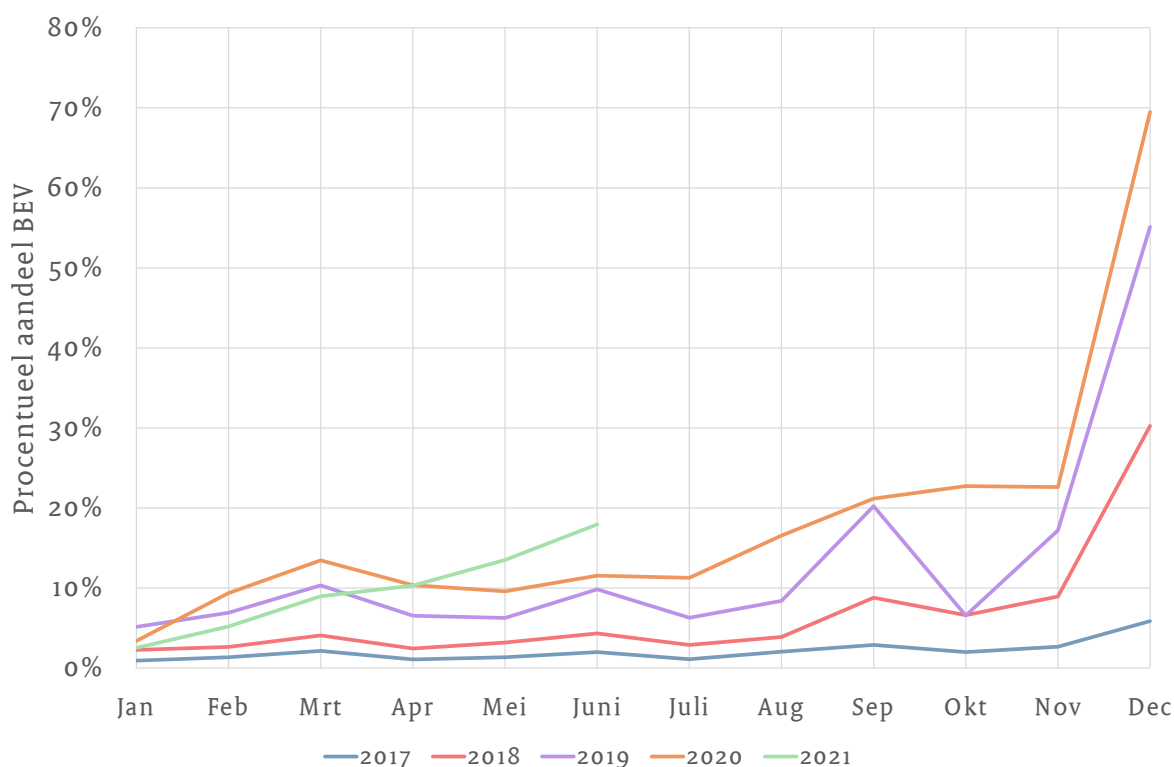
### Kilometrage afgelopen jaren toegenomen maar in 2020 aanzienlijk gedaald

Na jaren van stijgende kilometrages, vertoonde het covid-19 jaar 2020 een opmerkelijke daling. Nederlandse personenauto's reden in 2020 bijna 20% minder kilometers dan in 2019.

## Nieuwverkopen

### Nieuwverkopen ICEV in 2020 fors lager dan normaal, BEV nieuwverkopen juist toegenomen

De nieuwverkopen in Covid-19-jaar 2020 zijn circa 20% lager uitgevallen dan in een normaal jaar. Er zijn in 2020 veel minder conventionele brandstofauto's (ICEV) verkocht, terwijl het aantal nieuw verkochte BEV's licht groeide (totaal 72.000, terwijl dit in 2019 nog 61.000 was). Het aandeel BEV's in de nieuwverkoop (20,5%) is dan ook fors gegroeid. Ook de PHEV's groeien weer in aandeel (4% in 2020). Het aandeel diesel in de nieuwverkoop is verder gedaald naar 3%.



Figuur 30: Aandeel nieuwe BEV in de nieuwverkopen per maand, 2017-2021 (t/m juni) (uit par. 3.2.3.1)

### BEV nieuwverkopen in de particuliere deelmarkt neemt toe. Bijna de helft is private lease

Mede door de SEPP<sup>1</sup> regeling is in de particuliere deelmarkt de verkoop van BEV's toegenomen van 12% in 2019 naar 22% in 2020. Het aandeel private lease is bijna de helft van particuliere nieuwverkopen. Binnen de BEV's is het aandeel private lease gestegen van 1% in 2019 naar 11% in 2020.

