

Colofon

Datum:

5 november, 2025

Uitgebracht door:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Revnext

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij vragen:

MonitoringDuMo@rvo.nl

Inhoud

1.	Introductie	1
1.1.	Doel en reikwijdte.....	1
1.2.	Lichte bedrijfsvoertuigen: kenmerken per segment	2
2.	Instroom.....	3
2.1.	Instroom op hoofdlijnen.....	3
2.2.	Nieuwverkopen	4
2.3.	Occasion import	12
2.4.	Subsidiëring.....	16
2.5.	Emissies.....	18
3.	Doorstroom	23
3.1.	Binnenlandse occasions	23
3.2.	Aanbod binnenlands occasionmarkt: Gaspedaal.....	26
4.	Uitstroom.....	28
4.1.	Beschrijving op hoofdlijnen.....	28
4.2.	Export en sloop naar segment per jaar	29
4.3.	Uitstroomleeftijd diesel.....	31
5.	Instroom versus uitstroom.....	32
5.1.	Instroom versus uitstroom van lichte bedrijfsvoertuigen per jaar	32
5.2.	Instroom en uitstroom per aandrijflijn lichte bedrijfsvoertuigen	33
5.3.	Instroom en uitstroom per emissieklasse.....	34
6.	Wagenpark.....	35
6.1.	Wagenpark in hoofdlijnen.....	35
6.2.	Wagenpark per aandrijflijn	37
6.3.	Wagenpark in segmenten	41
6.4.	Leeftijden en kilometrage van het wagenpark.....	43
6.5.	Emissies.....	48
7.	Laadinfrastructuur	53
7.1.	Laadinfrastructuur	53
7.2.	Laadmix.....	54
7.3.	Aantal laadpunten	55
7.4.	Spreading van publiek toegankelijke laadpunten	58

Bijlage 1: Afbakeningen, definities en toelichting

Bijlage 2: Beleidscontext

Bijlage 3: Databronnen / geraadpleegde publicaties

Samenvatting

Dit trendrapport geeft inzicht in de ontwikkelingen in de instroom, doorstroom, uitstroom, het wagenpark en de tank- en laadinfrastructuur van lichte bedrijfsvoertuigen tot en met juni 2025. Deze voertuigen betreffen lichte bedrijfsvoertuigen (incl. pick-up trucks) met een wettelijk toegestane maximum massa tot en met 3,5 ton en tot en met 4,250 ton voor BEV lichte bedrijfsvoertuigen.

Instroom

Tussen 2015 en 2018 nam de instroom toe, waarna deze tot 2023 schommelde rond een stabiel niveau van jaarlijks enkele tienduizenden voertuigen. In 2024 verdubbelde de instroom bijna ten opzichte van 2023. Dit is te verklaren door de afschaffing van de BPM-vrijstelling per 1 januari 2025. De combinatie van het vervallen van deze vrijstelling en de voorbereidingen op de invoering van zero-emissiezones droeg sterk bij de toename van diesel in zowel nieuwverkopen als de import van occasions. Tussen 2015 en 2023 liep het aandeel dieselvoertuigen geleidelijk terug, maar in 2024 deed zich een opvallende trendbreuk voor: het aandeel diesel nam weer toe. Deze ontwikkeling hing waarschijnlijk samen met het naderende einde van de BPM-vrijstelling voor dieselbestelvoertuigen en de invoering van ZE-zones, waardoor veel bedrijven in 2024 nog snel (extra) dieselvoertuigen aanschafden. In de eerste helft van 2025 viel de verkoop van nieuwe voertuigen ver terug (Figuur 2), en was er een duidelijke omslag zichtbaar: circa 90% van de nieuwverkopen betrof ZE-modellen (Figuur 4). De impact op de import lijkt kleiner: de aantallen blijven redelijk op het niveau van voor 2024 en het aandeel ZE stijgt licht (Figuur 11). Er lijkt geen sprake te zijn van een groot uitwijk-effect via import begin 2025.

In 2024 waren in alle segmenten lichte ZE-bedrijfsvoertuigen beschikbaar, en het aanbod en de variatie in actieradius namen verder toe (Tabel 2). Waar in 2024 de gemiddelde netto aanschafprijs van een ZE-voertuig nog ruim hoger lag dan een diesel-voertuig zijn in 2025 juist ZE-voertuigen gemiddeld goedkoper door de afschaffing van de BPM-vrijstelling en dalende prijzen (Figuur 7). De gemiddelde WLTP CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen steeg in 2024 na de eerdere daling tussen 2021-2023 als gevolg van de extra diesel nieuwverkopen. Vanaf 2025 schiet deze richting de 0 g/km omdat het overgrote deel van de nieuwverkopen ZE-modellen zijn (Figuur 16).

Doorstroom

In de periode april 2023 tot en met mei 2024 is gekeken naar het aanbod binnenlands occasionmarkt. Het overgrote deel van deze voertuigen heeft een diesel aandrijflijn (94%). Vanaf bouwjaar 2022 omvatten ZE-voertuigen een steeds groter aandeel in de aangeboden occasions. Waar dit in 2021 nog ruim 2% bedroeg, is het in 2024 opgelopen tot bijna 9%.

Uitstroom

De uitstroom bestaat voornamelijk uit export (circa 80 %) en sloop (circa 15%). Vooral kleine lichte bedrijfsvoertuigen bereiken het einde van hun levensduur in Nederland (sloop), terwijl grotere lichte bedrijfsvoertuigen vaak geëxporteerd worden (Figuur 27 en Figuur 28).

Wagenpark

Het netto resultaat van de totale instroom en uitstroom van voertuigen is sinds 2015 met uitzondering van de eerste helft van 2025 positief. Het wagenpark groeide in 2024 met bijna 47.000 voertuigen, de grootste toename tot nu toe. In de periode januari tot en met juni 2025 nam het wagenpark met bijna 19.000 voertuigen af. Het wagenpark lichte bedrijfsvoertuigen bestond medio 2025 uit 1,07 miljoen voertuigen (Figuur 33).

Het aandeel ZE in het wagenpark stijgt naar 4,1% medio 2025. Het aandeel dieselvoertuigen is nog altijd verreweg het grootste in het wagenpark (89% in juni 2025).

Lichte bedrijfsvoertuigen rijden gemiddeld circa 16.500 kilometer per jaar. Het jaarkilometrage van jonge voertuigen is duidelijk hoger, namelijk 22.500 km per jaar in de eerste zes jaren. Lichte bedrijfsvoertuigen veroorzaken een CO₂-uitstoot van circa 3,5 Mton in 2024 en hebben een aandeel van circa 14,7% in de totale uitstoot van de Mobiliteitssector (zie Figuur 46 en Figuur 47).

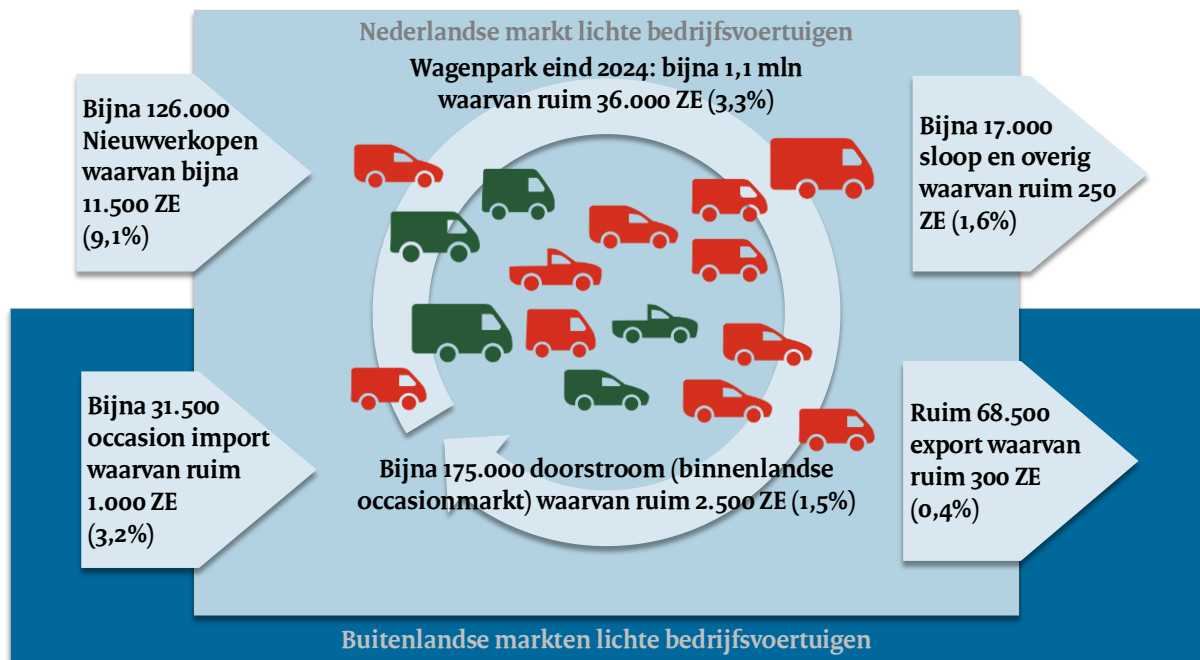
De samenstelling van het wagenpark is tussen 2015 en de eerste helft van 2025 enigszins richting grotere segmenten verschoven. Sinds 2023 is het segment 'Klein' niet meer het meest voorkomende segment, maar is dit het 'Middel' segment (Figuur 39). Door wagenparkvernieuwing neemt het aandeel van het wagenpark met emissieklasse 6 (6abc, 6dt, 6d en 6e) steeds verder toe naar inmiddels 56% medio 2025 en nemen de lagere meer vervuilende emissieklassen steeds verder af (zie Figuur 48).

Laadinfrastructuur

Van de ongeveer 44.000 BEV lichte bedrijfsvoertuigen kan het merendeel gebruik maken van de laadinfrastructuur die aangelegd is voor lichte voertuigen. Alleen de circa 5.000 voertuigen in het segment 'Extra groot' zijn veelal te groot voor de reguliere publieke laadplekken. Eind juni 2025 waren er bij elkaar opgeteld bijna 200.000 publiek toegankelijke laadpunten, waarvan ongeveer 2/3e publiek en het overige deel semipubliek is. Daarbovenop waren er in 2025 naar schatting ongeveer 680.000 thuislaadpunten en ongeveer 135.000 werklaadpunten. Per juni 2025 zijn er zo'n 151 locaties met in totaal 688 laadpunten die geschikt zijn voor het segment 'Extra groot' licht bedrijfsvoertuig. De laaddrukanalyse van de NAL geeft inzicht in de beschikbaarheid van publieke laadpunten tijdens piekmomenten. 60% van de laadpunten was in 2024 voldoende of ruim voldoende beschikbaar en ligt daarmee 6% hoger dan een jaar eerder. De groei van het aantal laadpunten lijkt daarmee gelijk op te gaan met de instroom van ZE-voertuigen.

Conclusie

De afschaffing van de BPM-vrijstelling en de aanstaande ZE-zones hebben geresulteerd in een grote trendbreuk: de nieuwverkopen verdubbelde bijna in 2024 ten opzichte van eerdere jaren door een run op diesel-voertuigen, waarna begin 2025 de nieuwverkopen sterk afnamen en vrijwel alleen uit ZE-voertuigen bestonden. Sinds 2025 zijn ZE lichte bedrijfsvoertuigen gemiddeld goedkoper in aanschaf dan diesel-voertuigen. Het is nog onduidelijk hoe de markt zich zal herstellen in de tweede helft van 2025 en 2026 maar ZE-voertuigen zullen een steeds grotere rol gaan spelen in het lichte bedrijfsvoertuigen wagenpark.



Figuur 1: Schematische weergave van de ontwikkelingen in de markt van lichte bedrijfsvoertuigen in 2024

Afkortingen

- BPM: Belasting van personenauto's en motorrijwielen
- HEV: Hybrid Electric Vehicle / Hybride Elektrisch Voertuig
- MRB: Motorrijtuigenbelasting
- PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle / Plug-in Hybride Voertuig
- BEV: Battery Electric Vehicle / Batterij Elektrisch Voertuig
- FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle / waterstof-elektrische auto met brandstofcel
- ZE: 'Zero Emission' (BEV en FCEV)
- ICEV: Internal Combustion Engine Vehicle (voertuigen met een verbrandingsmotor)
- TCO: Total Cost of Ownership
- NEDC: New European Driving Cycle
- WLTP: Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure
- RDE: Real Driving Emissions
- WTMM: Wettelijk toegestane maximale massa

1. Introductie

1.1. Doel en reikwijdte

Dit trendrapport geeft inzicht in de ontwikkelingen van lichte bedrijfsvoertuigen. Daarbij heeft het rapport een nadrukkelijke focus op de ZE-ingroei in het wagenpark en veranderingen die impact hebben op de CO₂-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen. De data in dit rapport wordt waar mogelijk voorzien van enige duiding, maar de nadruk ligt op het weergeven van feitelijke ontwikkelingen.

Bedrijfsvoertuigen zijn gedefinieerd als voertuigen niet bestemd voor personenvervoer maar voor transport van goederen of andere bedrijfsmatige inzet. De lichte bedrijfsvoertuigen betreffen de bedrijfsvoertuigen met een wettelijk toegestane maximale massa (WTMM) lager of gelijk aan 3,5 ton (hierna: ≤3,5t). Het wagenpark bestaat voor ruim 95% uit lichte bedrijfsvoertuigen met een gesloten opbouw, en daarnaast uit pick-up trucks en diverse andere bijzondere voertuigsoorten met een klein marktaandeel. Volledig elektrische bedrijfsvoertuigen (BEV) met een WTMM tot en met 4.250 kg zijn in dit rapport ook als lichte bedrijfsvoertuigen meegeteld, omdat deze voertuigen na aftrek van het (meer)gewicht van het accupakket vergelijkbaar zijn met lichte bedrijfsvoertuigen tot en met 3.500 kg WTMM. Dit is in lijn met de vrijstelling voor het rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen met een WTMM van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg zoals is opgenomen in het Reglement rijbewijzen¹. In termen van EU-voertuigcategorieën bestaat de populatie lichte bedrijfsvoertuigen uit de onderstaande groepen:

Aandrijflijn	EU-categorie	Gewichtslimiet (WTMM)
Alle aandrijflijnen behalve BEV	N1 + N2	≤ 3.500 kg
Batterij-elektrische aandrijving (BEV)	N1 + N2	≤ 4.250 kg






In dit rapport zijn waar mogelijk de cijfers tot en met 30 juni 2025 meegenomen. Bij het lezen en duiden dient u dus in gedachten te houden dat de cijfers voor het jaar 2025 nog incompleet zijn. Bij de editie van 2026 van dit rapport zullen de gegevens over heel 2025 worden gepresenteerd.

¹ Bron: "Vervolg vrijstelling rijbewijs C voor ZE- bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa van 3.501 tot en met 4.250 kg": [Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

1.2. Lichte bedrijfsvoertuigen: kenmerken per segment

De lichte bedrijfsvoertuigen zijn in segmenten van vergelijkbare voertuigen ingedeeld t.b.v. de trendanalyses (in Bijlage 1 wordt dit uitgebreid toegelicht²). De hoofdkenmerken van de verschillende segmenten zijn in Tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: Hoofdkenmerken lichte bedrijfsvoertuigen per segment o.b.v. kenmerken nieuwverkopten 2024

Segment:	Klein	Middel	Groot	Extra groot	Pick-up
					
Leeggewicht (kg) [gem]	1.200-1.600 [1.400]	1.600-2.250 [1.900]	1.900-2.550 [2.150]	2.000-3.000 [2.450]	1.950-2.700 [2.300]
Laadvermogen (kg) [gem]	550-1.000 [750]	700-1.450 [1.100]	850-1.550 [1.300]	500-1.450 [1.050]	650-1.150 [950]
Laadvolume (m³)	3-4	5-7	8-11	13-16	
Lengte voertuig (m)	4,0-5,0	4,5-5,5	5,5-6,0	6,0-7,0	5,0-5,5
Prijsklasse voertuig³ [gem]	20-35k [27k]	28-58k [41k]	35-65k [48k]	33-72k [49k]	35-103k [71k]
CO₂-emissie (g/km)⁴ [gem]	129-155 [142]	172-206 [191]	192-293 [237]	210-375 [277]	223-277 [239]
Voorbeelden:					
VW	Caddy	Transporter ID.Buzz	Crafter	Crafter	Amarok
Renault	Express / Kangoo	Trafic	Master	Master	
Opel	Combo	Vivaro	Movano	Movano	
Peugeot	Partner	Expert	Boxer	Boxer	
Mercedes-Benz	Citan	Vito	Sprinter	Sprinter	
Citroen	Berlingo	Jumpy	Jumper	Jumper	
Ford	Transit Connect/Courier	Transit Custom	Transit	Transit	Ranger
Toyota	Proace City	Proace			Hilux Land Cruiser
Nissan	Townstar	Primastar	Insterstar	Interstar	
Fiat	Doblo	Scudo	Ducato	Ducato	
Iveco			Daily 35	Daily 35/40/50	
MAN			TGE	TGE	
Dodge					RAM 1500

² In deze paragraaf staat ook een vergelijking met de segmentindeling van RDC / voertuigenhandel

³ Exclusief BPM en BTW

⁴ WLTP-normuitstoot op basis van het diesel bedrijfsvoertuigen

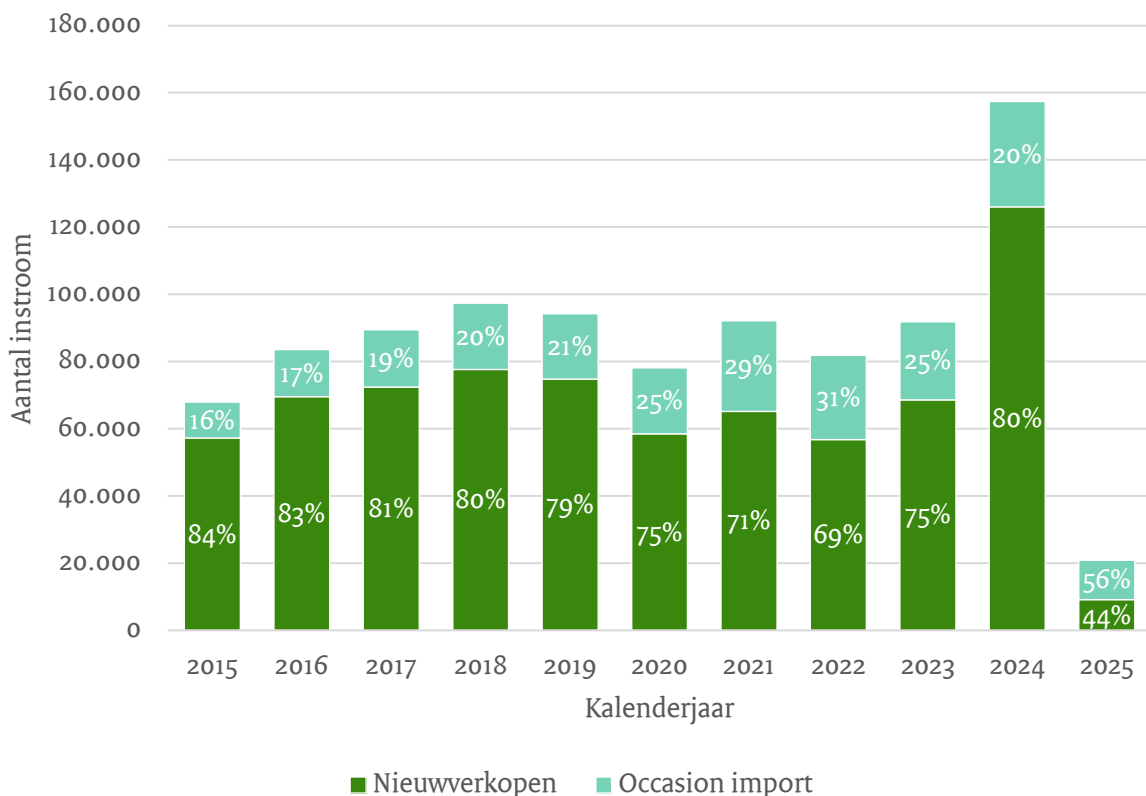
2. Instroom

2.1. Instroom op hoofdlijnen

De totale instroom van lichte bedrijfsvoertuigen bestaat uit nieuwverkopen en de import van occasions uit het buitenland, zoals weergegeven in Figuur 2. Tussen 2015 en 2018 nam de instroom toe, waarna deze tot 2023 fluctueert tussen de 80 en 90 duizend voertuigen per jaar. In 2024 bedroeg de totale omvang van de instroom 157.389 voertuigen, een stijging van 73% ten opzichte van het jaar ervoor, en verreweg het hoogste aantal in de hier beschreven periode.

