



ÈLE TELEGRAAF

Suzuki, Honda en Mitsubishi bovengemiddeld goed verkocht

Plus voor kleine dealer

Na jaren van groei hebben de grootste auto-dealers van Nederland in 2024 voor het eerst marktaandeel verloren aan de kleinere autoverkopers. Dat betekent niet dat er een einde komt aan de consolidatieslag. Buitenlandse dealerreuzen zien in hun Nederlandse branchegenoten namelijk een hele mooie overnameprooi.

door Gert van Harskamp

Voor autodealers was 2024 in meerdere opzichten anders dan voorgaande jaren, blijkt uit het jaarlijkse dealerholdingonderzoek van dataverwerker Aumacon dat maandagavond is gepresenteerd. Nog steeds wordt bijna de helft van alle auto's verkocht door de tien grootste dealers van het land, maar het marktaandeel is wel een fractie kleiner geworden. Dat is sinds het start van het onderzoek in 2013 niet meer voorgekomen.

„Het aantal verkochte auto's door de tien grootste nam wel met 15,5% toe tot 247.973”, legt Aumacon-directeur Clem Dickmann uit. „Alleen het verkoopvolume van de overige autodealers steeg nog harder. Daardoor kan het toch dat de top 10 marktaandeel verliest.”

Nederland telt op dit moment ongeveer 250 zelfstandige dealerbedrijven. Maar afgelopen ruim tien jaar kent het dealerlandschap een enorme samenklontering. In 2013 verkochten de grootste tien autobedrijven minder dan een kwart van het aantal nieuwe auto's. Afgelopen jaar is dat 48,5%.

Overigens is het Neder-

IN HET KORT

- De tien grootste autodealers in Nederland verloren in 2024 voor het eerst marktaandeel aan kleinere dealers.
- Dalend marktaandeel komt door bovengemiddelde verkopen van kleinere merken zoals Suzuki en Honda en de sterke groei in bestelautoverkoop bij kleine dealers.
- Volgens Aumacon zal deze trend tijdelijk zijn.

landse dealerlandschap voor Europese begrippen extreem geconcentreerd. De vijftig grootste dealers zijn hier goed voor 77,2% van het totaal aantal nieuw verkochte auto's. In Europa ligt dat gemiddelde marktaandeel van de top 50 op 22%, blijkt uit cijfers van de Britse data-analist ICDDP.

„Dat het marktaandeel van de grootste bedrijven in Nederland afgelopen jaar stinkt, komt omdat kleinere merken als Suzuki, Honda en Mitsubishi bovengemiddeld goed zijn verkocht”, aldus Dickmann. „Deze mer-

ken worden vertegenwoordigd door juist kleinere dealerbedrijven die buiten de top-100 vallen.”

Bestelauto's

Daarnaast draagt de enorme verkoopgolf aan bestelauto's bij aan het dalende marktaandeel van de grootste autodealers. Dickmann: „Door gewijzigde belastingregels, zoals afschaffing van de bpm (aanschafbelasting, red.) voor bestelauto's op 1 januari dit jaar, zijn er in 2024 uitzonderlijk veel nieuwe bestelauto's geregistreerd. Die worden echter

vooral verkocht door kleinere dealerbedrijven die zich op de markt van bestelbussen en -auto's richten. De grote dealerbedrijven hebben zich nagenoeg allemaal toegelegd op de verkoop van personenauto's.”

De Aumacon-directeur zegt dan ook 'met zekerheid' dat de daling van het marktaandeel bij dealerreuzen eenmalig is. „De concentratie en consolidatie gaan zich in 2025 weer voortzetten. Vooral ook omdat wij verwachten dat veel grote buitenlandse partijen Nederlandse dealerbedrij-

ven willen overnemen. Voor buitenlandse partijen is de Nederlandse markt erg aantrekkelijk, want bij één overname pakken ze ook direct een relatief groot marktaandeel. Daarnaast zijn Nederlandse ondernemingen in de automobielsector erg goed georganiseerd.”

In de lijst van tien grootste autoverkopers in Nederland wordt plek twee tot en met vier momenteel al bezet door drie buitenlandse dealerreuzen. Nummer drie Tesla zal echter door instortende verkopen dit jaar een fors marktaandeel verliezen en kelderen in de lijst.

De Duitse dealerreus Emil Frey en het Zweedse Hedin blijven echter fors groeien. Emil Frey zag het aantal verkopen in 2024 zelfs met 41,1% stijgen ten opzichte van 2023. Toch moeten de Duitsers het Brabantse Van Mossel Group, het dealerbedrijf van keukenboer Ben Mandemakers en ceo Erik Berkhof, nog ver voor zich laten.

Opvallend is dat Van Mossel na jaren dubbelcijferige groei in 2024 wel licht marktaandeel verloor. Berkhof heeft eerder al aangekondigd dat het bedrijf klaar is met groeien in Nederland en het vizier richt op het buitenland, met name 'de Benelux' en 'Duitsland'.

In Duitsland deed de Waalwijkse dealerreus nog een megaovername. In België zit Van Mossel marktleider D'leteren Mobility op de hielen en de verwachting is dat de Brabanders in 2025 de nummer één positie pakt bij de zuiderburen.

PROFIEL LUCA D

Franse lu

De Italiaanse topman van de Group, Luca de Meo (58), opwachting als nieuw baas van Franse Kering, het worstelend bedrijf van luxe merken, waar Yves Saint Laurent.