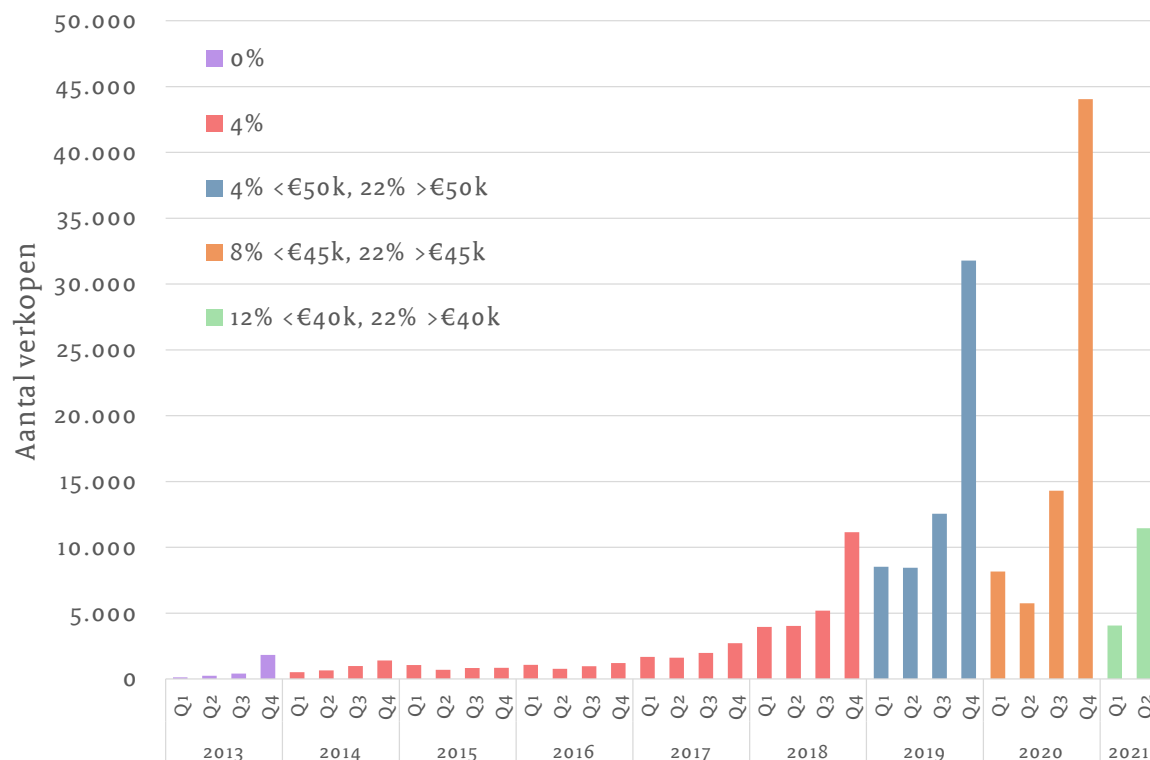
### Ook in 2021 toename van BEV en PHEV

In 2021 lijkt een ander patroon te ontstaan. Het aandeel BEV neemt in de eerste 3 maanden af ten opzichte van 2020, maar neemt in het tweede kwartaal weer gestaag toe. De sterke toename van de bedrijfsvoorraad in december 2020 die in de eerste helft van 2021 voor meer dan de helft is teruggelopen draagt bij aan dit patroon. Het aandeel PHEV neemt sterk toe. Het bijtellingsvoordeel is een stuk kleiner (van 8% naar 12% bijtelling in 2021 voor BEV en een lagere Cap van €40.000) en gezien de hogere catalogus prijs van BEV's is het relatieve voordeel nog maar beperkt. Door de combinatie van hogere aanschafprijzen en de afbouw van kortingen in de bijtelling slaat het voordeel in de bijtelling voor BEV's per 2022 mogelijk zelfs om naar een nadeel in de bijtelling in de lagere segmenten A en B en een deel van het C-segment

### Eindejaars verkooppieken door fiscale veranderingen

Fiscale veranderingen in de afgelopen 10 jaar hebben eindejaars verkooppieken in de markt veroorzaakt van ordegrottes van 25.000 (PHEV's in 2015, BEV's in 2019) tot 40.000 (ICEV's in 2011, 2012 en 2015, BEV's in 2020) extra nieuwverkopen.

<sup>1</sup> <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/sepp>



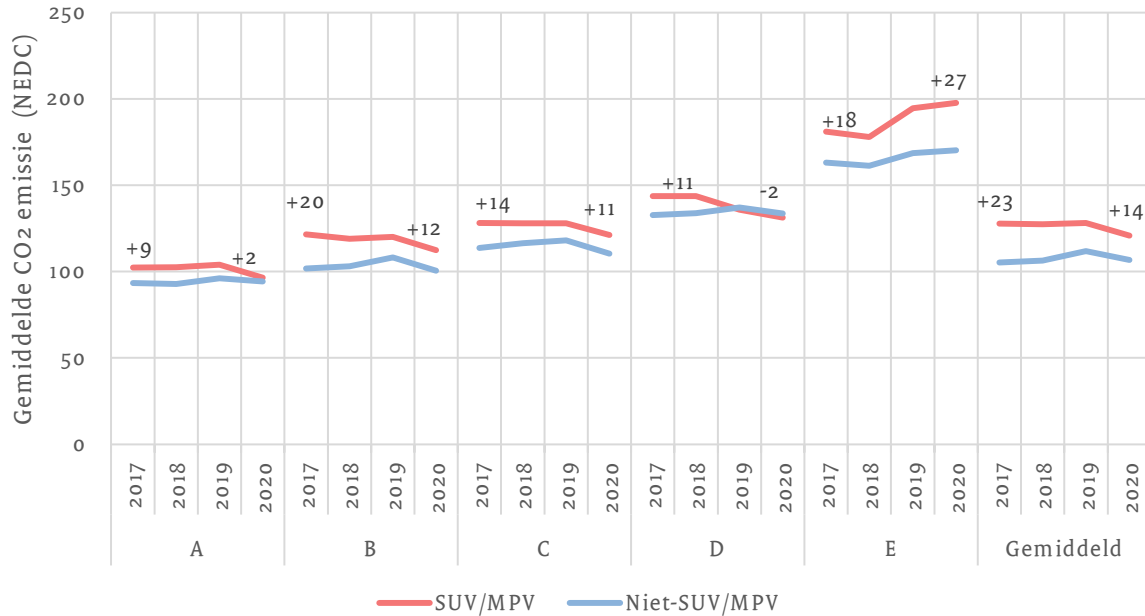
Figuur 28: BEV nieuwverkopen per kwartaal en wijzigingen in bijtellingsbeleid, 2013-2021 (t/m juni) (uit par. 3.2.3.1)

### Sterke groei nieuwverkopen BEV segmenten A t/m C

Het A-,B- en C-segment binnen BEV groeit sterk ten opzichte van eerdere jaren waardoor de segmentverdeling veel dichter bij die van de totale markt komt te liggen.