Een verklaring voor deze toename is de afschaffing van de BPM-vrijstelling per 1 januari 2025, zoals beschreven in paragraaf 1 (beleidscontext). Daarnaast voerden bijna dertig gemeenten vanaf 1 januari 2025 zero-emissiezones in, waar in de binnenstad alleen nog nieuwe emissievrije bestelauto's en vrachtwagens zijn toegestaan (zie bijlage 2)⁵. De combinatie van het vervallen van de BPM-vrijstelling en de voorbereidingen op de invoering van zero-emissiezones heeft sterk bijgedragen aan de stijging in zowel nieuwverkopen als import van occasions. De instroom lag in 2024 bijna twee keer zo hoog als het niveau in de voorgaande jaren. In de eerste helft van 2025 is vervolgens een terugval in met name de nieuwverkopen te zien.

Tot en met 2022 groeide het aandeel occasion import gestaag ten opzichte van nieuwverkopen. Vanaf 2023 fluctueert het aandeel occasion import wat meer. En vanwege de aanzienlijk lagere nieuwverkopen in de 1^e helft van 2025 is in die periode het aandeel occasion import veel groter dan in de jaren ervoor.



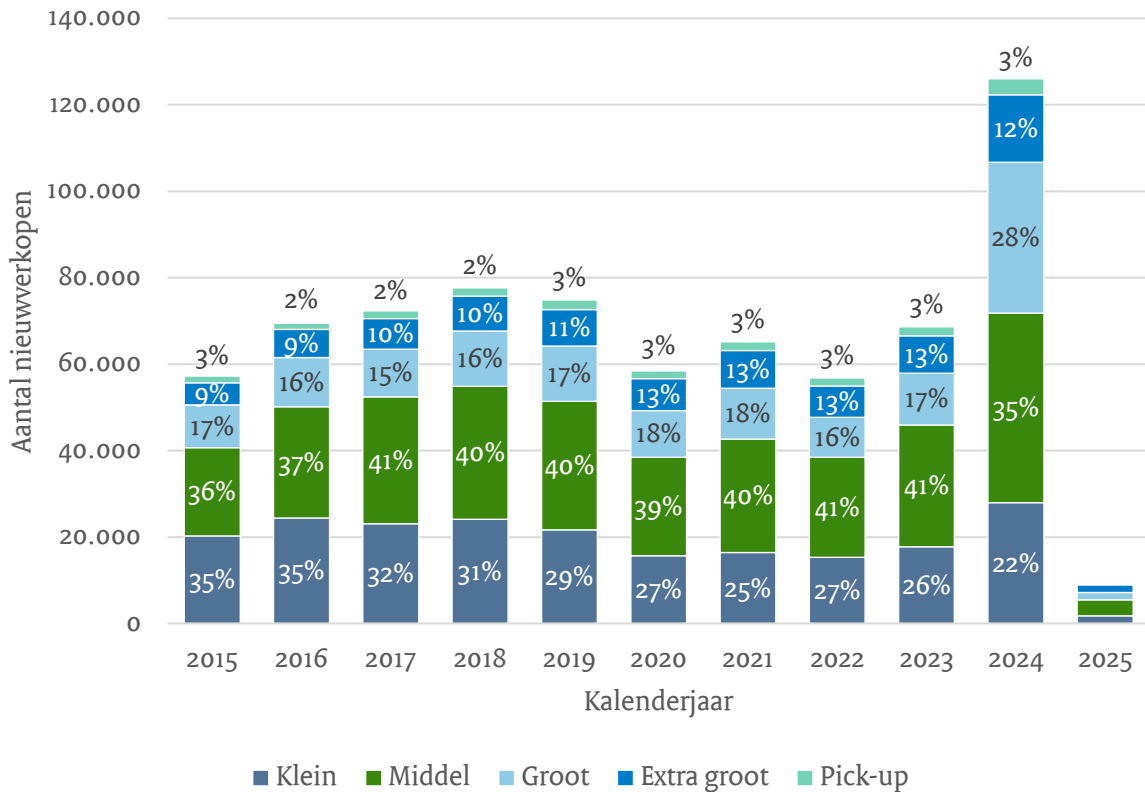
Figuur 2: Instroom lichte bedrijfsvoertuigen: nieuwverkopen en occasion import in 2015-2024 en 2025 t/m juni

⁵ <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/toegangsregels>

2.2. Nieuwverkopen

2.2.1. Nieuwverkopen per segment per jaar

In Figuur 3 is een duidelijke verschuiving te zien in de procentuele verdeling van nieuw verkochte kleine lichte bedrijfsvoertuigen. Tot 2024 vond deze verschuiving voornamelijk plaats richting middelgrote bedrijfsvoertuigen. In 2024 is echter sprake van een trendbreuk: het aandeel middelgrote bedrijfsvoertuigen daalt met 6 procentpunt ten opzichte van het jaar ervoor. Tegelijkertijd nam het aandeel grote bedrijfsvoertuigen in 2024 fors toe, met een stijging van 11 procentpunt ten opzichte van 2023. Het anticipatie-effect op het afschaffen van de BPM-vrijstelling lijkt daarmee het sterkst onder grote bedrijfsvoertuigen die mogelijk door de CO₂-afhankelijke BPM een relatief grote prijsstijging krijgen. In de eerste helft van 2025 werden 9.107 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen gekocht.



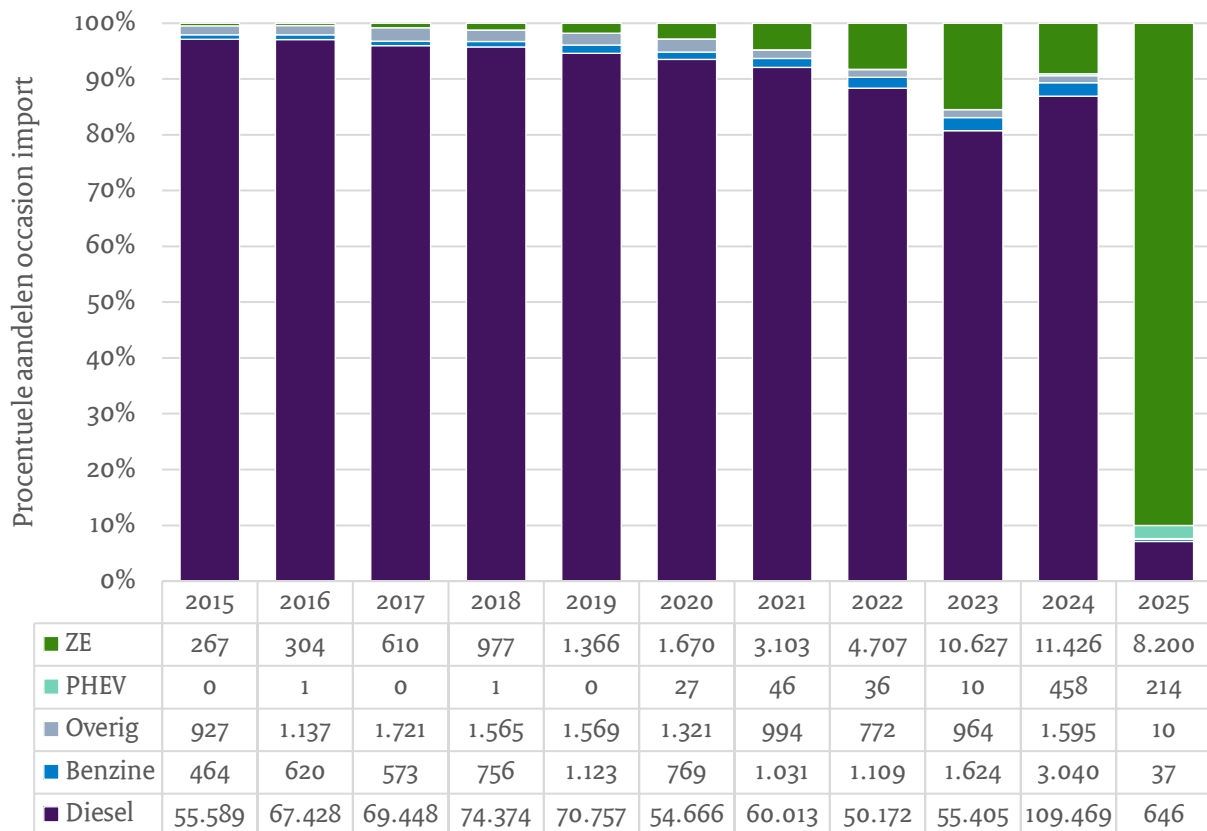
Figuur 3: Omvang en segmentverdeling nieuwverkopen lichte bedrijfsvoertuigen in 2015-2024 en 2025 t/m juni

2.2.2. Nieuwverkopen per aandrijflijn per jaar

Tussen 2015 en 2023 daalde het aandeel diesel van 97% naar 81%. In 2024 is echter sprake van een opvallende trendbreuk: het aandeel diesel steeg naar 87%. Deze toename hangt waarschijnlijk samen met het eerder genoemde verdwijnen van de BPM-vrijstelling op diesel bedrijfsvoertuigen en de invoering van ZE-zones, waardoor veel bedrijven nog in 2024 dieselveertuigen aanschaffen. Diezelfde beleidswijziging lijkt ook van invloed op het lage aandeel diesels in de eerste helft van 2025: slechts 7% van de nieuwverkopen.

De aandrijflijnen BEV en FCEV vormen samen de categorie zero-emissie (ZE), die momenteel vrijwel uitsluitend uit BEV's bestaat. Op 30 juni 2025 telde het Nederlandse wagenpark in totaal 43.994 lichte bedrijfsvoertuigen met een ZE-aandrijving, waarvan 37 FCEV's en 43.956 BEV's.

Het aantal ZE nam in de beschreven periode jaarlijks toe. De daling van het procentuele aandeel in 2024 komt door de sterke toename van nieuwe dieselveertuigen. In de eerste helft van 2025 was een sterke omslag zichtbaar: ongeveer 90% van de nieuwverkoop bestond uit voertuigen met een ZE-aandrijving.



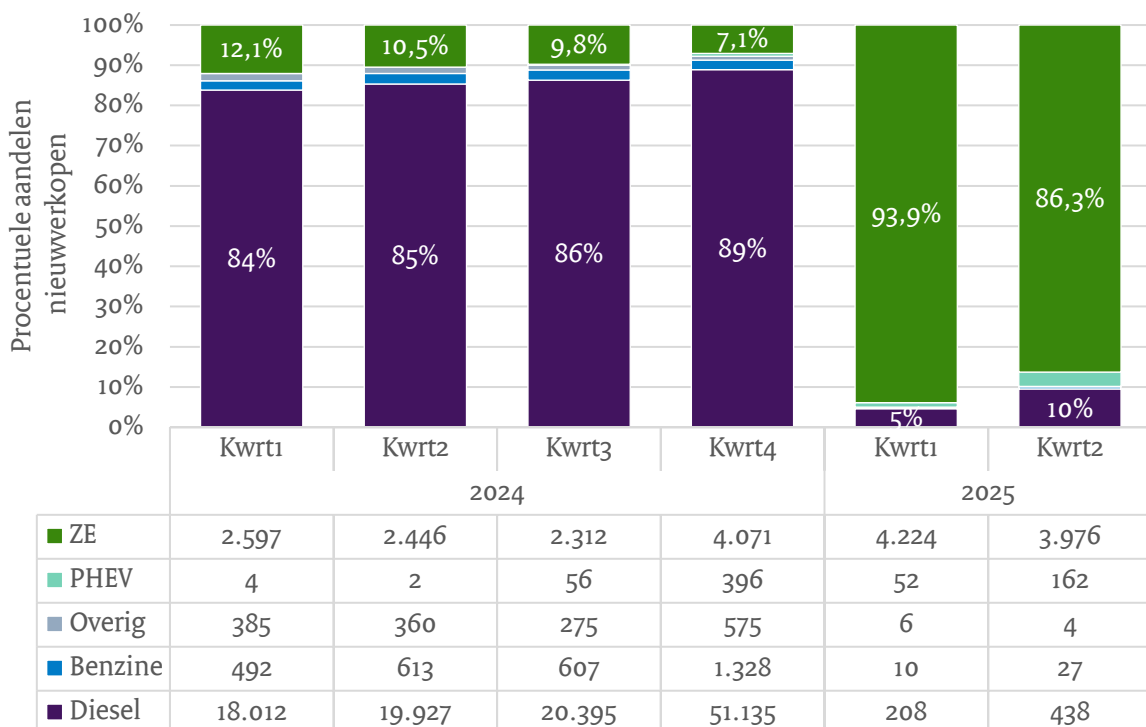
Figuur 4: Nieuwverkopen per aandrijflijn in 2015-2024 en 2025 t/m juni

2.2.3. Nieuwverkopen per aandrijflijn per kwartaal 2024-2025

Figuur 5 geeft de aantallen en de procentuele verdeling per brandstof per kwartaal van de nieuwverkopen van lichte bedrijfsvoertuigen in 2024 en de eerste helft van 2025 weer. Het geeft daarmee een gedetailleerder beeld van de meest recente ontwikkelingen ten opzichte van Figuur 4. In 2024 daalde het aandeel ZE voertuigen elk kwartaal. Tegelijkertijd nam het aandeel dieselveertuigen juist per kwartaal toe.

De absolute aantallen nieuwverkopen bleven in de eerste drie kwartalen van 2024 nagenoeg stabiel, met een gemiddelde van 22,8 duizend voertuigen per kwartaal. In het vierde kwartaal was echter sprake van een duidelijke piek: het aantal nieuwverkopen steeg fors naar 57,5 duizend voertuigen. Deze stijging komt vrijwel geheel door extra aangeschafte dieselveertuigen. Ruim 55% van deze nieuwverkopen vonden plaats in de maand december.

In de eerste helft van 2025 bestond het overgrote deel van de nieuwverkopen uit ZE-voertuigen.

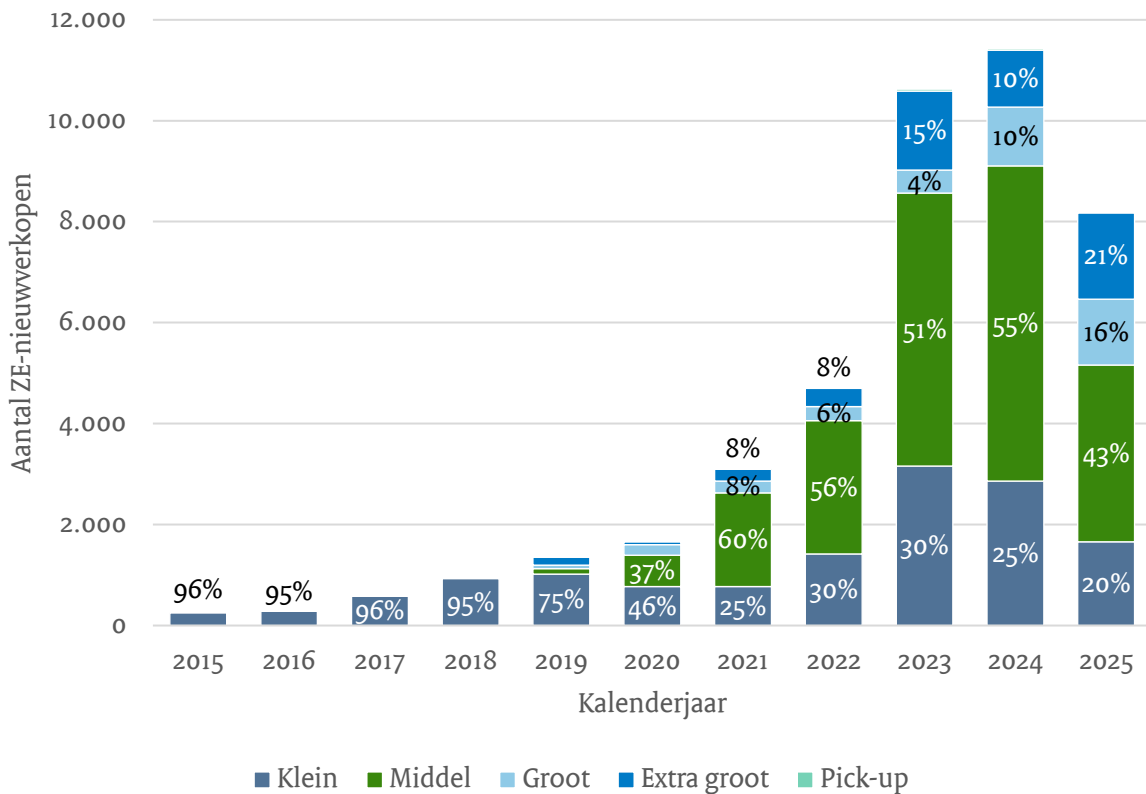


Figuur 5: Aantallen en aandelen nieuw verkochte lichte bedrijfsvoertuigen per brandstof per kwartaal in 2024 en 2025 t/m juni

2.2.4. ZE nieuwverkopen per segment per jaar

In 2024 werden in totaal 11.426 ZE lichte bedrijfsvoertuigen verkocht, een stijging van bijna 8% ten opzichte van 2023. Deze groei doet zich voornamelijk voor in de segmenten 'Middel' en 'Groot'. De sterkste toename is zichtbaar in het segment 'Groot': daar steeg het aantal ZE-nieuwverkopen met 707 voertuigen, een groei van 154% ten opzichte van het jaar ervoor.

In de eerste helft van 2025 zijn er al 8.200 ZE-voertuigen verkocht. Dat komt neer op 72% van het totale aantal ZE-nieuwverkopen in heel 2024.







Figuur 6: Omvang en segmentverdeling lichte bedrijfsvoertuigen nieuwverkopen ZE per jaar in 2015-2024 en 2025 t/m juni

2.2.5. Aanbod ZE merk-modellen per segment

In Tabel 2 wordt het aanbod ZE van lichte bedrijfsvoertuigen in 2024 weergegeven. In 2024 is het aanbod van lichte bedrijfsvoertuigen met 8 modellen toegenomen ten opzichte van 2023. Tegelijkertijd is ook de gemiddelde actieradius gestegen. In de segmenten 'groot' en 'extra groot' is de gemiddelde prijs gedaald.