De Meo verkeert al zijn geliefde in de autosector. Hij heeft een baan bij een Italiaanse vestiging van de in opmars staande Group. De Meo beleefde daar als brandmanager met de heren de iconische Fiat 500. Na zijn vertrek naar de Duitse autogigant Volkswagen in 2015 tot 2020 aan het stuur te hebben gezeten van het opvoertbedrijf Seat. Met het opvoertbedrijf verkopen naar een record aantal visitekaartjes af als topmanag. Zijn grote doorbraak kwam opvolger van de in opspraak Ghosn, de voormalige topman van Nissan. De loodzware erfenis daarvoor op de vlucht sloeg de Meo in zijn functie als nie-

TOP 10 autodealers Nederland

Aantal verkochte auto's	2024	2023	verschil in %
1 Van Mossel Automotive Group	52.501	54.647	-3,9 ↓
2 Emil Frey Nederland	33.300	23.600	+41,1 ↑
3 Tesla Motors Netherlands	30.006	19.388	+54,8 ↑
4 Hedin Automotive	28.588	25.394	+12,6 ↑
5 Broekhuis Groep	24.589	20.404	+20,5 ↑
6 Louwman Dealer Group	21.500	17.899	+20,1 ↑
7 Dealer Groep Pon	17.861	19.343	-7,7 ↓
8 Zeeuw & Zeeuw	14.997	12.173	+23,2 ↑
9 Amega	14.711	13.381	+9,9 ↑
10 Wensink Automotive	9.920	8.055	+23,2 ↑

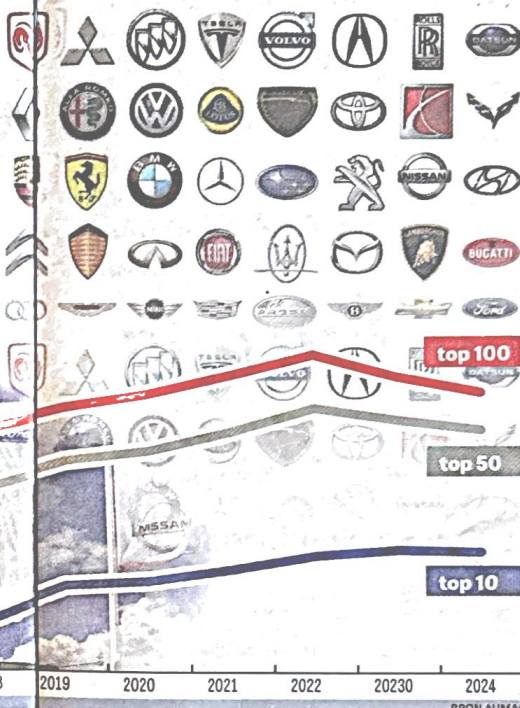
Top-10 247.973 214.745 +15,5%

Aandeel in totale nieuwverkoop

Het aandeel (in procenten) van de 10/50/100 grootste dealerholdings in de totale nieuwverkoop (personen- en bestelauto's) in Nederland.



BLIK OP DE WERELD VAN DE NEDERLANDSE AUTODEALERS



'Jongeren vinden energie onbetaalbaar'

door Theo Besteman

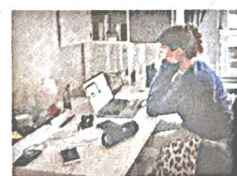
AMSTERDAM • Steeds meer jongeren vrezen hun energierekening niet te kunnen betalen. Van jongeren onder dertig jaar zegt zelfs ruim 60% met hun geld tekort te schieten voor de gas- en stroomnota.

Dat aantal steekt schril af bij het gemiddelde van Nederland. Maar ook daar denkt ruim een derde van alle huishoudens in de toekomst moeite te krijgen om de energierekening te kunnen betalen. Die cijfers blijken uit nieuw representa-

tief onderzoek van vergelijkingsite Independer uitgevoerd door bureau Q&A.

De gemiddelde energierekening is de afgelopen vier jaar met ruim 30% gestegen. In 2021 betaalden huishoudens gemiddeld €1575 per jaar. Nu is dat €2066. Tegelijkertijd zijn de inkomens van jongeren relatief laag: tussen de 25 en 30 jaar verdienen zij gemiddeld €23 per uur. Dat is het laagste van alle werkende leeftijdsgroepen boven de 25.

Bij dertigers zakt dat percentage dat zich grote zorgen maakt naar 43%. Onder zestigplussers is dat nog



maar 22%. Vooral starters en huurders dreigen tussen wal en schip te vallen. Wie niet het geld heeft en kan investeren in bijvoorbeeld een warmtepomp of isolatie, die het verbruik drukken, blijft afhankelijk van duur gas.

Niet alleen de stijgende prijs van gas en elektriciteit

Ook met een baan is energie te duur.

FOTO ANP/HH

baart mensen zorgen. Ook de zogeheten netbeheerkosten op de nota voor het transport van stroom en gas lopen op. Volgens toezicht-houder ACM zullen die kosten de komende 25 jaar „forse” stijgingen laten zien.

Nu bedragen ze gemiddeld €650 per huishouden per jaar. Eind vorig jaar meldde de waakhoud dat de nettarieven met een bandbreedte van €350 tot €550 per jaar kunnen stijgen in 2025.