### Grote stijging aandeel SUV/MPV in de nieuwverkopen – impact op CO2 emissies

In de periode tussen 2012 en 2020 is het aandeel SUV's/MPV's in de nieuwverkopen sterk gestegen van 15% naar 31%. Deze auto's emitteren in de middensegmenten gemiddeld 11 tot 12 gram CO<sub>2</sub>/km meer dan een niet- SUV/MPV), terwijl de verkoopprijs in de middensegmenten gemiddelde €5.000 tot €6.000 hoger ligt.



Figuur 46: Gemiddelde CO<sub>2</sub> emissie benzine SUV vs. niet-SUV (uit par. 3,5)

### Lagere kostprijs batterijen (nog) niet vertaald in lagere BEV prijzen

De internationale batterijprijs is 38% gedaald tussen 2017 en 2020 en zou ordegrrootte €4.000 kostprijdaling op het batterijdeel van BEV's betekenen. De daadwerkelijke BEV prijzen hangen van veel meer factoren af. Opschaling productievolumes, ontwikkelingen nieuwe modellen, batterijgrootte, laadvermogen, prijsstrategieën fabrikanten etc...

### BEV nog steeds aanzienlijk duurder dan vergelijkbare ICEV

BEV prijzen liggen nog steeds aanzienlijk hoger dan van een vergelijkbare conventionele brandstofauto. De meerprijs van een BEV is het hoogst in het A en B segment (+10k resp. +16k). In het C en D segment zijn de prijsverschillen kleiner (+7k resp. +5k). In het E-segment zijn BEV's gemiddeld al een stuk goedkoper dan een ICEV, maar het aanbod in dit segment is heel divers waardoor het gemiddelde niet alles zegt.

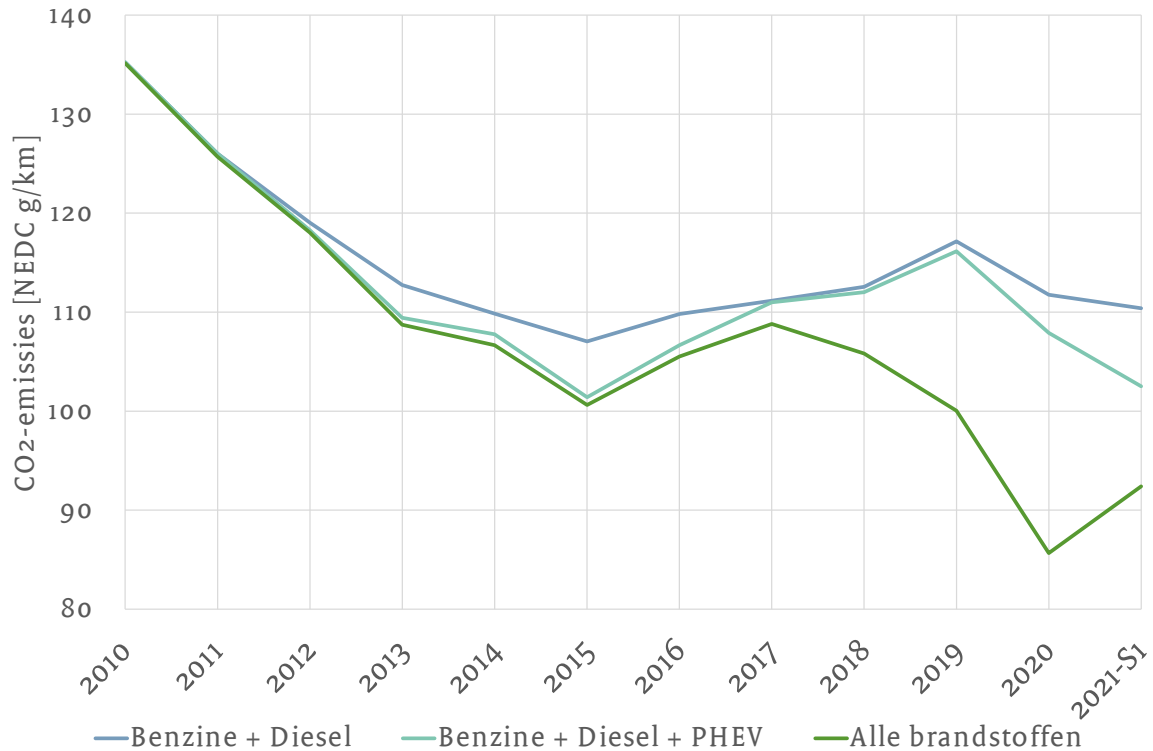
### PHEV vooral in dure segmenten een aantrekkelijk alternatief voor ICEV

Opvallend is de sterke prijsdaling bij PHEV's in de segmenten D en E in 2020. Met name in het E-segment lijkt de PHEV een aantrekkelijk alternatief voor diesel en benzine, aangezien PHEV's naast een vergelijkbare prijs ook 50% korting in de MRB krijgt. De BPM van PHEV's ligt fors lager dan voor een vergelijkbare ICEV. In het D- en E segment loopt dit in 2020 op tot een BPM voordeel van €6.000 tot resp. €19.000 ten opzichte van een benzine en €8.000 tot resp. €20.000 t.o.v. diesel

### Daling gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte auto's bijna geheel op conto BEV

De daling van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte auto's komt bijna geheel op het conto van BEV. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de gemiddelde nieuw verkochte brandstofauto is de laatste jaren toegenomen. Voor deze groep is in 2020, door de CO<sub>2</sub> norm voor 2020, voor het eerst weer een lichte daling te zien. Zonder BEV zou de gemiddelde uitstoot boven het EU gemiddelde zijn uitgekomen. In 2020 zou de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwverkopten zonder BEV's uitkomen op zo'n 108 g/km, terwijl dat inclusief BEV's op 86 g/km uitkomt. De 72.000 BEV's die in 2020 nieuw de Nederlandse markt zijn ingestroomd zullen komende 10 jaar naar schatting 2,15 Mton CO<sub>2</sub>-reductie bewerkstelligen.