Tabel 2: Aanbod ZE Merk-Modellen lichte bedrijfsvoertuigen in 2024 ⁶

Segment:	Klein	Middel	Groot	Extra groot
				
Leeggewicht (kg) [gem] ⁷	1.150-1.600 [1.500]	1.700-2.500 [2.100]	2.000-2.650 [2.450]	2.150-3.000 [2.650]
Laadvermogen (kg) [gem]	600-950 [750]	500-1.050 [900]	850-1.200 [1.000]	800-1.500 [1.150]
Laadvolume (m3)	3-4	5-7	8-11	13-16
Lengte voertuig (m)	4,0-5,0	4,5-5,5	5,5-6,0	6,0-7,0
Actieradius (km, WLTP) [gem]	274-338 [306]	234-447 [330]	240-385 [250]	178-393 [240]
Prijsklasse voertuig⁸ [gem]	31-39k [35k]	35-65k [49k]	45-72k [61k]	53-88k [60k]
Meest verkocht⁹:				
	Opel Combo	Volkswagen ID.Buzz	Mercedes eSprinter	Ford Transit
	Peugeot E-Partner	Opel Vivaro	Ford Transit	Renault Master E-tech
	Renault Kangoo	Peugeot Expert	Maxus eDeliver 9	Mercedes eSprinter
Aantal modellen¹⁰:	19	18	11	14

⁶ De spreiding rond het gemiddelde is opgesteld op basis van het 5^e en 95^e percentiel.

⁷ Het meergewicht van ZE ten opzichte van de totale segmentgemiddelden is (nog) beperkt en varieert tussen 100 en 300 kg. Batterijgroottes zullen naar verwachting toenemen.

⁸ Exclusief BPM en BTW

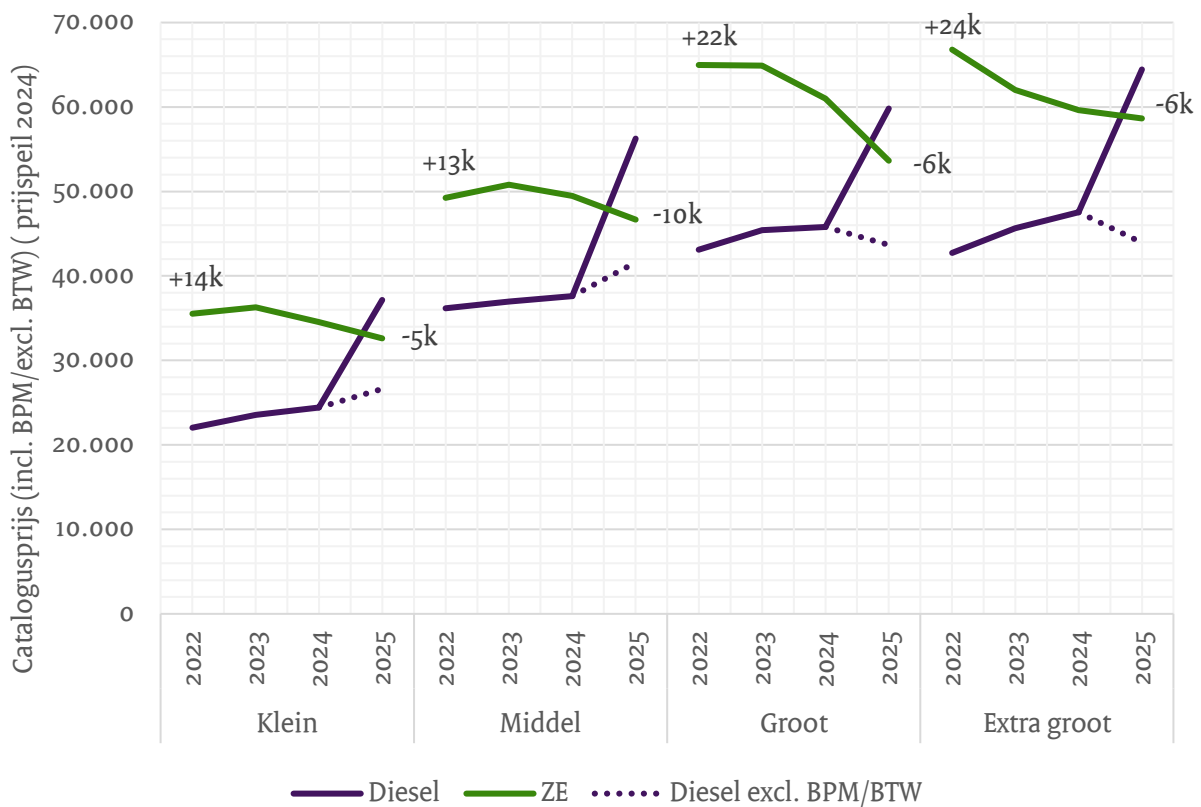
⁹ Top 3 verkocht in 2024.

¹⁰ Minimaal 3 verkocht in 2024.

2.2.6. Prijsontwikkeling ZE en diesel

In 2025 liggen de gemiddelde netto catalogusprijzen (aanschafprijs) van een ZE-voertuig in alle segmenten lager dan een diesel-voertuig (circa €-5.000 tot €-10.000) (Figuur 7). Zonder de afschaffing van de vrijstelling van BPM (stippellijn) zouden de prijzen van diesel-voertuigen nog ruim onder die van ZE-voertuigen liggen, ondanks de dalende trend van de ZE-prijzen.

Naast aanschafprijverschillen is de TCO (total cost of ownership) vaak een belangrijker criterium in de voertuigkeuze^{11 12}. Hierbij spelen naast de aanschafprijs ook de restwaarde en kosten per kilometer een rol. Omdat ZE-voertuigen lagere brandstof- en onderhoudskosten per gereden kilometer hebben, is het voordeel op basis van de TCO vaak groter dan op basis van aanschafprijzen. Daarbij geldt dat bij hoge jaarkilometrages het voordeel het grootst is.



Figuur 7: Voertuigprijzen nieuwverkopten, gewogen gemiddelde per segment 2020-2024 en 1e helft 2025: diesel versus ZE¹³

¹¹ Bron: Effectenstudie – Afbouw BPM-vrijstelling voor ondernemers (Revnext, 2022)

¹² Bron: Achtergrondrapport licht bedrijfsvoertuigmodel (Revnext, 2022)

¹³ Het pick-up segment bevat veel spreiding rond de gemiddelde prijzen en relatief lage verkoopaantallen, daarom is er voor gekozen deze hier niet op te nemen

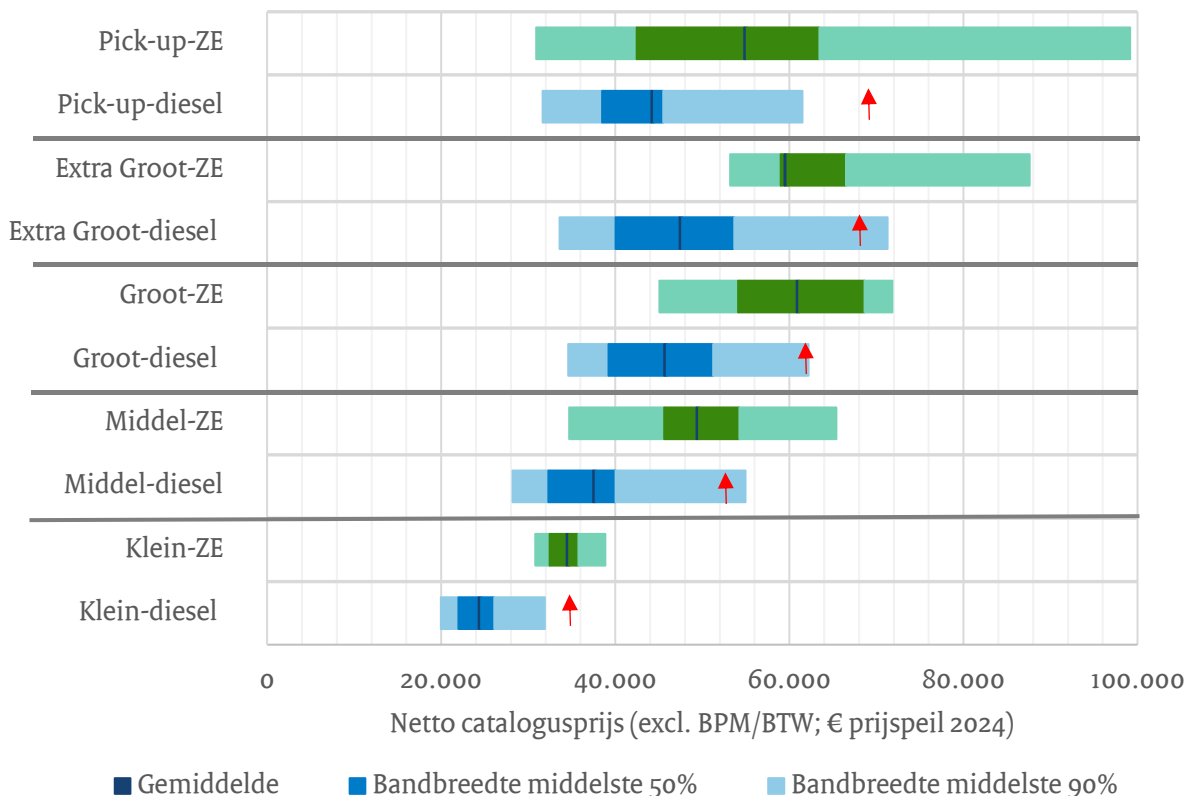
2.2.7. Bandbreedte voertuigprijzen per segment

De bandbreedte van de netto catalogusprijs (aanschafprijs excl. btw) geeft een indicatie van de mate waarin ZE-voertuigen kunnen concurreren met diesel-voertuigen (Figuur 8). De gemiddelde aanschafprijs van een ZE licht bedrijfsvoertuig lag binnen alle segmenten hoger dan die van een vergelijkbaar diesel licht bedrijfsvoertuig in 2024. Binnen de segmenten is er een gedeeltelijke overlap van ZE- en diesel-aanschafprijzen. Bij bepaalde budgetten kan er dus al wel gekozen worden voor een ZE-voertuig. In 2025 is dit beeld door het vervallen van de BPM-vrijstelling sterk veranderd.

Om het effect van het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers te visualiseren is het gemiddelde BPM-effect op basis van de eerste helft 2025 uit (vorige paragraaf) opgenomen in Tabel 3 en met een rode pijl ingetekend in Figuur 8. Het BPM effect is het verschil tussen de gemiddelde prijs exclusief BPM (dus wanneer de ondernemersvrijstelling zou zijn toegepast) en de gemiddelde prijs inclusief BPM. De BPM-effect pijl wijst naar boven om aan te duiden dat met verdwijnen van de ondernemersvrijstelling qua prijs een ZE-alternatief meer te overwegen valt.

Tabel 3: Gemiddeld BPM-effect per segment, fossiele nieuwverkopen eerste helft 2025.

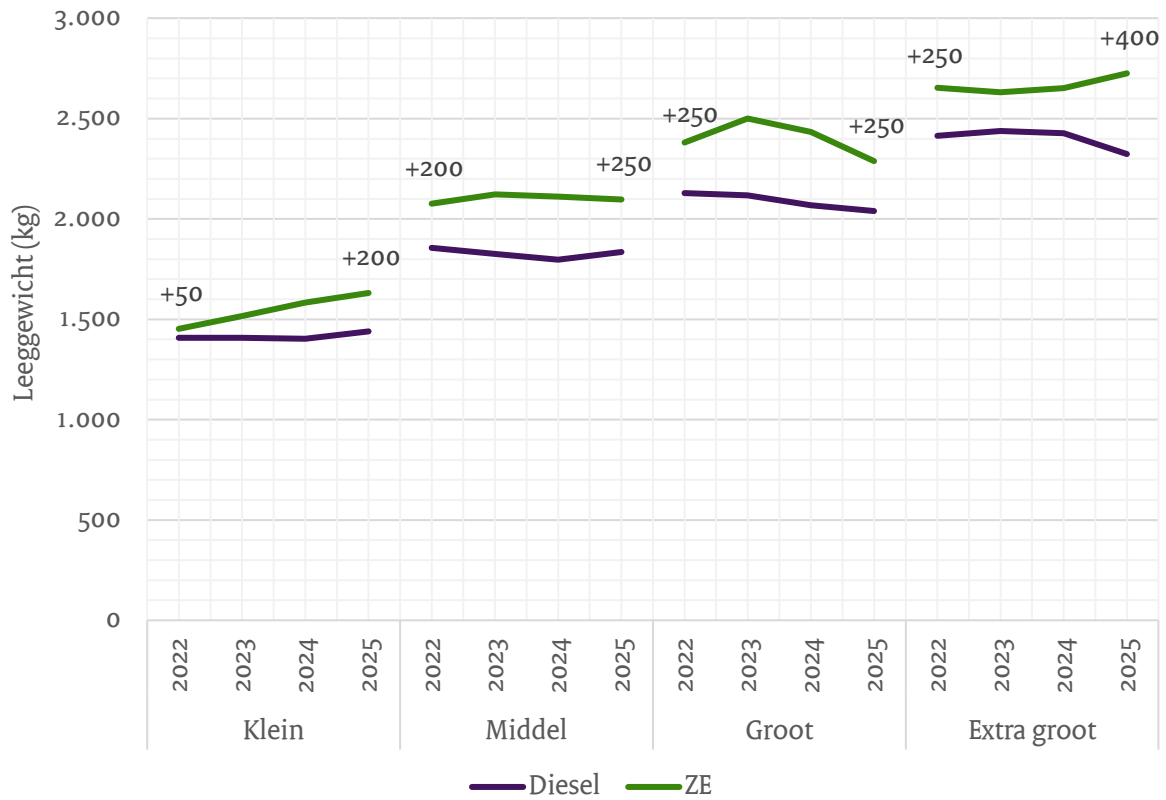
Segment	Gem. BPM (€) op fossiel voertuig in 2025 (Q1-Q2)
Klein	10.800
Middel	15.000
Groot	16.500
Extra groot	21.000
Pick-up	25.000



Figuur 8: Bandbreedte voertuigprijzen nieuwverkopen per segment in 2024: diesel versus ZE, inclusief indicatie BPM-effect o.b.v. eerste helft 2025

2.2.8. Meerjarige leeggewichtontwikkeling diesel en ZE

Het meergewicht van ZE-lichte bedrijfsvoertuigen t.o.v. diesel lag medio 2025 tussen 200 - 400kg (Figuur 9). In de segmenten 'Klein' en 'Extra groot' is het meergewicht van ZE lichte bedrijfsvoertuigen toegenomen, in de segmenten 'Middel' en 'Groot' is deze constant is gebleven. Het ZE-segment 'Klein' bevat met name in 2022 enige vertekening door een aandeel extra kleine (<1.200 kg) ZE-voertuigen, het verschil tussen diesel en ZE is hierdoor kleiner.



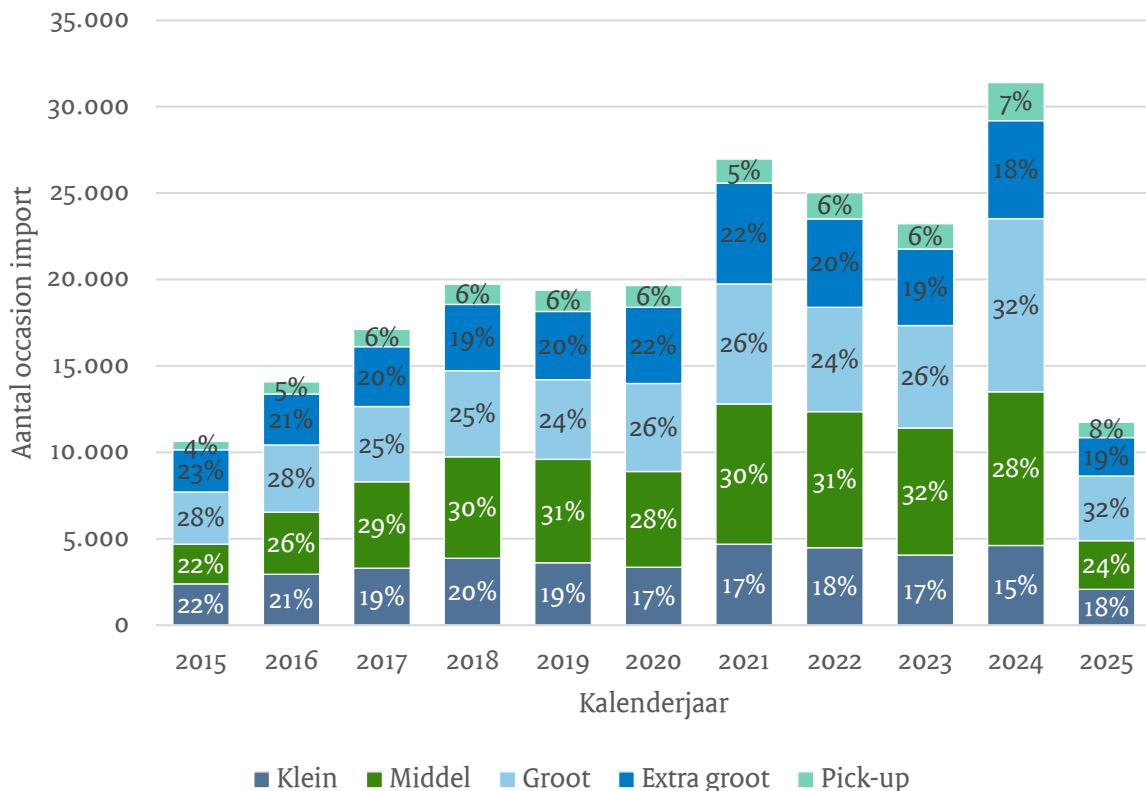
Figuur 9: Leeggewicht nieuwverkopten, gewogen gemiddelde per segment 2022-2025: diesel versus ZE

2.3. Occasion import

2.3.1. Occasion import per segment per jaar

Net als bij de nieuwverkopen (zie Figuur 3) groeit ook de occasion import in 2024 fors (Figuur 10). Met 31.401 voertuigen ligt het aantal 35% hoger dan een jaar eerder. Zoals in paragraaf 2.1 al aangegeven, hangt, net als bij de nieuwverkopen, de grote toename van occasion import in 2024 waarschijnlijk sterk samen met het vervallen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers. In deze regeling zijn bestelauto's met een toelatingsdatum van vóór 2025 (onder bepaalde voorwaarden) vrijgesteld van BPM¹⁴. Een geïmporteerde bedrijfsvoertuig kan duizenden euro's voordeliger zijn dan een nieuw model dat vanaf 2025 op kenteken wordt gezet. Het voordeel van occasion import is nog groter doordat bedrijfsbedrijfsvoertuigen in het buitenland vaak goedkoper zijn dan in Nederland. Op basis van de import in Q1- en Q2-2025 lijkt er geen sprake van een groot uitwijkeffect naar (jonge-)import door de BPM op ICEV-nieuwverkopen en ZE-zones. Zowel de aantallen als de leeftijdsverdeling (Figuur 12) zijn redelijk in lijn met eerdere jaren.

Opvallend is daarnaast de verdeling van de occasion import over de segmenten in vergelijking met de nieuwverkopen (Figuur 3). Relatief veel grote en extra grote bedrijfsvoertuigen worden geïmporteerd, terwijl het aandeel kleine en middelgrote voertuigen juist beperkt blijft. Ook het aandeel 'Pick-up' ligt bij de occasion import hoger dan bij de nieuwverkopen. Het aandeel 'Groot' is, net als bij de nieuwverkopen (zie Figuur 3), verder toegenomen.



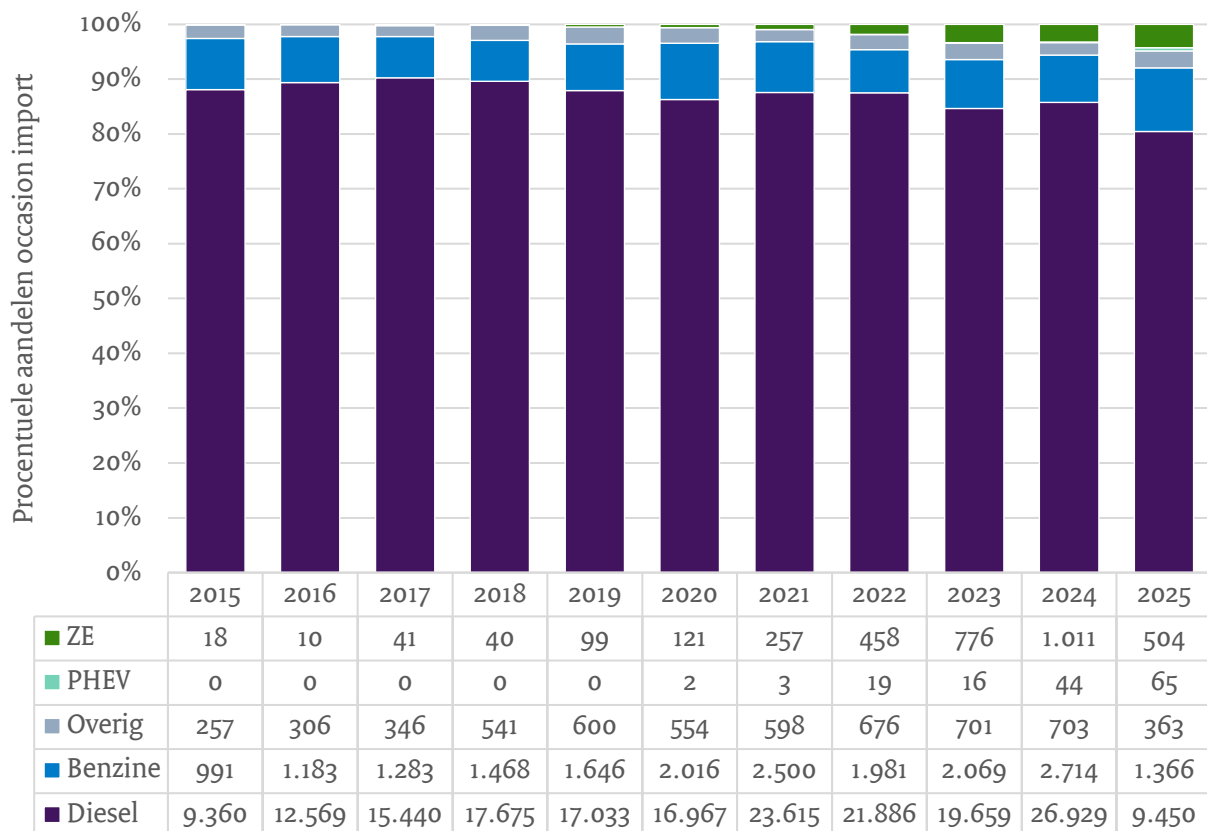
Figuur 10: Occasion import lichte bedrijfsvoertuigen per segment per jaar in 2015-2024 en 2025 t/m juni

¹⁴ <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/bpm/content/ondernemersregeling>

2.3.2. Occasion import per aandrijflijn per jaar

Hoewel dieselveertuigen nog steeds het grootste deel van de occasion import uitmaken, neemt het aandeel ZE-voertuigen in 2024 opnieuw toe (Figuur 11). Dit aandeel steeg in de afgelopen jaren van circa 1% in 2021 naar ruim 3% in 2024. Daarmee blijft het aandeel binnen de totale occasion import echter nog beperkt.

In de eerste helft van 2025 bestaat de nieuwverkoop vrijwel volledig uit ZE-voertuigen, terwijl het aandeel in de import nog relatief laag is. Dit verschil hangt samen met de leeftijd van importvoertuigen, die gemiddeld vier tot vijf jaar oud zijn (zie volgende paragraaf) en het aantal beschikbare en verkochte merk-modellen was destijds nog relatief gering. De groei van ZE in de occasion import volgt daardoor met enkele jaren vertraging op de ontwikkeling in de nieuwverkoop.

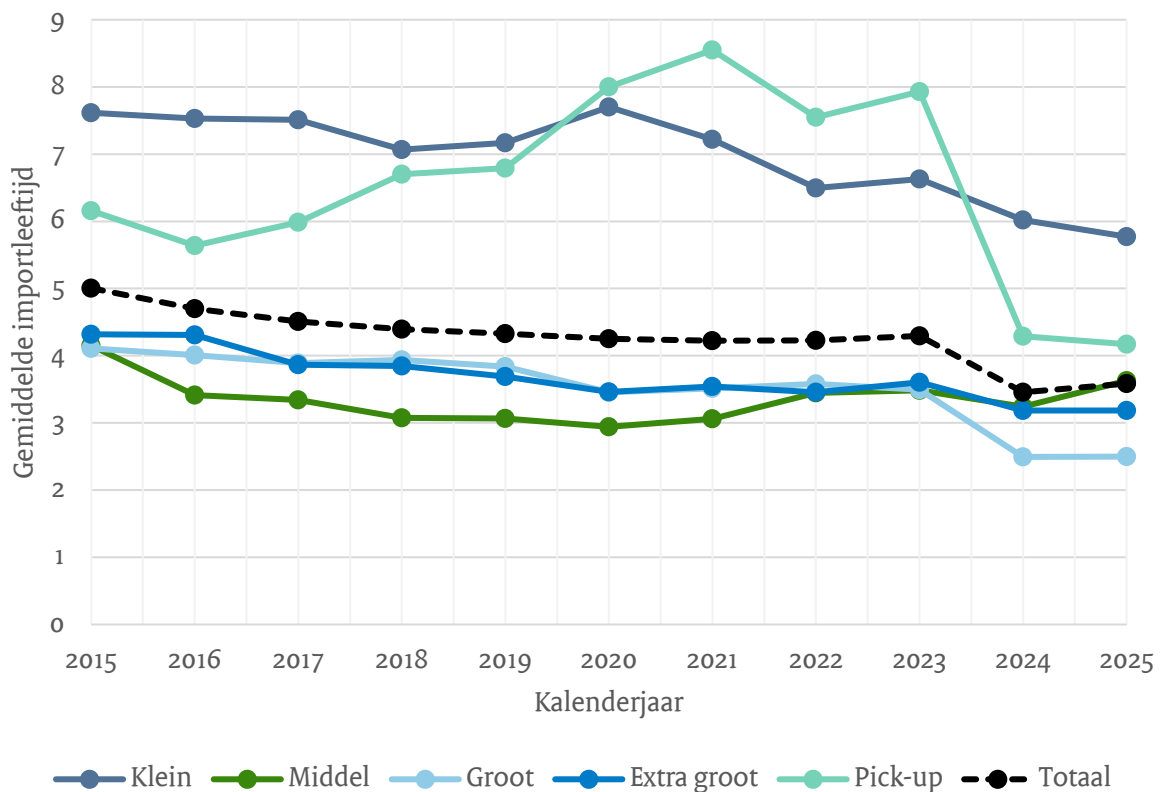


Figuur 11: Occasion import lichte bedrijfsvoertuigen per aandrijflijn per jaar in 2014-2024 en 2025 t/m juni

2.3.3. De occasion import-leeftijden per jaar

Over de getoonde jaren is de gemiddelde leeftijd van de geïmporteerde occasions in totaal gedaald van gemiddeld 5 jaar in 2015 naar 3,4 jaar in 2024¹⁵. De afname in 2024 is opvallend sterk en doet zich voor in alle segmenten. Het aandeel van segment 'Pick-up' bedroeg gemiddeld 6% in de getoonde jaren. Binnen dit segment daalde de gemiddelde leeftijd van 7,9 jaar in 2023 naar 4,3 jaar in 2024. Door de beperkte omvang van dit segment heeft een kleine groep jonge occasions een relatief grote invloed op de gemiddelde importleeftijd.

Een mogelijke verklaring voor de afname in de gemiddelde leeftijd in 2024 is, zoals in par. 2.3.1 beschreven, de afschaffing van de BPM-vrijstelling waardoor vaker is uitgeweken naar de import van jonge occasions in plaats van nieuwkoop. Daarnaast draagt het toegenomen aandeel van geïmporteerde veelal jonge ZE voertuigen ook bij aan de gedaalde gemiddelde importleeftijd.



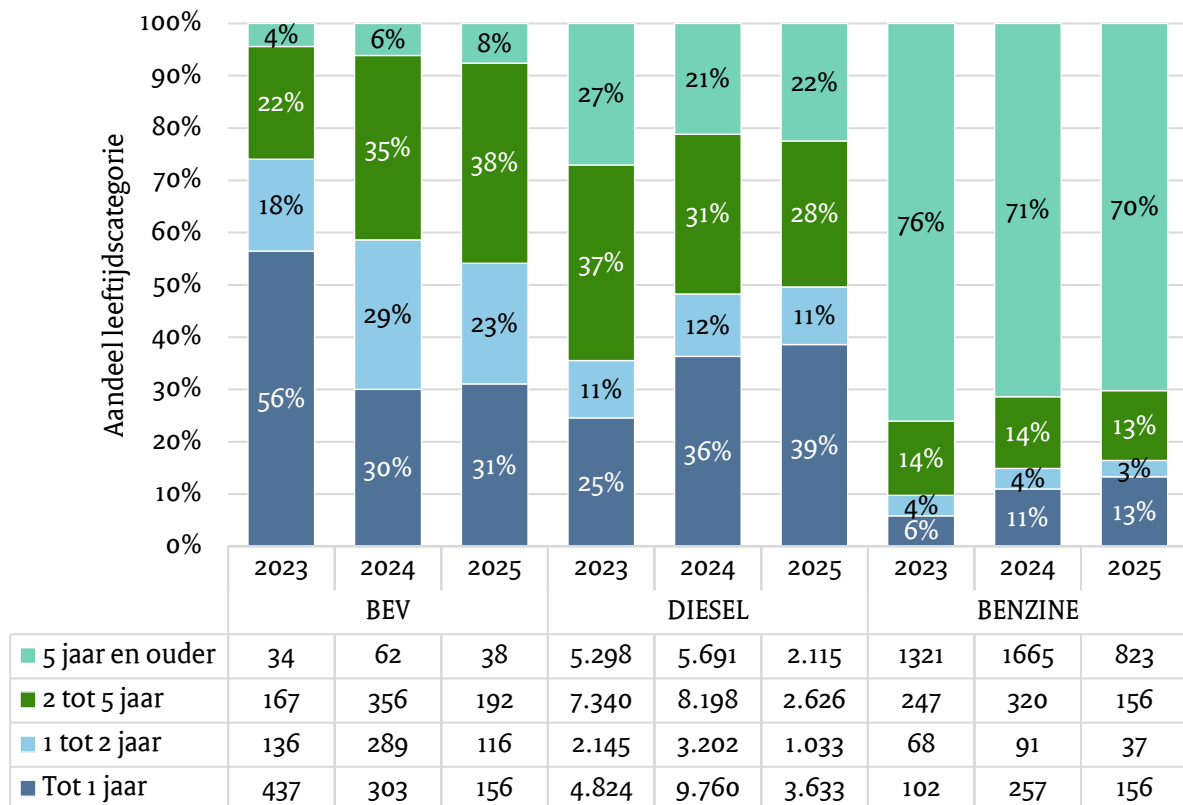
Figuur 12: De gemiddelde leeftijd van geïmporteerde occasions per segment in 2015-2024 en 2025 t/m juni

¹⁵ Exclusief oldtimers (voertuigen van 40 jaar en ouder, gemiddeld 2,2% van de occasion import)

2.3.4. De aantallen occasion import naar leeftijdscategorie

Figuur 13 toont de aantallen voertuigen en procentuele aandelen van leeftijdscategorieën per aandrijflijn in de occasion import van 2024 t/m juni 2025. De groep occasion import jonger dan 1 jaar kan deels een alternatief zijn voor nieuwverkoop. Deze voertuigen zijn immers in de ogen van de gebruiker als nieuw, maar met een substantieel prijsvoordeel. De keuze voor (relatief nieuwe) occasion import kan ook samenhangen met een te beperkt aanbod op de nieuw-, of binnenlandse occasionsmarkt qua verkrijgbare modellen / uitvoeringen.

In 2023, 2024 en 2025 was de leeftijdsverdeling van diesel en benzine vrij constant met een lichte verschuiving naar jongere voertuigen. Er lijkt hier geen sprake van een groot uitwijkeffect naar jonge import als gevolg van de BPM. De ZE-import verschoof iets richting oudere voertuigen, wat waarschijnlijk (deels) te verklaren is door de recente introductie van ZE lichte bedrijfsvoertuigen.



Figuur 13: Aantallen voertuigen en procentuele aandelen van leeftijdscategorieën per aandrijflijn in de occasion import van 2023 t/m juni 2025

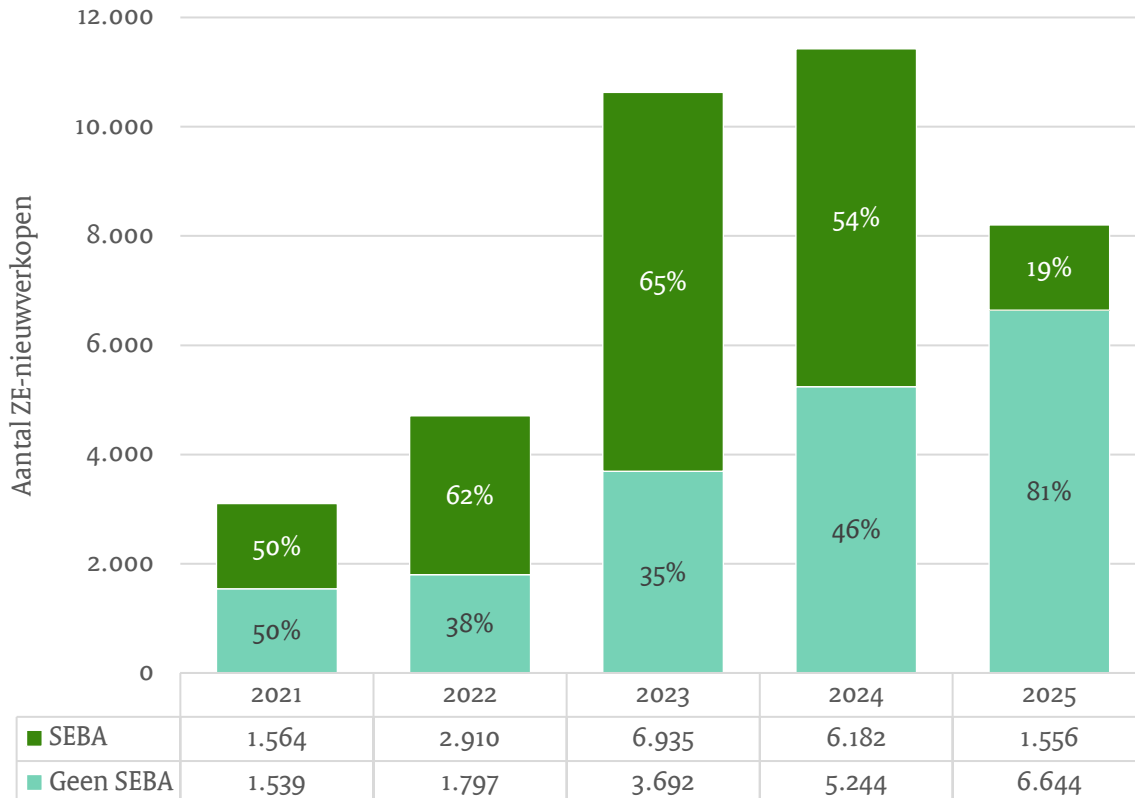
2.4. Subsiëring

Zoals in bijlage 2 (Subsidies en andere financiële stimulering) uiteengezet, zijn er verscheidene financiële stimuli vanuit de overheid om het wagenpark te verduurzamen. De Subsiëregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) was er specifiek voor lichte bedrijfsvoertuigen. In deze paragraaf wordt deze regeling in beeld gebracht in relatie tot de hele verkoop van ZE lichte bedrijfsvoertuigen.

2.4.1. Aantal en aandeel gesubsidieerde voertuigen per jaar

Figuur 14 toont het aantal nieuw gekochte ZE-voertuigen, met onderscheid tussen aankopen mét en zonder SEBA-subsidie. Het totale aantal ZE-voertuigen groeit jaarlijks, maar het aandeel aankopen met SEBA is in 2024 voor het eerst gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar: van 65% in 2023 naar 54% in 2024. De subsidiëregeling liep tot eind 2024. Er zijn een aantal voertuigen die de subsidie in 2024 hebben ontvangen maar pas in 2025 op naam zijn gezet, vandaar dat in Figuur 14 ook het jaar 2025 wordt getoond. Let op: de procentuele verdeling in 2025 (t/m juni) geeft een vertekend beeld aangezien in 2025 geen nieuwe gevallen met SEBA konden worden aangeschaft.

Naast de voertuigen die met SEBA zijn aangeschaft, waren er ook nieuwverkopen van ZE-lichte bedrijfsvoertuigen zonder subsidie. Voor een deel gaat het hier om aanschaf door diverse overheidsorganisaties, met name gemeenten, die niet in aanmerking komen voor de subsidie. Een andere grote groep betreft de aankoop van grote hoeveelheden voertuigen in hetzelfde jaar door bedrijven. Bedrijven mochten met de SEBA maximaal 400 voertuigen per kalenderjaar aanschaffen. Met name grote leasemaatschappijen hebben er soms echter aanzienlijk meer gekocht, waarvoor men dus geen subsidie heeft ontvangen. Ook werden er een aantal voertuigen zonder SEBA aangeschaft die niet voldeden aan de eisen qua actieradius en prijs. Andere mogelijke redenen waren onbekendheid met de regeling, aanschaf van een voertuig op een moment in het jaar dat er (nog) geen geld (meer) beschikbaar was, en de aanschaf door particulieren, die niet in aanmerking kwamen voor de subsidie.