Figuur 55: Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot (NEDC) voor verschillende groepen brandstoffen in de nieuwverkopen (uit par. 3.7)

### In 2020 nieuw aanbod BEV modellen bijna verdubbeld t.o.v. 2019

In 2020 is het aanbod bijna verdubbeld ten opzichte van het jaar 2019. Met name in de kleinere segmenten is het aanbod sterk toegenomen. Het aanbod in de A-, B- en C-segment is van 18 beschikbare modellen in 2019 toegenomen naar 33 in 2020.

### Aanbod BEV's: toename gemiddelde actieradius

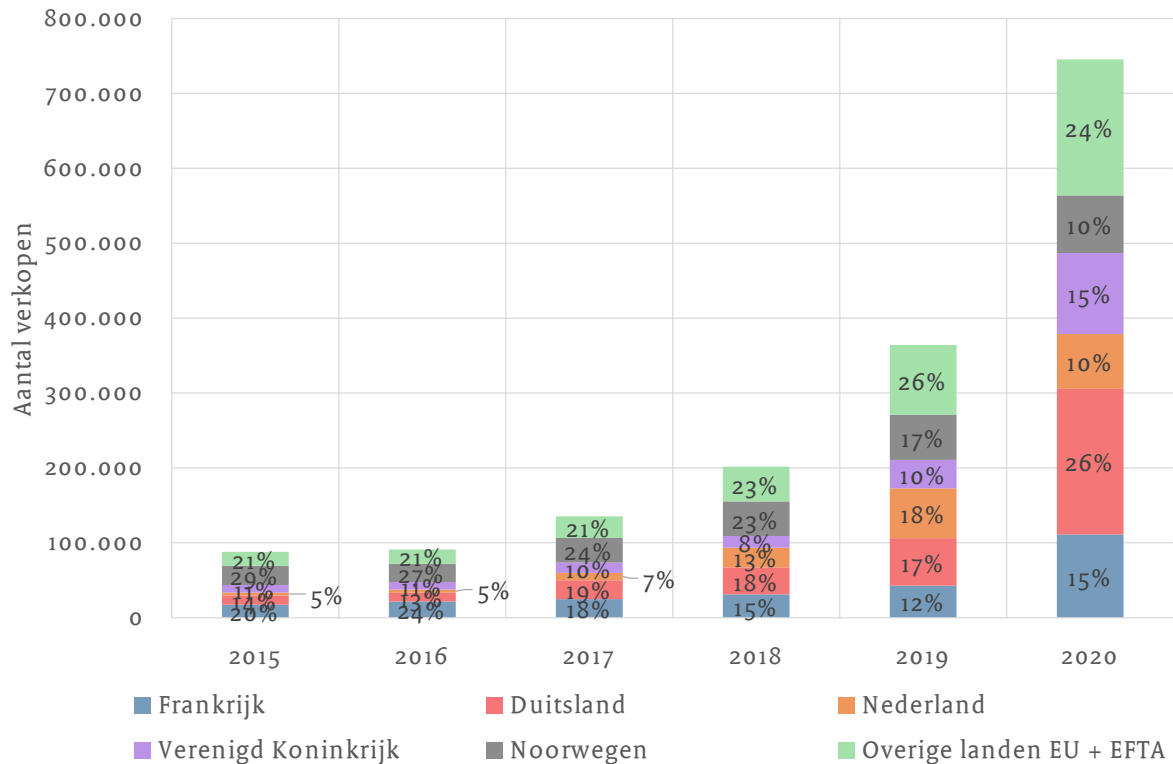
In het aanbod van BEV's is in de segmenten A en C de gemiddelde actieradius toegenomen, in de B, D en E segmenten is dit juist iets afgenomen. Dit lijkt echter vooral een uitkomst van een steeds groter aanbod van modellen met verschillende batterijpakketten.

### BEV gemiddeld ca. 400 kg zwaarder dan ICEV

BEV's zijn gemiddeld 500 kg zwaarder dan conventioneel aangedreven personenauto's, zonder rekening te houden met de vergelijkbaarheid van de gemiddelde benzineauto en BEV. Op basis van het middensegment zijn BEV's circa 400 kg zwaarder dan een vergelijkbare middensegment benzineauto.

### Aandeel nieuwverkopen BEV NL in EU neemt af door versnelling in andere landen

Het (grote) aandeel van Nederland in de EU nieuwverkoop BEV neemt af doordat andere landen nu ook sterk (fiscaal en financieel) versnellen en Europese verkoopaantallen jaarlijks verdubbelen. Het totaal aantal BEV nieuwverkopen in de EU + EFTA is tussen 2016 en 2020 verachtvoudigd, van circa 90.000 in 2016 circa ruim 750.000 in 2020.



Figuur 61: Nieuwverkopende BEV in de EU + EFTA, met de 5 landen die hierin het grootste aandeel hebben (Bron: ACEA) (uit par. 3.10.1)