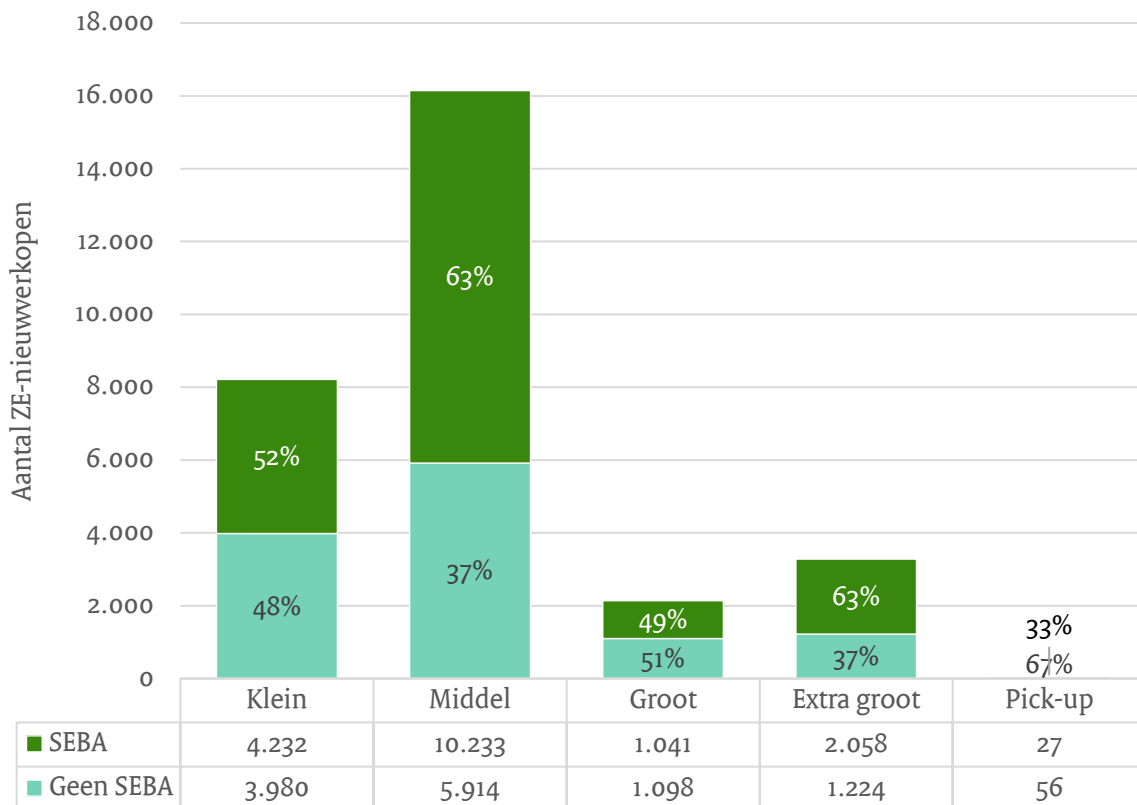


Figuur 14: Aantal ZE nieuwverkopen dat wel en geen SEBA heeft ontvangen in de periode 2021 t/m juni 2025

2.4.2. Aantal en aandeel gesubsidieerde voertuigen per segment

Figuur 15 toont het totaal aantal ZE-nieuwverkopen in de periode 2021 t/m 2024, uitgesplitst naar segment. Daarnaast is per segment het aandeel aankopen met SEBA-subsidie weergegeven. In de eerste helft van 2025 zijn 8.200 nieuwe voertuigen verkocht, maar dit jaar is buiten beschouwing gelaten omdat de subsidieregeling op 31 december 2024 afliep en opname van 2025 het gemiddelde aanzienlijk zou verstoren.

Met uitzondering van het segment 'Groot' worden in alle segmenten meer voertuigen met SEBA-subsidie verkocht dan zonder. Binnen de segmenten 'Middel' en 'Extra groot' wordt procentueel het meest gebruik gemaakt van de subsidie regeling.



Figuur 15: Aantal ZE nieuwverkopen per segment dat wel en geen SEBA heeft ontvangen over de periode 2021 t/m 2024

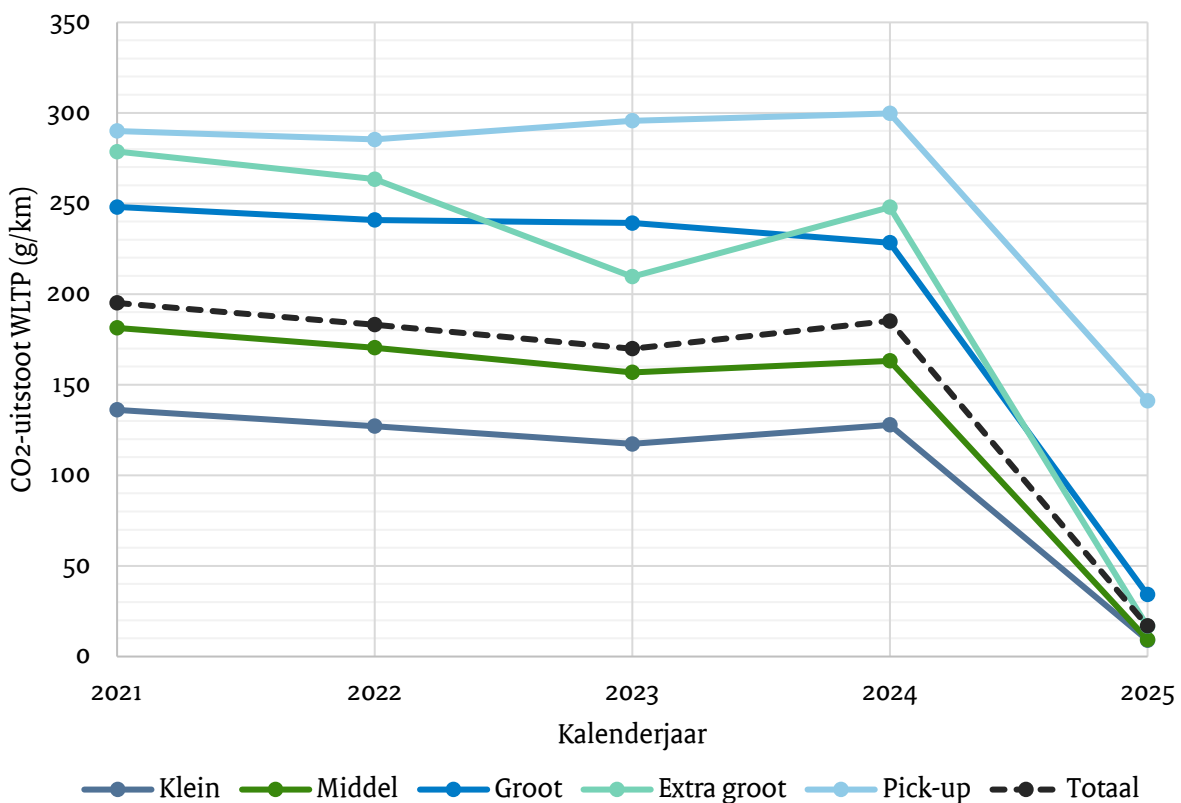
2.5. Emissies

Voor de weergave van de testmetingen van de CO₂-uitstoot maken we gebruik van de WLTP-gegevens¹⁶. In vorige edities van dit rapport werd voor eerdere jaren ook gemeten met NEDC-gegevens. Gezien dat voertuigen de laatste jaren niet meer met de NEDC-standaard gemeten worden, is besloten om vanaf 2022 alleen te rapporteren over WLTP.

Hier dient ook vermeld te worden dat de praktijkuitstoot hoger is dan de normuitstoot uit de officiële voertuigendata¹⁷ (Figuur 18). De CO₂-winst van het vervangen van een dieselveertuig door een ZE voertuig is derhalve ook groter dan de hier gepresenteerde cijfers laten zien.

2.5.1. Gemiddelde CO₂-emissie van totale nieuwverkopen

In Figuur 16 wordt de gemiddelde WLTP CO₂-uitstoot per segment weergegeven. Wat opvalt is dat de daling tussen 2021-2023 in 2024 terugloopt en vanaf 2025 een richting de 0 g/km schiet. De extra diesel nieuwverkopen in 2024 en het grote aandeel ZE nieuwverkopen in 2025 verklaren dit beeld.



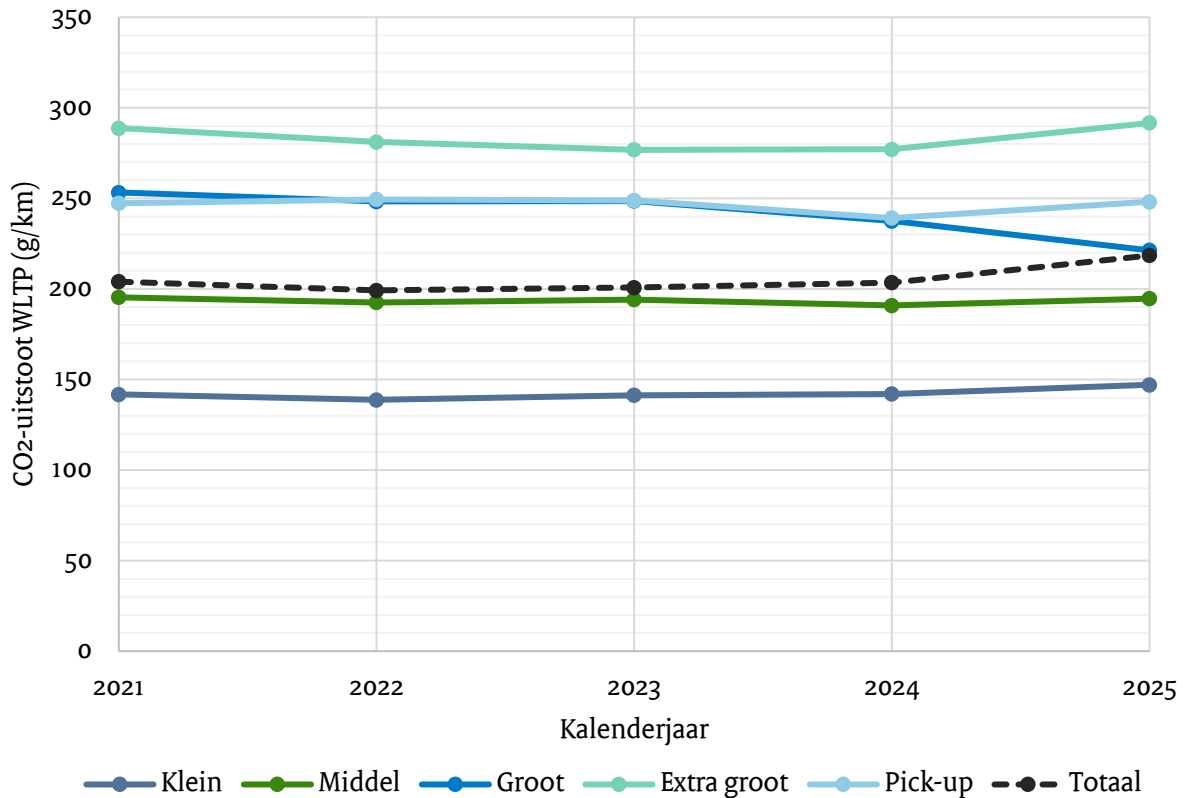
Figuur 16: Gemiddelde CO₂-uitstoot (WLTP) per segment, nieuwverkopen alle aandrijflijnen jaar in 2021-2024 en 2025 t/m juni

¹⁶ De definities van WLTP en NEDC zijn te vinden in Bijlage 1: Afbakeningen, definities en toelichting.

¹⁷ Data in het Typegoedkeuringsregister o.a. via <https://data.overheid.nl/dataset/typegoedkeuringen-van-voertuigen----rdw>. Praktijkverbruik TNO 2021: <https://repository.tno.nl/SingleDoc?find=UID%205d57a812-a85d-4e16-b0c7-ebb04f5a0bb4>

2.5.2. Gemiddelde CO₂-emissie van diesel nieuwverkopen

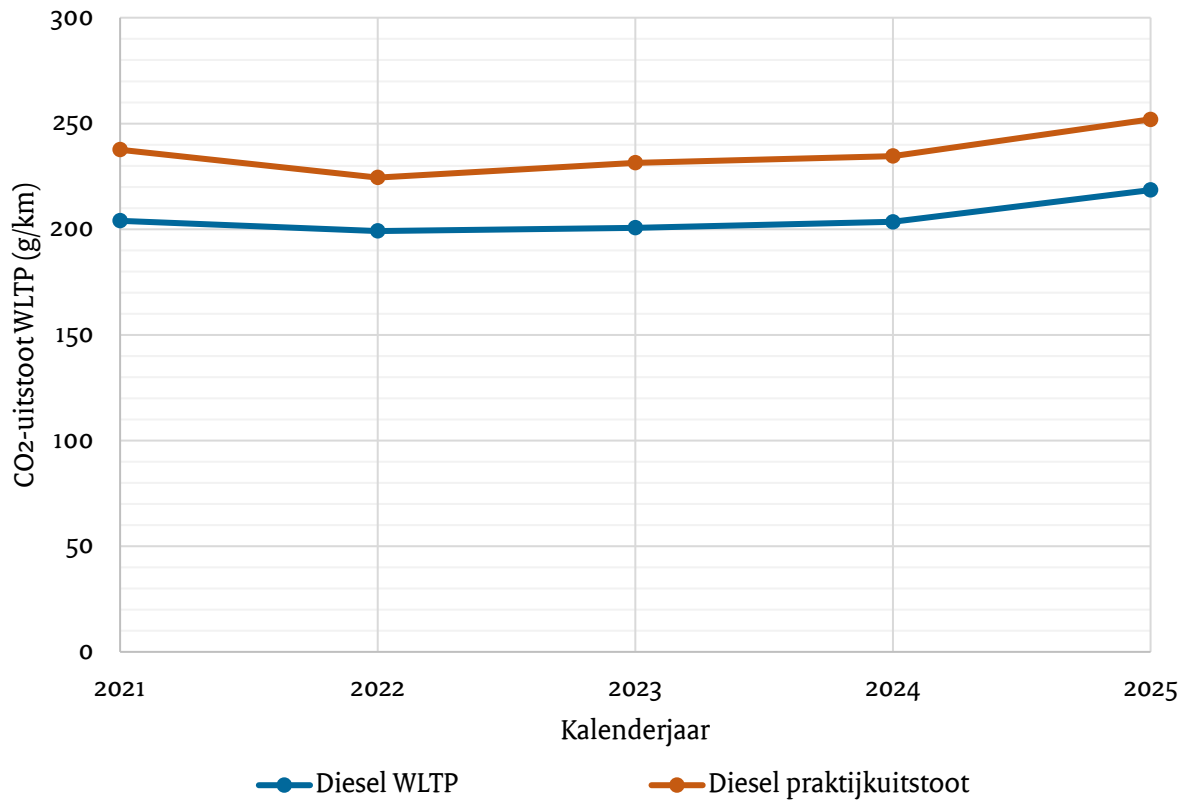
Figuur 17 geeft de gemiddelde CO₂-emissie (WLTP) van de diesel-nieuwverkopen. De bijdrage van de ZE- en benzine-nieuwverkopen (en overige brandstoffen) die in Figuur 16 wel is meegenomen is hier dus uitgefilterd. Dit levert een constant beeld op tussen 2021-2024, in de eerste helft van 2025 hebben de weinige diesel-voertuigen die nog werden verkocht gemiddeld een net iets hogere WLTP-uitstoot.



Figuur 17: Gemiddelde CO₂-uitstoot (WLTP) per segment van diesel nieuwverkopen per jaar in 2021-2024 en 2025 t/m juni

2.5.3. Inschatting van gemiddelde praktijkemissie van diesel nieuwverkopen

De praktijkuitstoot ligt voor bedrijfsvoertuigen circa 15% hoger dan de WLTP-waarde in 2021-2023¹⁸. Figuur 18 geeft een inschatting van de gemiddelde praktijkuitstoot van de Nederlandse diesel-nieuwverkopen op basis van de resultaten van onderzoek van de Europese Commissie¹⁹.



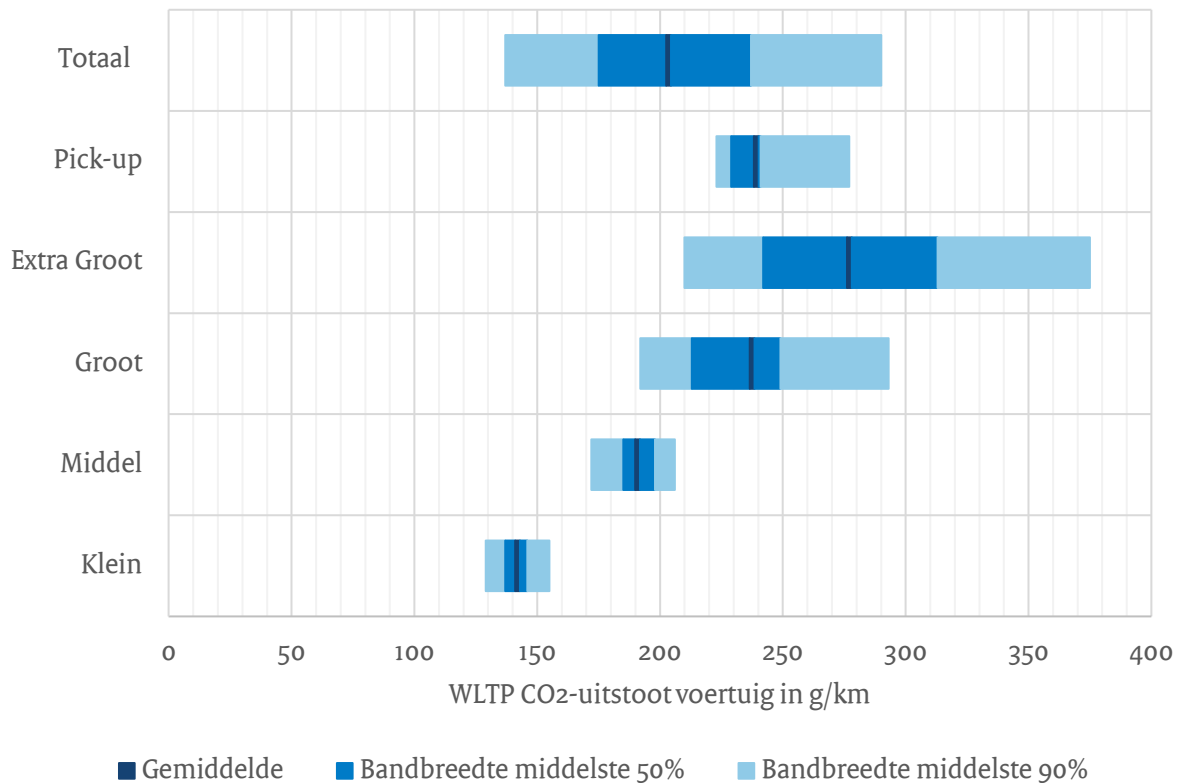
Figuur 18: Gemiddelde CO₂-uitstoot (WLTP) diesel en inschatting van de praktijkuitstoot

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/first-commission-report-real-world-co2-emissions-cars-and-vans-using-data-board-fuel-consumption-2024-03-18_en

¹⁹ Het verschil tussen WLTP en praktijk uitstoot in 2024-2025 is nog niet onderzocht, de getoonde praktijkuitstoot van 2024-2025 zijn gebaseerd op de cijfers voor 2021-2023.

2.5.4. Bandbreedte CO₂-emissie van diesel-nieuwverkoppen per segment

De gemiddelde CO₂-uitstoot van dieselveertuigen in de segmenten klein tot en met extra groot varieert van circa 140 g/km tot 280 g/km normuitstoot (WLTP) in 2024. De bandbreedte rond deze gemiddelde waarden is het grootst in de zwaardere segmenten, zie Figuur 19. Dit hangt vermoedelijk samen met de grotere diversiteit in configuraties qua lengte, breedte, hoogte, leeggewicht en motorvermogen in deze segmenten. Op het niveau van de totale nieuwverkoppen is de invloed van ZE steeds groter en liggen de gemiddelde emissies lager.

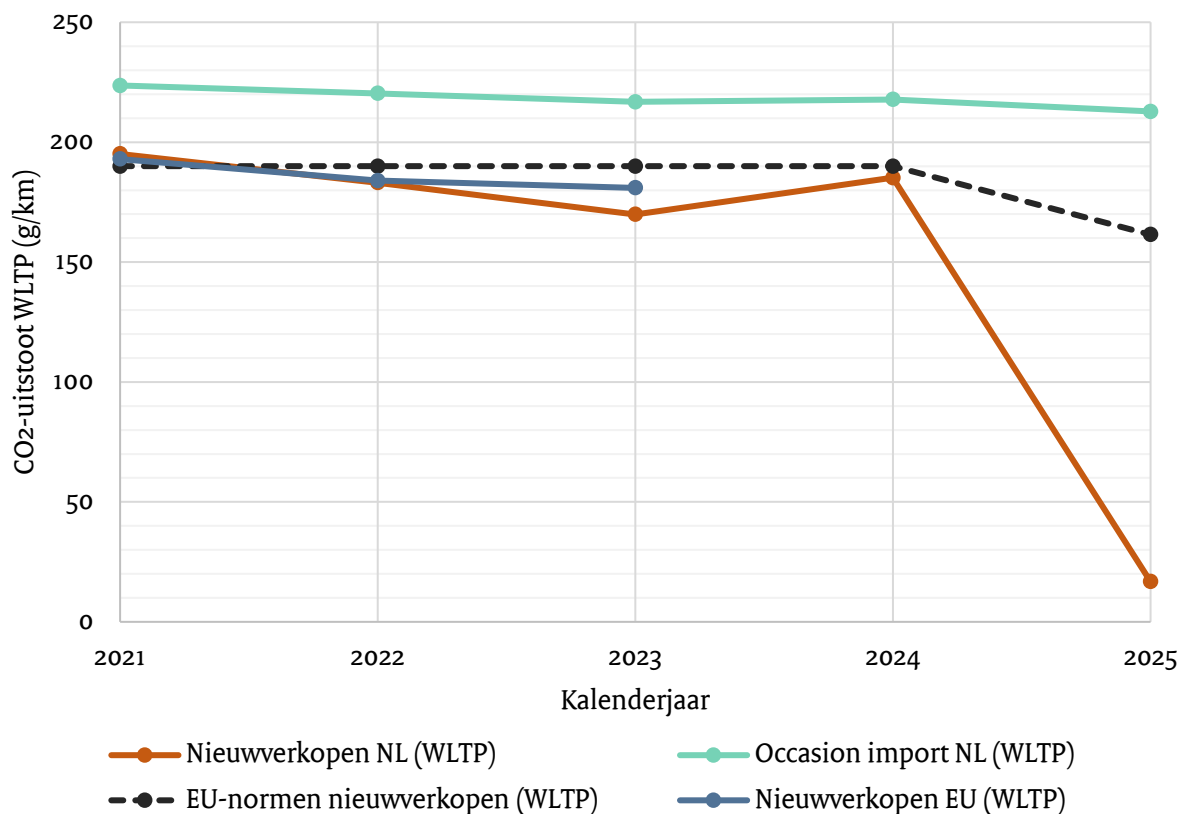


Figuur 19: Bandbreedte CO₂-uitstoot (WLTP) per segment, diesel nieuwverkoppen in 2024.

2.5.5. Vergelijking CO₂-emissie Nederland en EU ten opzichte van de EU-normen

In Figuur 20 wordt de gemiddelde CO₂-uitstoot van de Nederlandse nieuwverkopen vergeleken met die van de EU en afgezet tegen de EU-normen. Er dient te worden opgemerkt dat de definitie van lichte bedrijfsvoertuigen iets kan afwijken, omdat verschillende bronnen worden gehanteerd. Over de hele linie gaat het hier over hetzelfde type voertuigen²⁰.

Wat betreft de vergelijking tussen Nederland en de EU, valt op dat de ontwikkelingen vrijwel dezelfde lijn volgen en Nederland in 2023 een iets lager gemiddelde bereikt. In 2022-2023 vallen zowel de gemiddelde Nederlandse als de Europese nieuwverkopen onder de norm. In 2024 schiet de gemiddelde Nederlandse uitstoot omhoog door de piek in ICEV-verkopen en blijft daarmee maar net onder de EU-norm. Op basis van de eerste helft van 2025 ligt het Nederlandse gemiddelde ver onder de EU-norm.



Figuur 20: Gemiddelde CO₂-uitstoot (WLTP) van nieuwverkopen alle aandrijflijnen Nederland vs. EU en EU-normen, per jaar ultimo 2021-2024 en 2025 t/m juni (voor de EU alleen beschikbaar t/m 2023)

²⁰ De gegevens voor de EU zijn ontleent aan het volgende artikel: [CO₂ emissions performance of new vans in Europe | European Environment Agency's home page \(europa.eu\)](https://www.euro.who.int/en/health-topics/air-quality/pollution/news-and-events/news/2023/02/co2-emissions-performance-of-new-vans-in-europe)

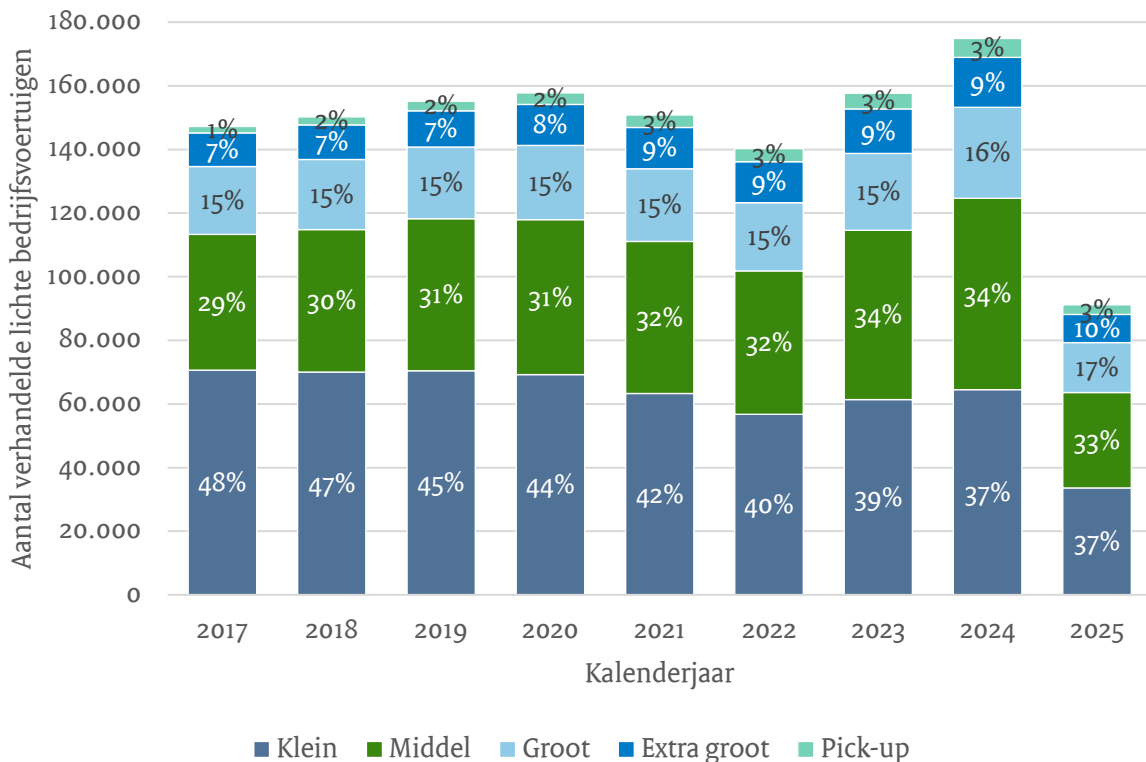
3. Doorstroom

3.1. Binnenlandse occasions

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkopen en het aanbod van binnenlandse occasions²¹. In het eerste gedeelte worden de verkopen van binnenlandse occasions besproken. Sommige voertuigen wisselen binnen een jaar vaker van eigenaar, maar omdat de primaire invalshoek hier het aantal voertuigen (unieke kentekens) is en niet het aantal transacties, worden dergelijke gevallen meegeteld als één van eigenaar gewisselde voertuig. In het tweede gedeelte wordt ingegaan op het aanbod van binnenlandse occasions op basis van gegevens van de website van Gaspedaal (zie paragraaf 3.2)

3.1.1. Binnenlandse occasions per segment per jaar

Na een dip in de binnenlands verhandelde lichte bedrijfsvoertuigen in 2021 en 2022, stijgen de verkopen de afgelopen twee jaar weer. Deze stijging gaat aanzienlijk sneller dan in de jaren voor 2021. In 2024 komen de verkopen daarmee op het hoogste punt uit in heel de hier beschreven periode²². In 2017 werden ruim 147.000 gebruikte lichte bedrijfsvoertuigen verhandeld, wat is gestegen naar bijna 175.000 in 2024.



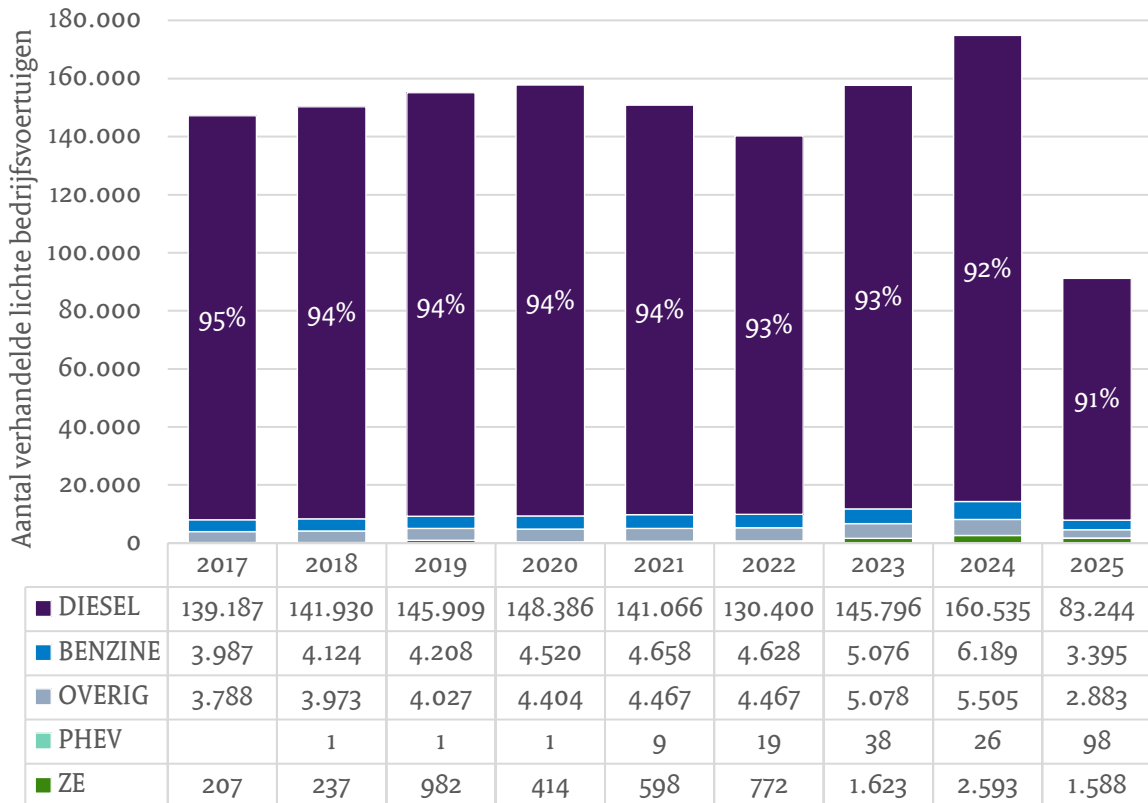
Figuur 21: Aantal binnenlands verhandelde lichte bedrijfsvoertuigen per segment per jaar in de periode 2017 t/m juni 2025

²¹ 'Binnenlandse occasion' is hier gedefinieerd als een voertuig dat in het verleden minstens een keer door een natuurlijk-of rechtspersoon binnen Nederland is verkocht. Dit geeft een duidelijke afbakening van deze categorie. Er kan echter een vertekening van de genoemde cijfers optreden, omdat het in de beschikbare brondata niet is uit te sluiten dat dergelijke partijen soms als (tussen)handelaar optreden en dus niet daadwerkelijk in een voertuig rijden.

²² Anders dan de cijfers over in- en uitstroom en het wagenpark, die vaak de afgelopen 10 kalenderjaren laten zien, zijn cijfers over binnenlandse occasion-verkoop over de afgelopen 8 kalenderjaren beschikbaar.

3.1.2. Binnenlandse occasions per aandrijflijn per jaar

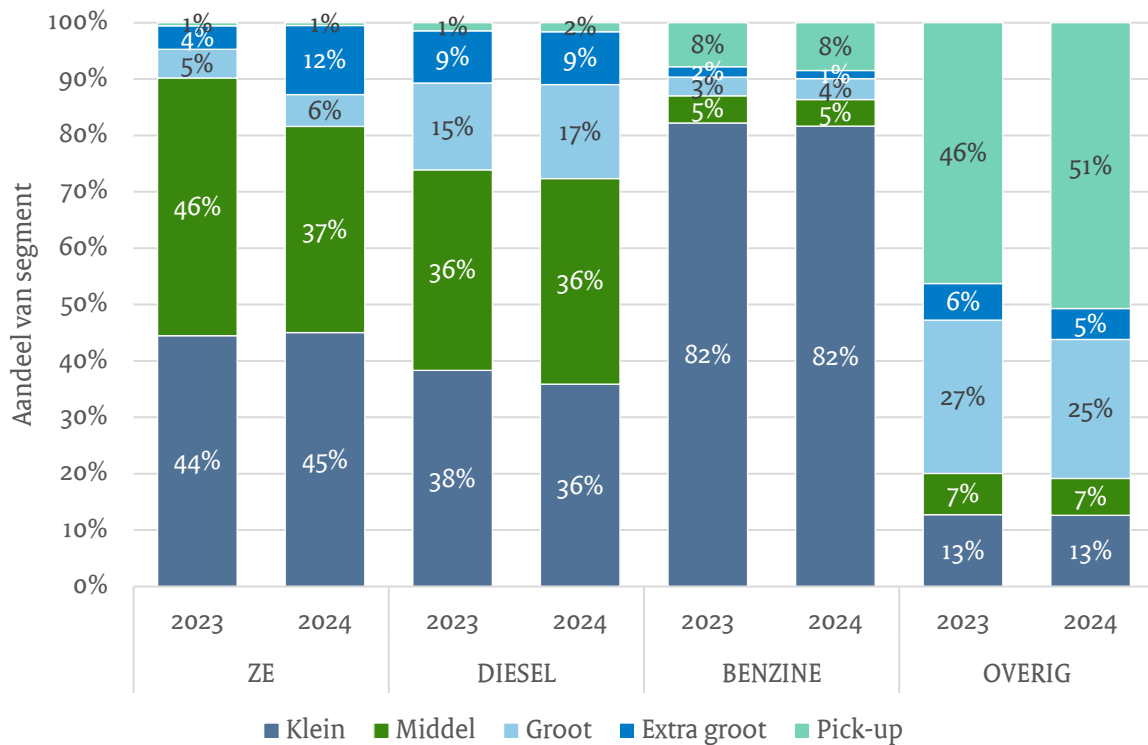
De geleidelijke verschuiving van diesel richting ZE in de binnenlandse occasionmarkt zette ook in 2024 verder door. Hoewel diesel nog steeds verreweg het grootste deel van de handel uitmaakt, nam het aandeel dat jaar weer een procentpunt af, naar 92%. In absolute aantallen werden in 2024 met ruim 160.000 stuks echter nog steeds de meeste diesels verkocht van de gehele hier beschreven periode. ZE liep tussen 2023 en 2024 op van 1% naar 2% van het totaal. Het betrof dat laatste jaar bijna 2.600 verhandelde voertuigen.



Figuur 22: Aantal verhandelde lichte bedrijfsvoertuigen per aandrijflijn per jaar in de periode 2017 t/m juni 2025

3.1.3. Aandelen van segmenten per aandrijflijn in de binnenlandse occasions in 2023 en 2024

Ten opzichte van 2023 werden er in 2024 relatief meer extra grote en minder middelgrote ZE gebruikte lichte bedrijfsvoertuigen verkocht. In absolute zin is het aantal verkochte extra grote ZE voertuigen bijna vervijfvoudigd (van 68 in 2023 naar 318 in 2024). Bij de overige aandrijflijnen valt de stijging van het aandeel pick-ups op maar de absolute omvang van deze groep is klein. Net zoals bij de meeste andere segmenten, rijdt het grootste deel van deze voertuigen op LPG.



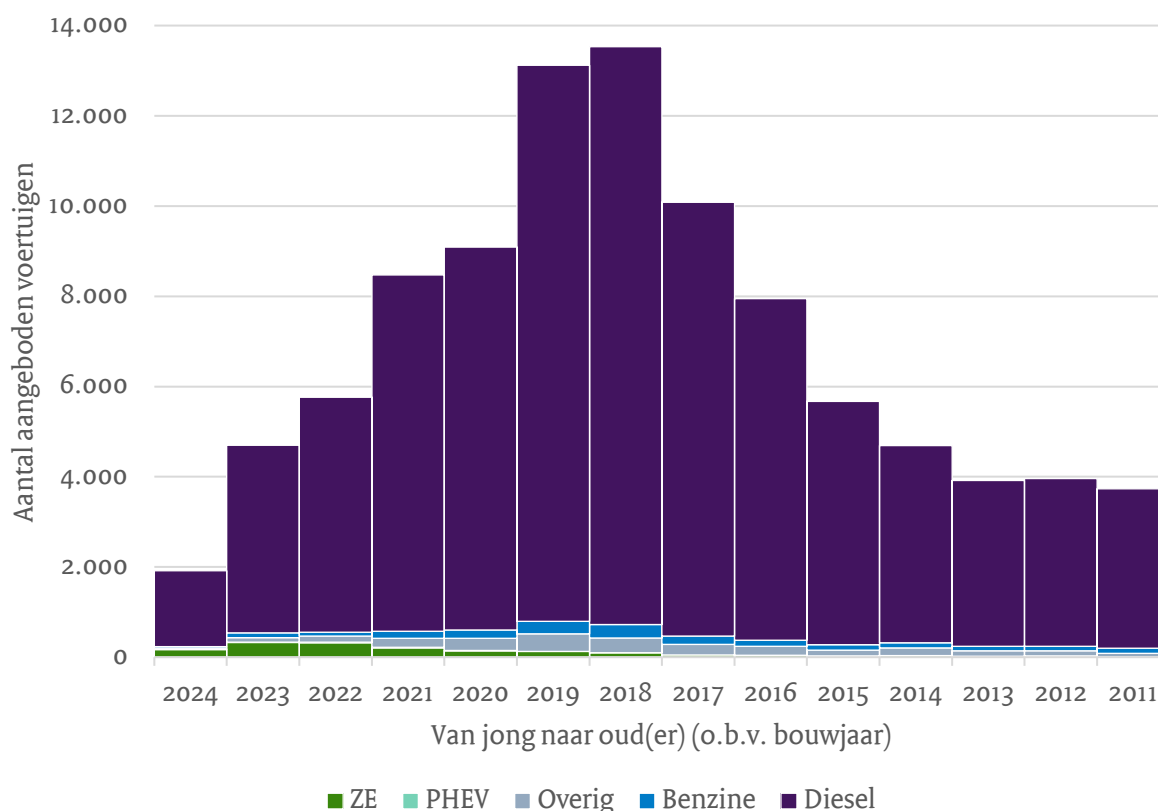
Figuur 23: Aandeel verhandelde lichte bedrijfsvoertuigen in segmenten per aandrijflijn in 2023 en 2024

3.2. Aanbod binnenlands occasionmarkt: Gaspedaal

In deze paragraaf wordt ingegaan op verschillende kenmerken van het aanbod van binnenlandse occasions. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van data van Gaspedaal²³. Gaspedaal is een verzamel-site die informatie over voertuigen van verschillende aanbieders samenbrengt. De site biedt daarmee een uitgebreid overzicht van het occasionaanbod in Nederland. Het beeld is echter niet compleet, aangezien niet alle te koop staande voertuigen bij de aanbieders van Gaspedaal worden geadverteerd²⁴. De onderstaande paragrafen zijn gebaseerd op de data over het aanbod in uitsluitend 2024.