## Occasion import, export en sloop

### De occasion import vertoont een duidelijke stijgende lijn

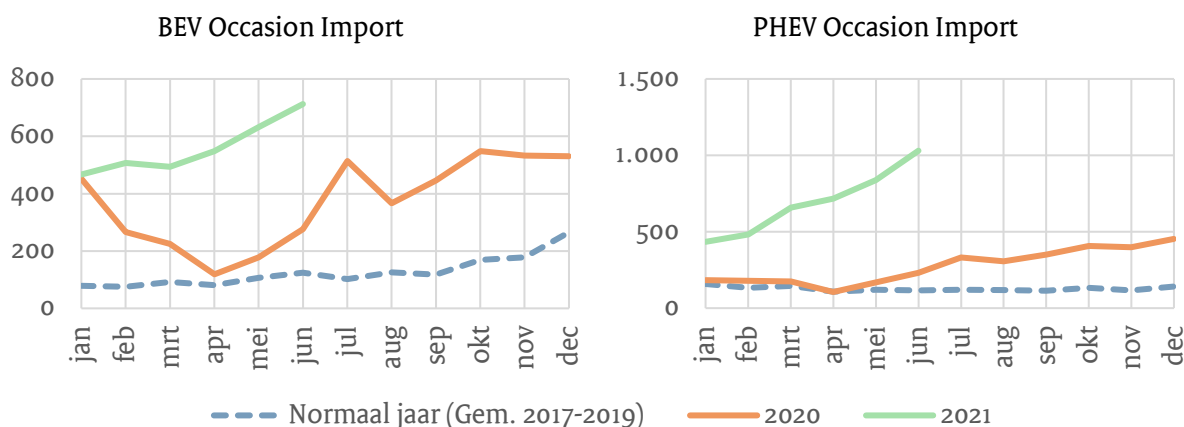
Het aandeel van occasion import in de instroom steeg van bijna 18% van de instroom in 2013 tot ruim 39% in 2020. Het aandeel nieuwverkopende laat een tegenovergestelde trend zien. De aandelen export en sloop vertonen door de jaren weinig verandering.

### Minder occasion import tijdens eerste Covid-19-piek, daarna snel herstel

Vergelijkbaar met de nieuwverkopende was de omvang van de occasion import tijdens de 'lock down' in 2020 aanmerkelijk lager. Echter, in tegenstelling tot de nieuwverkopende was de occasion import in de eerste maanden van 2021 juist aanzienlijk groter.

### Bij BEV en PHEV minder 'dip' tijdens lock down en meer toename daarna

Opvallend dat dit patroon bij BEV en PHEV's minder sterk voor voren komt. Bij beide gevallen is een 'dip' in de grafieklijn van het jaar 2020 te zien maar deze komt niet onder de grafieklijn van het 'normale' jaar. Dit i.t.t. de andere brandstoffen.



Figuur 66: Occasion import BEV (Links) en PHEV (rechts) per maand 2020 en 2021 t.o.v. van een 'normaal' jaar (uit par. 4.2)

### Aandeel benzine stijgt in de occasion import, aandeel BEV is 2%

De occasion import van BEV's vertoont net als bij nieuwverkopen een aanhoudende stijgende lijn. Het aandeel BEV in de occasion import in 2020 besloeg 2%. In 2019 was dat 1,3%.

### Instroom BEV bestaat voornamelijk uit nieuwverkopen, occasion import (nog) beperkt

De occasion import van BEV's is in absolute zin nog beperkt en gezien de jonge markt van BEV's is niet verwonderlijk dat de occasion import relatief nog in de kinderschoenen staat. In 2020 was niettemin het aandeel occasion import bijna 6% (bijna 4.500 auto's) terwijl dat in 2019 nog rond de 4,5% lag (ruim 2.700 auto's). In het totale wagenpark is het aandeel BEV 2%.

Tabel 4: Procentuele aandelen van soorten instroom en soorten uitstroom BEV's per jaar (uit par. 4.4)

	Nieuw	Occasion import	Export	Sloop	Overig
2019	95,6%	4,4%	96,2%	3,7%	0,1%
2020	94,2%	5,8%	93,9%	5,8%	0,3%

### Occasion import PHEV neemt toe, export neemt af

Na 3 jaar van weinig instroom is er vanaf 2020 weer een flinke toename van het aantal PHEV's genoteerd. Grotendeels te danken aan de nieuwverkopen (82% van de instroom in 2020), maar ook het aantal occasion geïmporteerde PHEV's is sterk gestegen in 2020 (hoewel qua procentueel aandeel in de instroom het juist sinds 2017 daalt). De export is in absolute zin sinds 2019 afgenomen.

### Occasion import van BEV en PHEV betreft relatief veel jonge voertuigen

In 2020 was rond de 45% van de occasion import van BEV's niet ouder dan 1 jaar. Ruim 70% van de BEV occasion import auto's was niet ouder dan 2 jaar.

### Occasion import BEV voornamelijk bij zakelijke rijder maar aandeel zakelijk neemt af

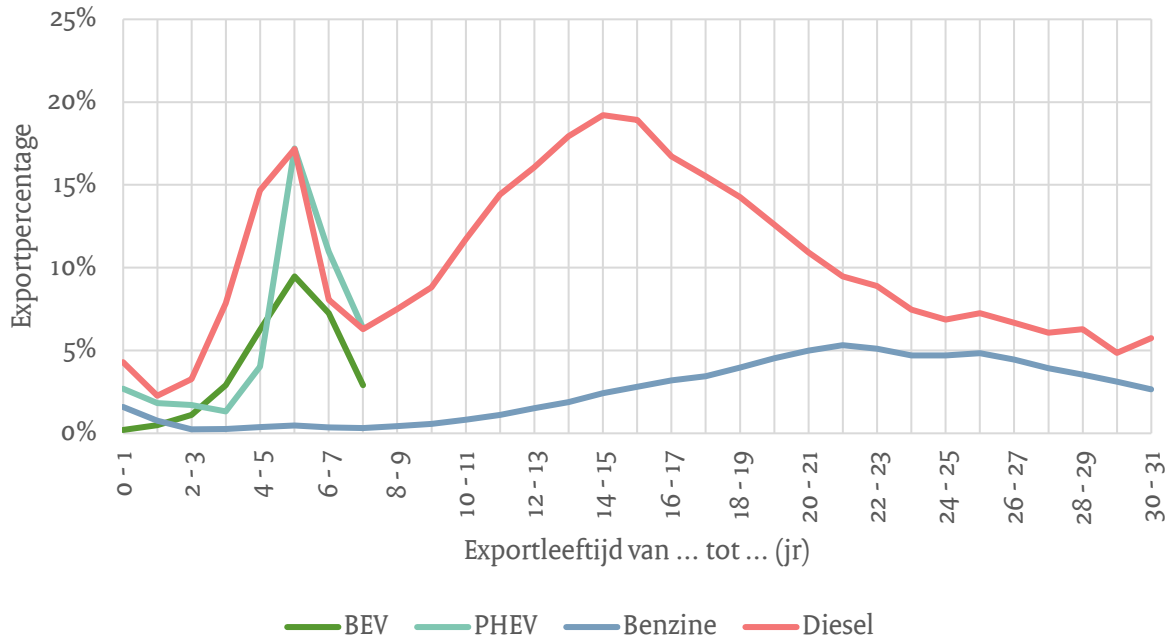
Hoewel dit aandeel wel is afgenomen van 66% in 2019 naar 61% in 2020 (en naar 56% in de eerste helft 2021), komt nog steeds het grootste deel van de occasion import bij de zakelijke rijder terecht. Mogelijk bij een deel van de gevallen ingegeven door fiscale 'prikkel's waarbij een geïmporteerde jonge occasion (<2 jaar) nog voor meerdere jaren in aanmerking komt voor de lagere bijtellingstarieven van de voorgaande jaren. De bijtellingskorting geldt maximaal 60 maanden vanaf de datum eerste toelating van een voertuig waar ook ter wereld. Dit maakt het fiscaal gezien interessant om jonge voertuigen te importeren.