3.2.1. Aanbod binnenlands occasionmarkt per bouwjaar en aandrijflijn

Figuur 24 toont het aantal lichte bedrijfsvoertuigen dat op Gaspedaal wordt aangeboden, uitgesplitst naar aandrijflijn en bouwjaar. Onder de liggende as (de x-as) van de grafiek staan de bouwjaar bewust in aflopende volgorde. Immers, hoe hoger het bouwjaar hoe jonger het voertuig en vice versa. De grafiek loopt dus van voertuigen met een lage leeftijd naar voertuigen met een hoge leeftijd. In totaal gaat het om 96.602 voertuigen met een bouwjaar tussen 2011 en 2024. Daarnaast staan er nog 23.821 voertuigen met een ouder bouwjaar (voor 2011) aangeboden; deze zijn buiten de grafiek gelaten. Het overgrote deel van de aangeboden voertuigen heeft een diesel aandrijflijn (94%). Voertuigen met een bouwjaar tussen de 2017-2019 worden opvallend vaak aangeboden in 2024, met een piek in 2018 van bijna 16.000 voertuigen. Dit hangt mogelijk deels samen met het aflopen van lease-contracten²⁵. Volgens VNA betrof in 2024 bijna 24% van de bedrijfsvoertuigen lease.²⁵ Vanaf bouwjaar 2022 omvatten ZE-voertuigen een steeds groter aandeel in de aangeboden occasions. Waar dit in 2021 nog ruim 2% bedroeg, is het in 2024 opgelopen tot bijna 9%.



Figuur 24: Aantal lichte bedrijfsvoertuigen op Gaspedaal.nl in 2024 per bouwjaar en aandrijflijn, startend vanaf het bouwjaar met de eerste ingroei van aandrijflijn ZE in 2011.

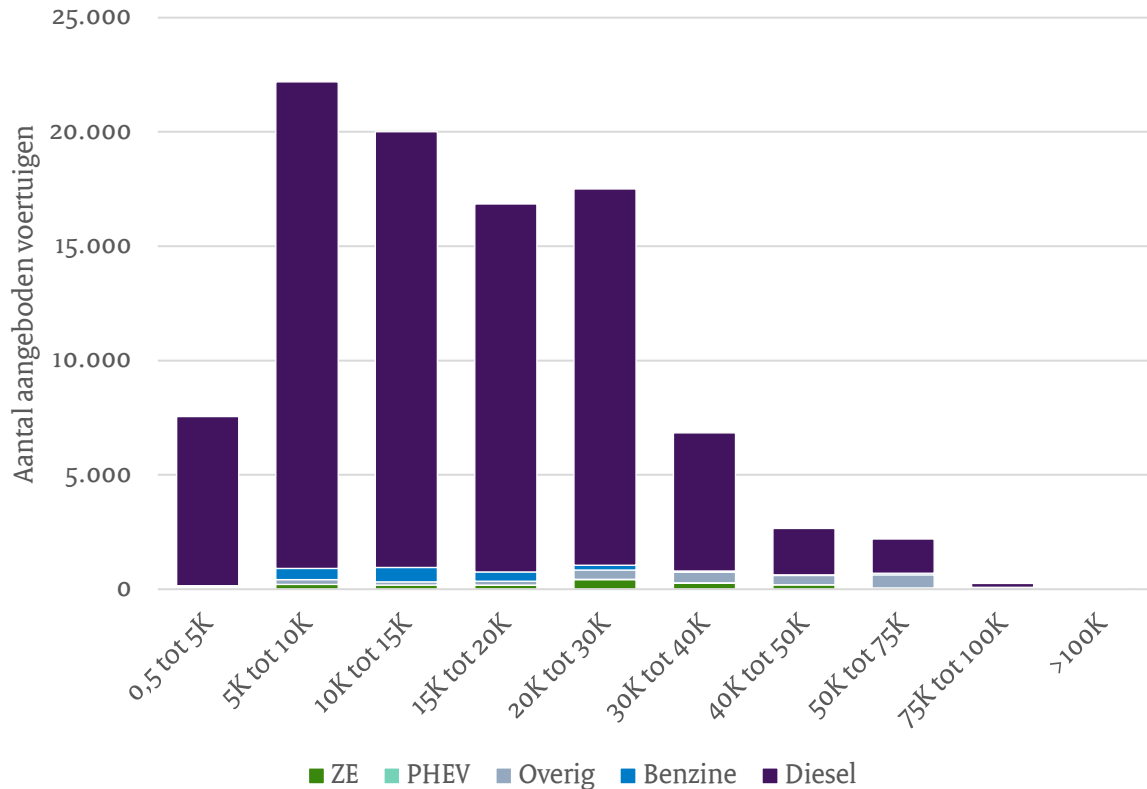
²³ Bron: www.gaspedaal.nl.

²⁴ Zie Bijlage 1 voor uitgebreide toelichting op deze data.

²⁵ Bron: <https://www.vna-lease.nl/feiten-en-cijfers/bestelwagenlease-in-cijfers>

3.2.2. Aangeboden voertuigen per prijscategorie binnenlandse occasion

In Figuur 25 worden de geadverteerde prijzen (exclusief btw) van aangeboden gebruikte bedrijfsvoertuigen getoond, uitgesplitst naar prijscategorieën^{26 27}. Het aandeel van ZE- en PHEV-voertuigen is (bijna niet) zichtbaar in de figuur, aangezien deze samen slechts 1% van het totaal aantal aangeboden voertuigen vertegenwoordigen. De meeste ZE- en PHEV-voertuigen worden in absolute aantallen aangeboden in de prijscategorie 30k tot 50k. Bijna 60% van het totale aanbod bevindt zich echter in de drie prijscategorieën tussen 0 en 15k.



Figuur 25: Aantal lichte bedrijfsvoertuigen op Gaspedaal.nl tussen 16 april en 13 mei 2024 per prijscategorie en aandrijflijn

²⁶ Voertuigen in de prijscategorie €0–€500 zijn buiten de grafiek gelaten. In dit segment vinden nauwelijks transacties plaats met occasions van lichte bedrijfsvoertuigen in Nederland. Wanneer er wel aanbod is, betreft dit doorgaans voertuigen met een hoge leeftijd, een hoge kilometerstand en/of voertuigen die uitsluitend geschikt zijn voor demontage of onderdelen.

²⁷ Voertuigen met een kilometerstand tussen de 0 – 500km zijn buiten de grafiek gelaten. Deze voertuigen zijn veelal geen occasions maar nieuwe voertuigen. Opname van deze voertuigen zou de gemiddelde leeftijd, gemiddelde kilometrage en gemiddelde prijs van de occasions kunnen vertekenen.

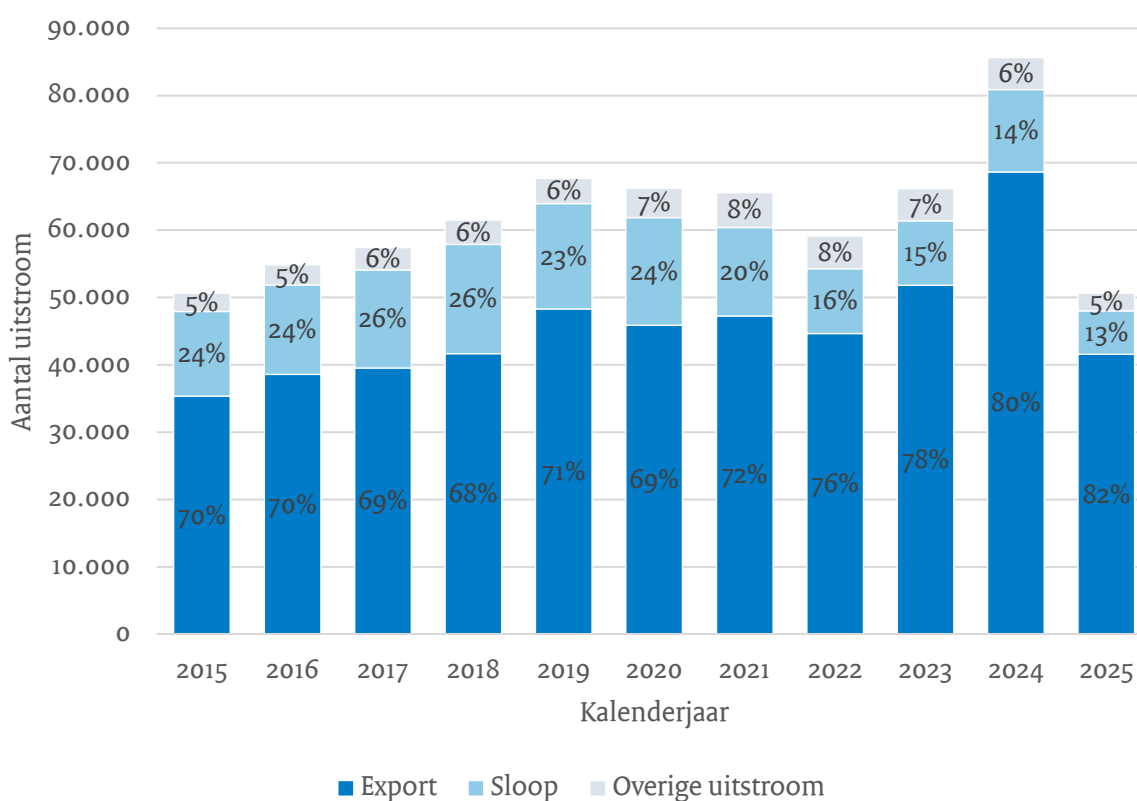
4. Uitstroom

4.1. Beschrijving op hoofdlijnen

De uitstroom is onderverdeeld in drie categorieën: export, sloop en overig. Het overgrote deel wordt gevormd door export en sloop, terwijl slechts een klein deel voortkomt uit overige redenen, zoals diefstal. In dit hoofdstuk wordt de uitstroom verder uitgesplitst naar aandrijflijn en segment.

4.1.1. Export, sloop en overige uitstroom

In Figuur 26 zijn de aandelen van de drie categorieën uitstroom weergegeven. Na een dip tussen 2020 en 2022, vermoedelijk veroorzaakt door de Covid-19-pandemie, groeide met name de export weer. Op de piek in 2024 zijn ruim 19.000 voertuigen meer dan in 2023 geëxporteerd. Het aandeel geëxporteerde voertuigen vertoont een structurele stijging, van 70% in 2015 naar 82% in de eerste helft van 2025. De relatief grote export in de 1^e helft van 2025 hangt vermoedelijk samen met de groei aan het einde van 2024. Een aanzienlijk grote groep ondernemers schaften in / eind 2024 nog een licht bedrijfsvoertuig aan om te profiteren van fiscale voordelen en om zo lang mogelijk toegang te behouden tot de zero-emissiezones (zie Figuur 2). Een deel van de voertuigen die door die ondernemers werden ingeruild, werden pas in 2025 doorverkocht en deels geëxporteerd.

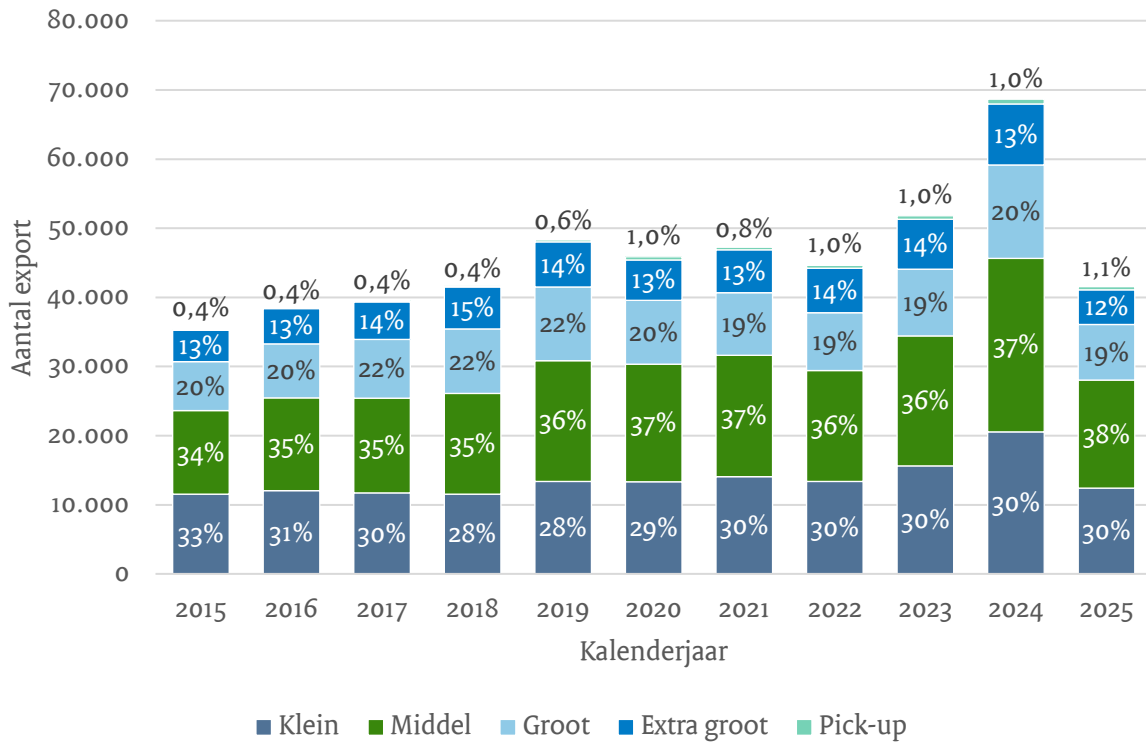


Figuur 26: Uitstroom lichte bedrijfsvoertuigen per soort uitstroom in 2015-2024 en 2025 t/m juni

4.2. Export en sloop naar segment per jaar

4.2.1. Export per segment per jaar

Figuur 27 toont de jaarlijkse export uitgesplitst naar segment. Sinds 2015 blijven de onderlinge verhoudingen tussen de segmenten grotendeels gelijk. In 2024 bereikte de export het hoogste niveau van de afgelopen tien jaar, met 68.663 voertuigen – een stijging van 33% ten opzichte van 2023. Het merendeel hiervan, gemiddeld 66%, bestaat uit de segmenten ‘Klein’ en ‘Middel’. Verhoudingsgewijs is de export van deze segmenten niet groter dan dat van de andere aangezien de aandelen van deze segmenten in de export correspondeert met de relatieve omvang van die segmenten in het totale wagenpark (par. 6.3.1).

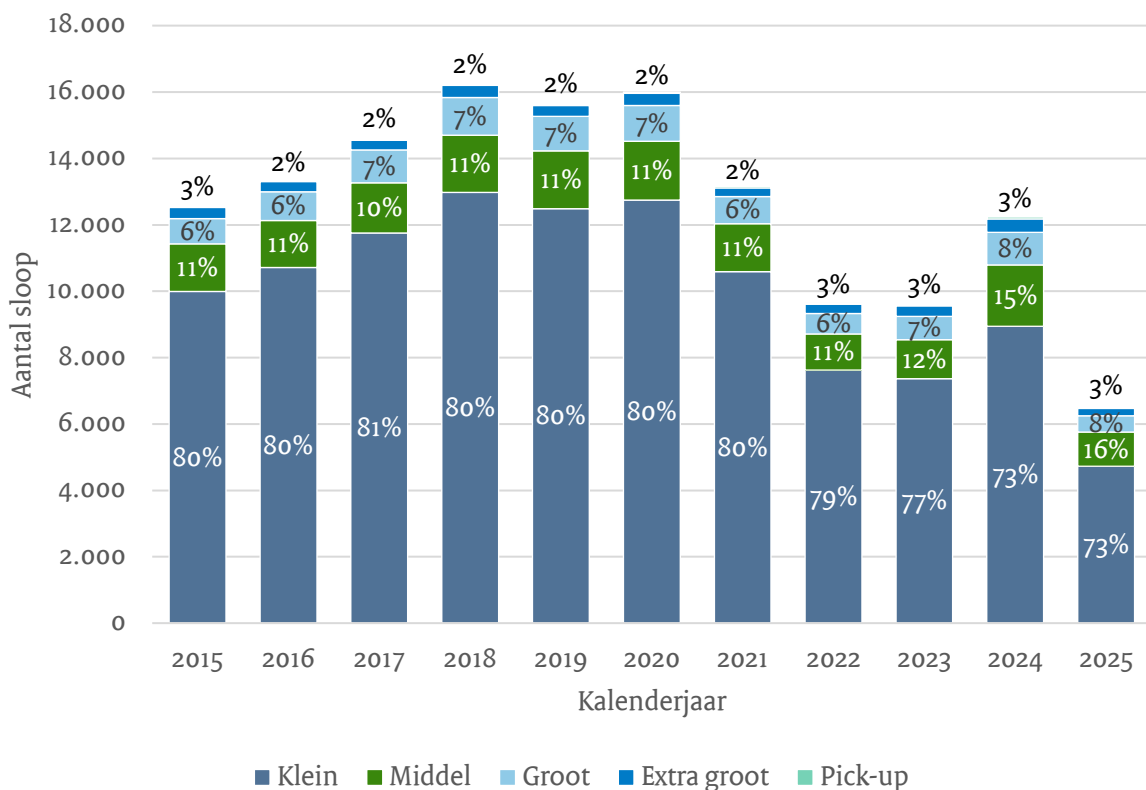


Figuur 27: Export lichte bedrijfsvoertuigen naar segment per jaar in 2015-2024 en 2025 t/m juni

4.2.2. Sloop

Figuur 28 toont de sloop naar segment. Zoals eerder in Figuur 26 werd getoond, neemt het aandeel sloop jaarlijks geleidelijk af en bedraagt dit in 2024 14%. Het aantal gesloopte voertuigen daalde in de periode 2020–2023 van 16.000 naar 9.600 voertuigen. In 2024 is echter weer een stijging zichtbaar, tot ruim 12.000 voertuigen. Het segment ‘Klein’ bleef de afgelopen jaren relatief stabiel met een aandeel van circa 80%, maar laat sinds 2022 een geleidelijke daling zien. Het zijn vooral voertuigen in segment klein die in Nederland het einde van hun levensduur halen en dan gesloopt worden, terwijl de voertuigen in de grotere segmenten al voor het einde van hun levensduur via de export naar het buitenland verdwijnen.

In het segment ‘Klein’ ligt de gemiddelde sloopleeftijd hoger dan in de overige segmenten. Bovendien neemt deze leeftijd gestaag toe: in 2024 is de gemiddelde sloopleeftijd bijna 2,5 jaar hoger dan in 2015.