### Ook bij geïmporteerde auto's rijdt de zakelijke rijder vaker in een hoger segment dan particulieren

Dat geldt voor alle brandstoffen, maar is het meest prominent aan de orde bij PHEV en diesel auto's.

### Exportpiek rond exportleeftijd van 5 tot 6 jaar bij PHEV beduidend hoger dan bij BEV

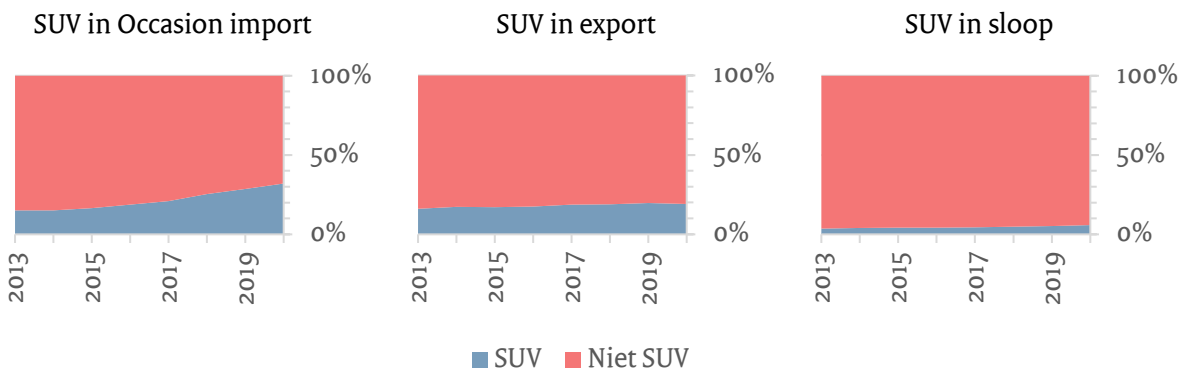
PHEV's tonen een veel sterkere exportpiek dan BEV bij de voertuigleeftijd van 5 tot 6 jaar (PHEV 17% versus BEV 9%). Ook de cumulatieve exportkans ligt na 5 jaar voor PHEV beduidend hoger dan voor BEV's, maar wel lager dan bij diesel. Na 5 tot 6 jaar is de kans op export voor een BEV momenteel circa 19%, terwijl deze voor PHEV's ruim 26% is.



Figuur 83: Export per brandstof-leeftijdscohort (uit par. 4.6.3)

### Stijging aandeel SUV's in import, stijging (nog) niet in export zichtbaar

De toename aan SUV's in de instroom, bestaande uit import en nieuwverkoop, zorgt voor een sterke stijging van het aantal SUV's in de vloot. De beperkte afvoer van SUV's, in de vorm van export en sloop, draagt indirect ook bij aan deze toename.



Figuur 91: Procentueel aandeel SUV in occasion import, export en sloop per jaar (alle brandstoffen) (uit par. 4.8)

## De binnenlandse occasionmarkt

### Ca. 1,5 miljoen binnenlandse occasionsverkoop in 2020

Hoewel het enigszins fluctueert door de jaren, is er gemiddeld een toename in het aantal binnenlands van eigenaar gewisselde occasion personenauto's. In 2015 was het aantal binnenlands verkochte occasions nog ongeveer 1,4 miljoen en dit steeg tot bijna 1,5 miljoen in 2020. De binnenlandse occasionsverkoop betreft in 2020 ongeveer 17% van de omvang van het totale wagenpark.

### Aandeel BEV in occasionmarkt nog beperkt, maar wel een duidelijke stijgende lijn zichtbaar

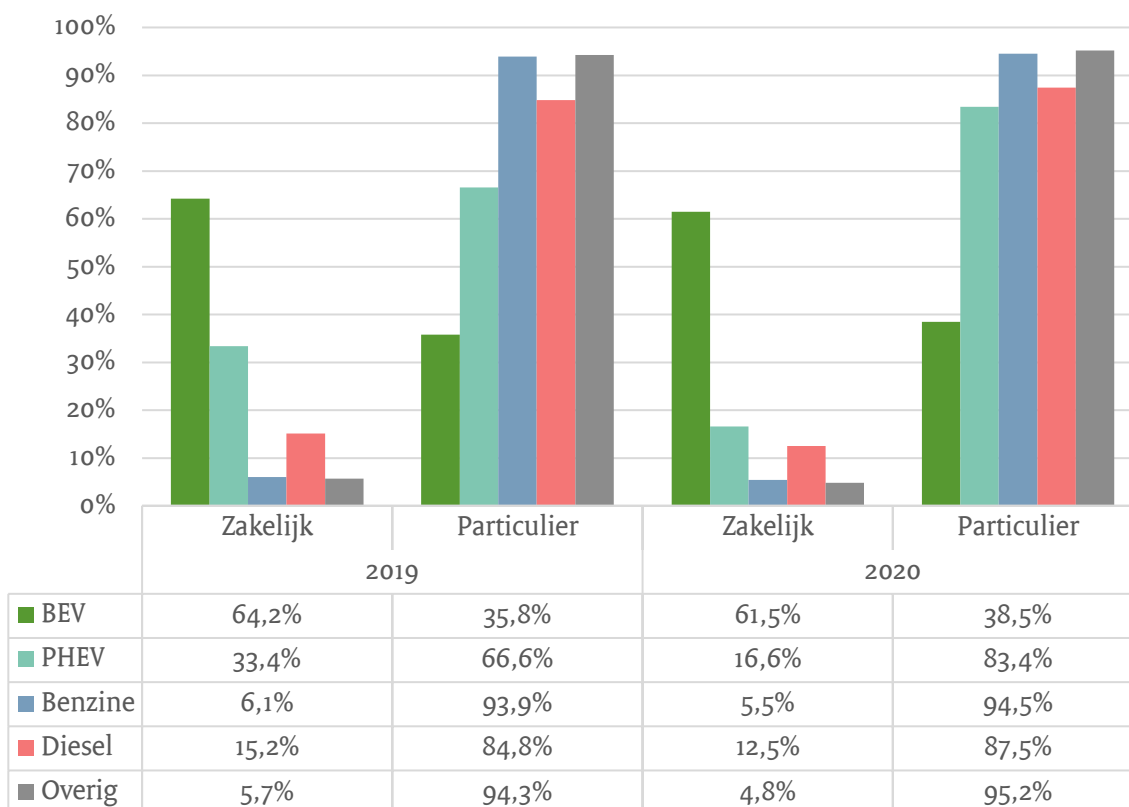
Het percentage van BEV's in de totale binnenlandse occasionmarkt groeit weliswaar, toch was in 2019 slechts 0,5% van de occasion personenauto's die binnen Nederland van eigenaar wisselde een BEV en in 2020 was dat toegenomen tot 0,8%; ca. 12.500 occasion auto's die van eigenaar zijn verwisseld.

### Bijna 93% van alle binnenlandse occasions in particuliere deelmarkt

Het aantal binnenlandse occasion auto's dat bij particuliere eigenaren terecht kwam, was in 2020 ruim 13 keer zo groot als de zakelijk binnenlandse occasionsverkoop.

### Occasion BEV's vaak bij zakelijke rijders, occasion PHEV's vaker bij de particulier

Van het totaal aantal binnenlands verkochte occasion BEV's in 2020 kwam bijna 62% bij een zakelijke eigenaar terecht en 38% bij particulieren. Ten opzichte van 2019 was in 2020 de binnenlandse occasionsverkoop van PHEV qua aandeel van particulieren duidelijk toegenomen, van 67% in 2019 naar 83% in 2020). Deze patronen hangen samen met het feit dat de PHEV-ingroei in de nieuwverkopen enkele jaren voorliep op de BEV-ingroei, waardoor de PHEV's ook eerder zijn gaan doorstromen van de zakelijke naar de particuliere markt.



Figuur 94: De procentuele aandelen van de deelmarkten in de binnenlandse occasionsverkoop per brandstof in 2019 en 2020 (uit par. 5.2)

### BEV 7,4% van de zakelijke binnenlandse occasionsverkoop in 2020

In de laatste jaren vertoont het aandeel BEV in de binnenlandse occasionsverkoop aan zakelijke gebruikers een duidelijk stijging tot 7,4% in 2020.

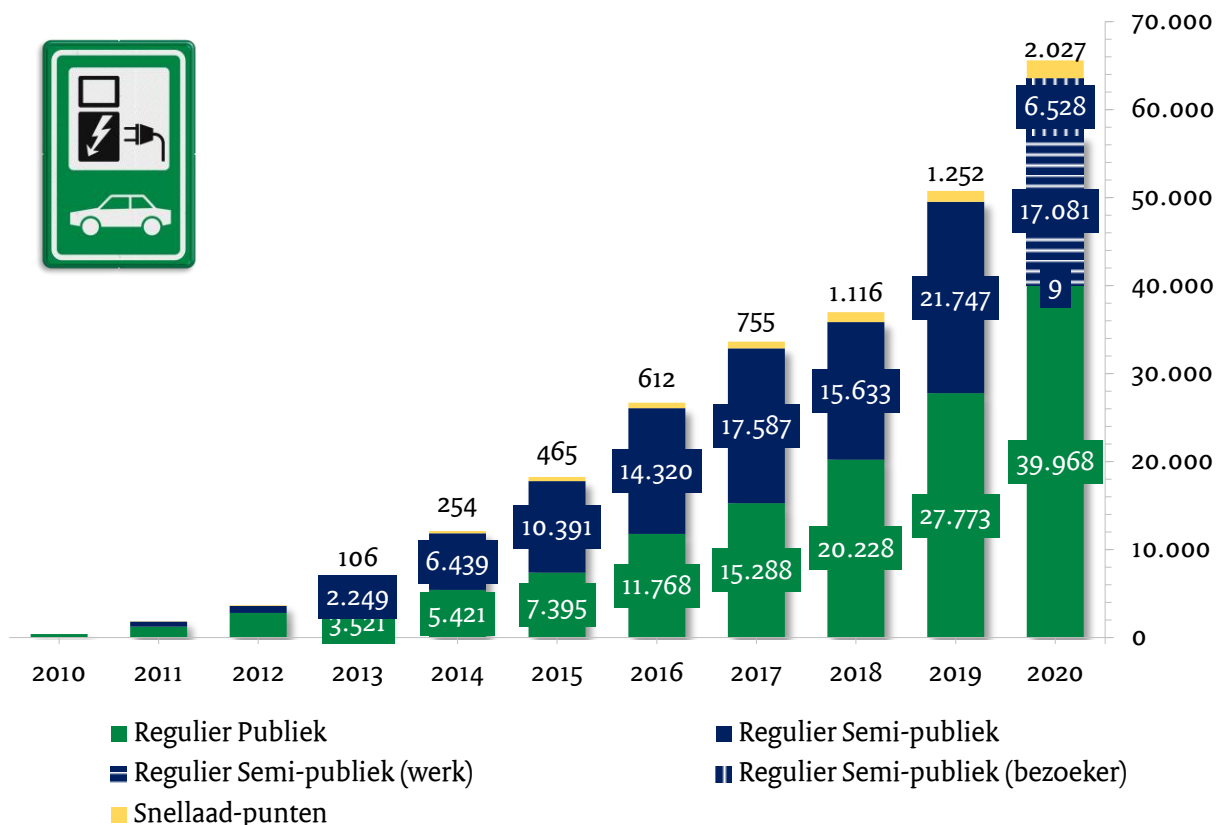
### Benzineauto's 84% van de particuliere occasionsverkoop. Stekkerauto's samen nog geen 2%

Benzine vertegenwoordigt het overgrote deel van de occasionverkoop aan particulieren. Gemiddeld 84% in de afgelopen jaren. De aandelen in de binnenlandse occasionsverkoop van 'stekkerauto's' zijn nog gering en betrof in 2020 0,3% BEV en 1,5% PHEV. Net als bij de zakelijk deelmarkt, neemt het procentuele aandeel van diesel steeds verder af.

## Laadinfrastructuur

### Eind 2020 meer dan 65.000 laadpunten

Eind 2020 waren er bij elkaar opgeteld meer dan 65.000 publieke en semi-publieke reguliere en snellaadpunten. Het aantal private laadpunten wordt geschat op 160.000 ofwel bijna 2,5 keer zoveel als de optelsom van publieke en semi-publieke laadpunten.

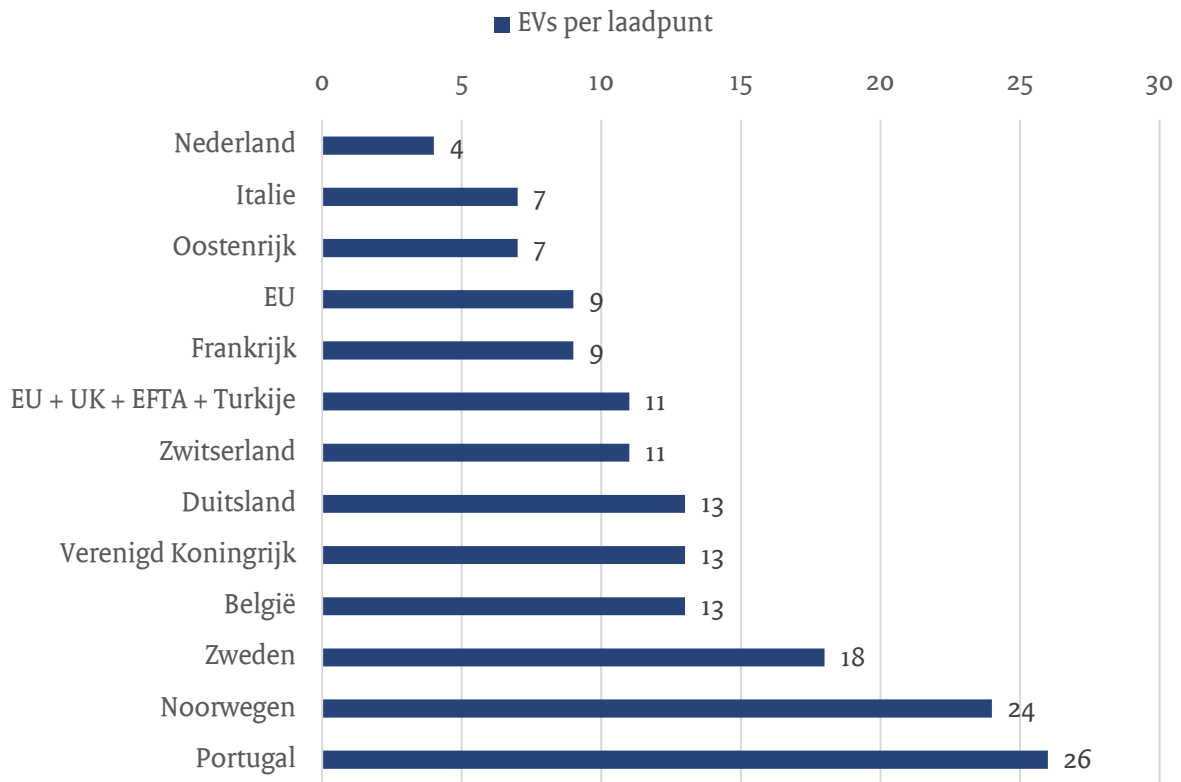


Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. (uit par. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.)

### Nederland ca 4 stekkerauto's per laadpunt

De dekking van het netwerk van publieke en semi-publieke laadpunten kan onder meer worden uitgedrukt in het aantal stekkerauto's per laadpunt. Nederland is koploper met ca. 4 stekkerauto's per laadpunt. Ter illustratie: in Portugal moeten 26 stekkerauto's een laadpunt delen en is de kans dat dit (semi) publieke laadpunt bezet is dus veel groter dan in Nederland. Een groot deel van de EV rijders heeft een eigen laadpunt maar met de groei van de elektrische automarkt zal het aandeel EV rijders zonder

eigen laadpunt bij het woonhuis, dus volledig afhankelijk van de publieke en semi-publieke laadinfrastructuur, toenemen.



Figuur 106: Het aantal stekkerauto's per laadpunt van de top 10 landen in Europa met de meeste laadpunten, peildatum eind 2020 (uit par. 6.5)