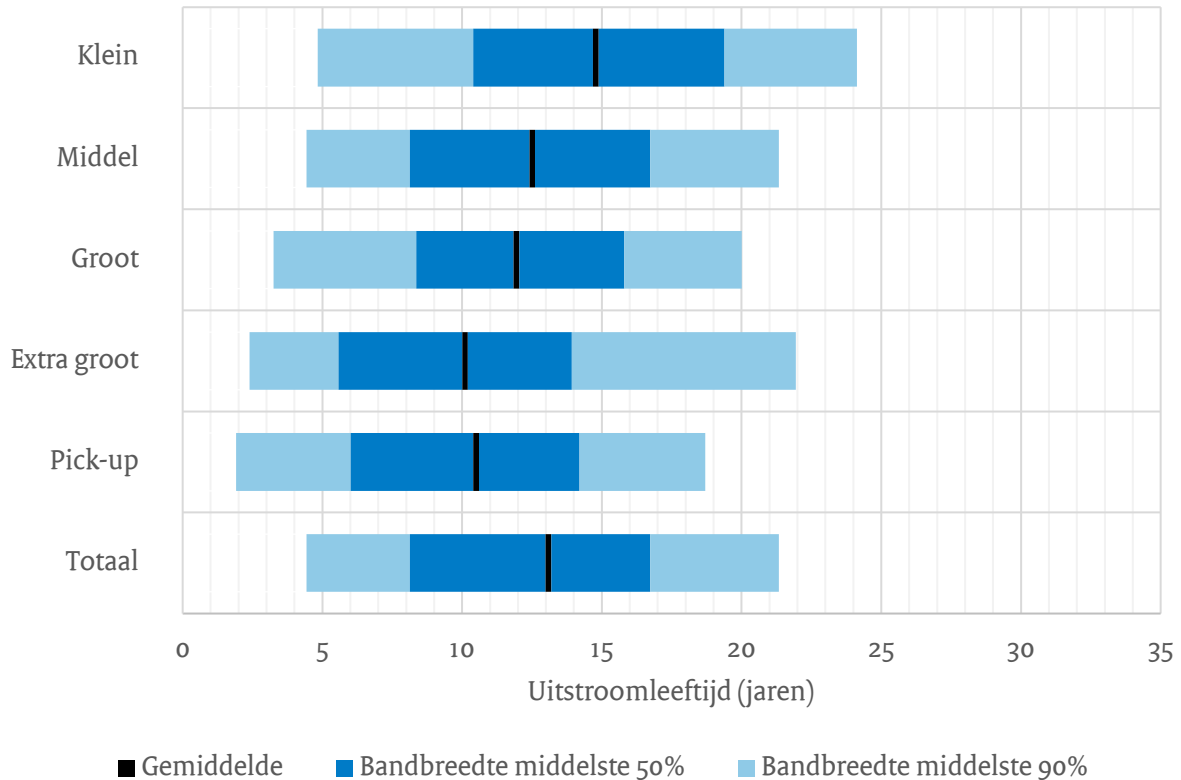


Figuur 28: Sloop naar segment per jaar in 2015-2024 en 2025 t/m juni

4.3. Uitstroomleeftijd diesel

4.3.1. Uitstroomleeftijd per segment

Figuur 29 toont de gemiddelde uitstroomleeftijd van diesel voertuigen²⁸ per segment, inclusief de spreiding in uitstroomleeftijden. Het segment 'Klein' heeft met 14,9 jaar de hoogste gemiddelde uitstroomleeftijd. De gemiddelde uitstroomleeftijd over alle segmenten ligt op 13,1 jaar. Dit geeft een beeld van de te verwachten tijd waarna voertuigen vervangen zullen worden, en wanneer dus mogelijk wordt overgestapt op een voertuig met minder of zelfs zero emissie.



Figuur 29: Gemiddelde uitstroomleeftijd van diesel lichte bedrijfsvoertuigen per segment in 2024

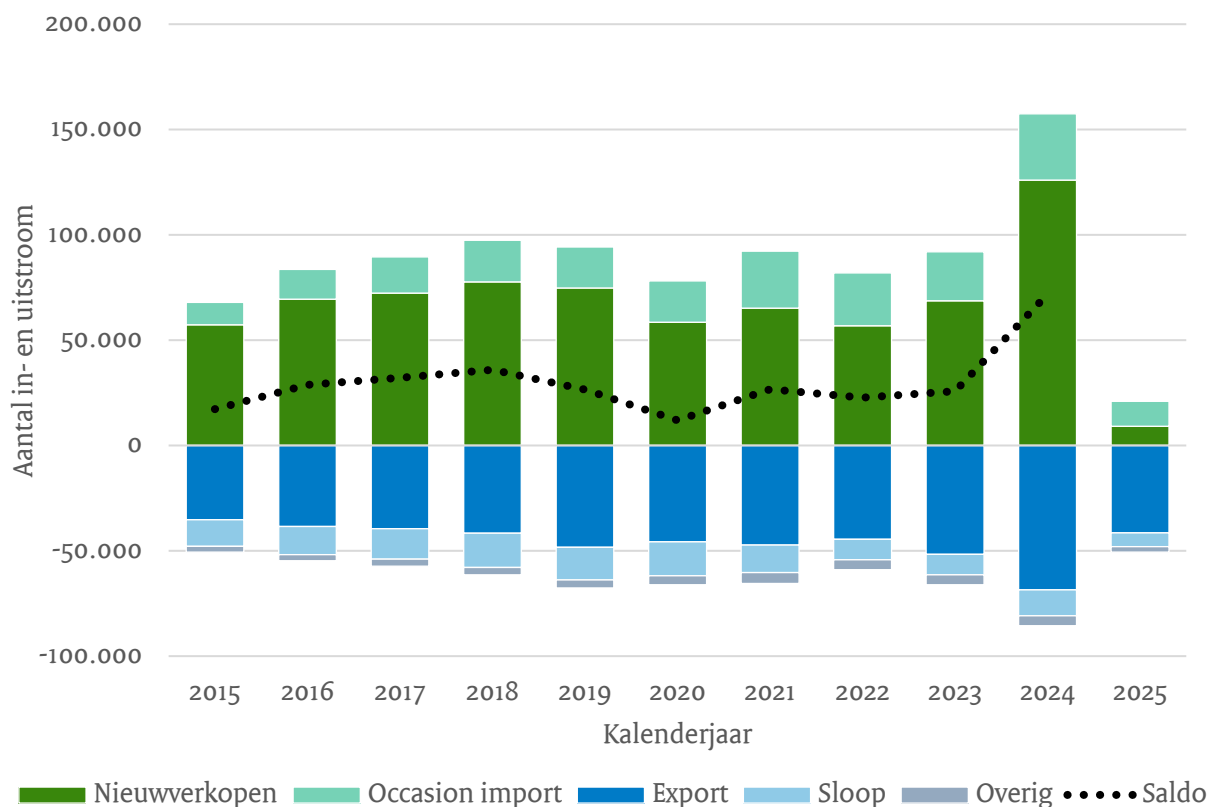
²⁸ Gezien de lage aantallen en het gegeven dat ZE lichte bedrijfsvoertuigen nog relatief recentelijk pas in de markt verschenen, is nog niet zinvol de gemiddelde uitstroomleeftijden van deze voertuigen te tonen. De (gemiddelde) uitstroomleeftijden van diesel is juist relevant vanwege de grote omvang van deze groep en voor het vormen van een indicatief beeld van de leeftijd van deze voertuigen waarop in potentie de overstap naar Zero emissie zou kunnen worden gemaakt.

5. Instroom versus uitstroom

5.1. Instroom versus uitstroom van lichte bedrijfsvoertuigen per jaar

In Figuur 30 zijn de in- en uitstroom tegen elkaar afgezet. Het saldo van deze instroom en uitstroom is aangegeven door middel van de stippellijn.

In alle hier weergegeven jaren tot en met 2024 is sprake van een positief saldo en dus groei van het wagenpark.²⁹ Verreweg de grootste toename vond in 2024 plaats. Over het negatieve saldo in de eerste helft van 2025, zie de uitleg in paragraaf 4.1.1.



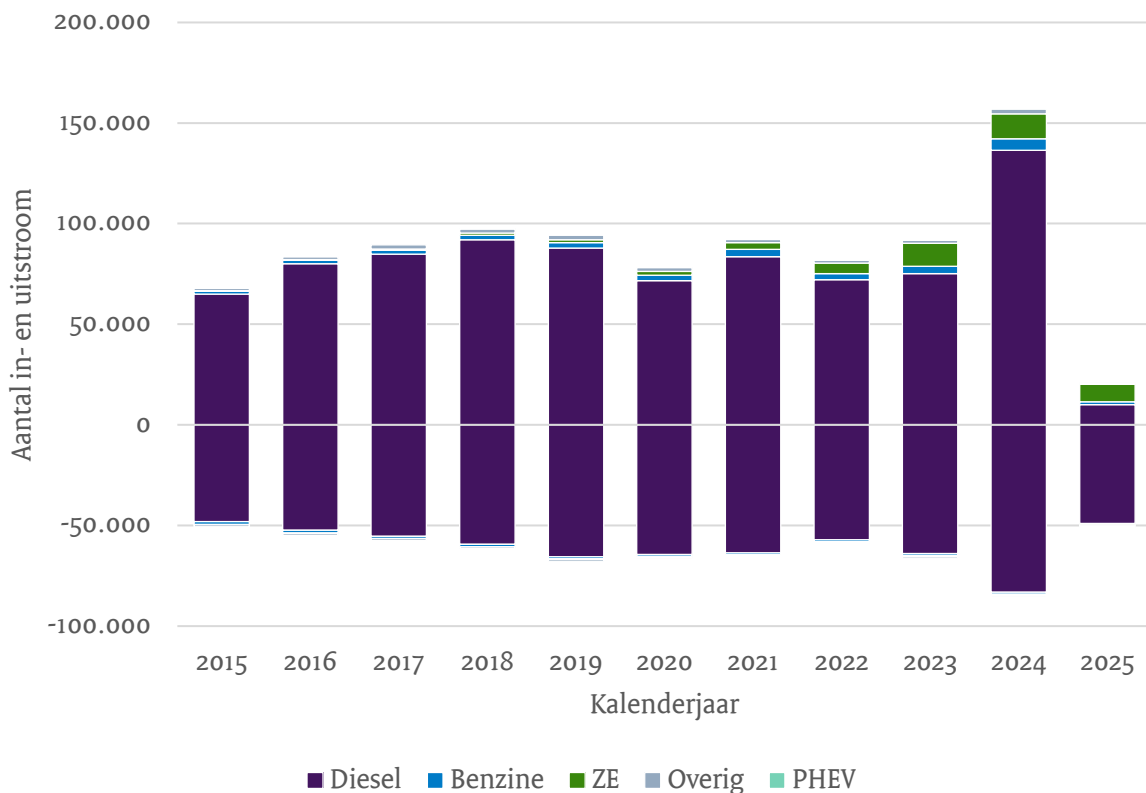
Figuur 30: Instroom versus uitstroom van lichte bedrijfsvoertuigen per soort in-/uitstroom in 2015-2024 en 2025 t/m juni

²⁹ Door methodologische keuzes in de definities van in- en uitstroom en wagenpark, komt het saldo zoals hier weergegeven niet overeen met veranderingen in het wagenpark zoals weergegeven in dit rapport. Dat is met name het gevolg van het uitsluiten van de bedrijfsvoorraad bij het wagenpark, maar niet bij in- en uitstroom. Zie Bijlage 1 voor verdere toelichting op de telmethoden.

5.2. Instroom en uitstroom per aandrijflijn lichte bedrijfsvoertuigen

In Figuur 30 is de in- en uitstroom per aandrijflijn per jaar weergegeven. De in- en uitstroom van lichte bedrijfsvoertuigen vertoont beperkte jaarlijkse schommelingen. Tot 2023 bestond gemiddeld 41% van de jaarlijkse in- en uitstroom uit uitstroom. In 2024 was sprake van een duidelijke piek in de instroom, waardoor het aandeel uitstroom procentueel daalde naar 35%. In absolute zin was in 2024 zowel de in- als de uitstroom duidelijk groter dan in de jaren ervoor. In de eerste helft van 2025 lag de instroom juist aanzienlijk lager dan in voorgaande jaren, terwijl het relatieve aandeel uitstroom groot is (71%). Dieselvoertuigen blijven dominant in zowel in- als uitstroom, al verschuift de samenstelling van de instroom steeds meer richting ZE-voertuigen.

Zoals in de hoofdstukken in- en uitstroom is beschreven, domineert het aandeel dieselvoertuigen het overgrote deel van de in- en uitstroom. Daarnaast zien we vanaf 2020 een duidelijke toename van de instroom van ZE-voertuigen. Deze groei versnelt sterk vanaf 2023.



Figuur 31: Instroom versus uitstroom per aandrijflijn lichte bedrijfsvoertuigen in 2015-2024 en 2025 t/m juni

5.3. Instroom en uitstroom per emissieklasse

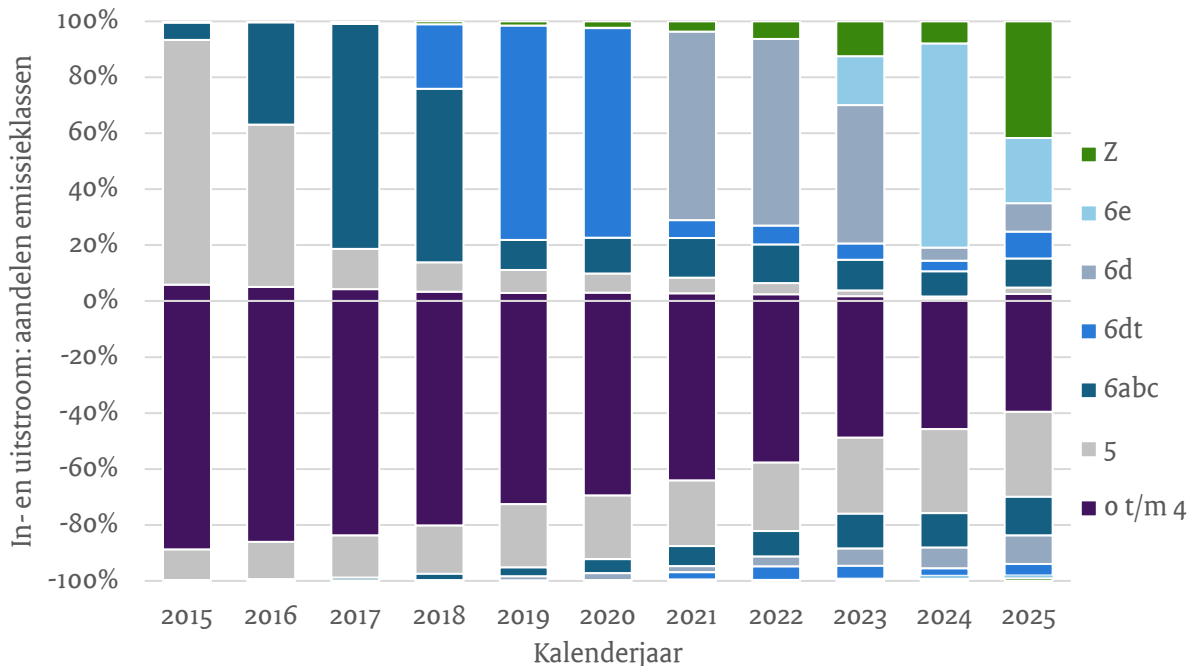
Emissieklassen hebben betrekking op Europese normen voor lokaal vervuilende emissies zoals fijnstof (PM) en stikstofoxiden (NO_x)³⁰. Emissieklassen gaan dus niet over broeikasgassen. Niettemin is er enige samenhang tussen emissieklasse en CO₂-emissie: hoe hoger de emissieklasse, hoe minder schadelijke stoffen (waaronder ook CO₂) de voertuig uitstoot. De emissieklassen betreffen 0 t/m 6 en Z. Emissieklasse '0' omvat de meest vervuilende lichte bedrijfsvoertuigen en emissieklasse '6' de minst vervuilende. 'Z' staat voor 'zero-emissie'³¹.

Emissieklasse 6 is verdeeld in 6abc, 6dt (6d-temp), 6d en 6e, om duidelijk te maken dat ook binnen deze emissieklasse een ontwikkeling richting minder uitstoot plaatsvindt. Binnen emissieklasse 6 is 6e de klasse van voertuigen met de minste emissie.



In de instroom is een verschuiving zichtbaar van voertuigen met lagere emissieklassen naar voertuigen met hogere emissieklassen. Tot en met 2023 bestond de instroom grotendeels uit voertuigen met emissieklasse 6, 6abc, 6dt en 6d. Vanaf 2023 neemt het aandeel voertuigen met emissieklasse 6e en Z toe. In 2024 vormden deze samen al 81% van de totale instroom.

De uitstroom bestaat daarentegen vooral uit oudere voertuigen met emissieklasse 0 t/m 5. Tot 2021 lag dit aandeel gemiddeld nog op 96%. Vanaf 2019 is echter een dalende trend zichtbaar en is er ook al een toenemende uitstroom van voertuigen met de nieuwere emissieklassen 6abc en 6dt zichtbaar.



Figuur 32: Instroom versus uitstroom van lichte bedrijfsvoertuigen per emissieklasse in 2015-2024 en 2025 t/m juni

³⁰ 'Tank-to-Wheel' (TTW): directe emissies van het gebruik van brandstof, dus los van de emissies gerelateerd aan andere aspecten, zoals de productie van het voertuig en de productie en het transport van brandstof. De emissieklassen worden bijvoorbeeld in de zero-emissiezones gebruikt om te bepalen welke bedrijfsvoertuigen toegang krijgen (bron: [Toegangsregels - Op weg naar ZES](#)).

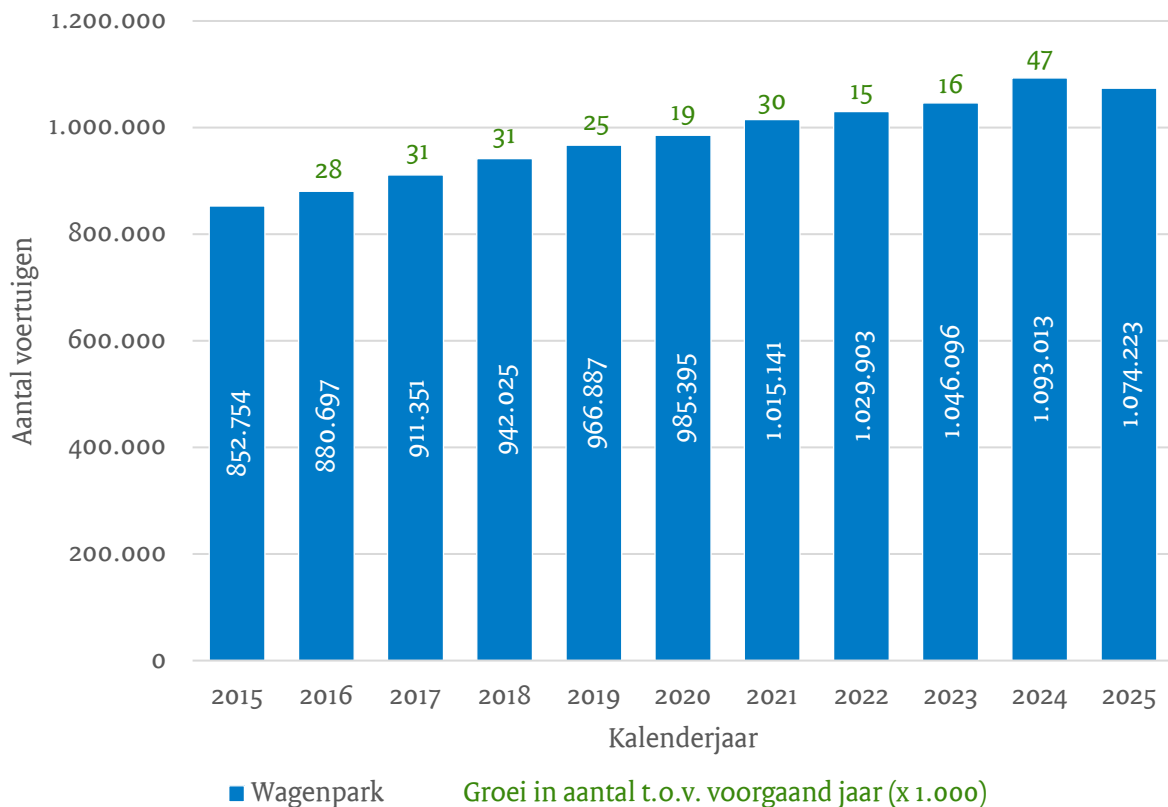
³¹ Emissieklasse 'Z': geen emissie (TTW). Althans niet uit de uitlaat. Er is vanzelfsprekend wel emissie van fijnstof uit de slijtage van remmen, banden, wegdek.

6. Wagenpark

6.1. Wagenpark in hoofdlijnen

6.1.1. Omvang van het Wagenpark

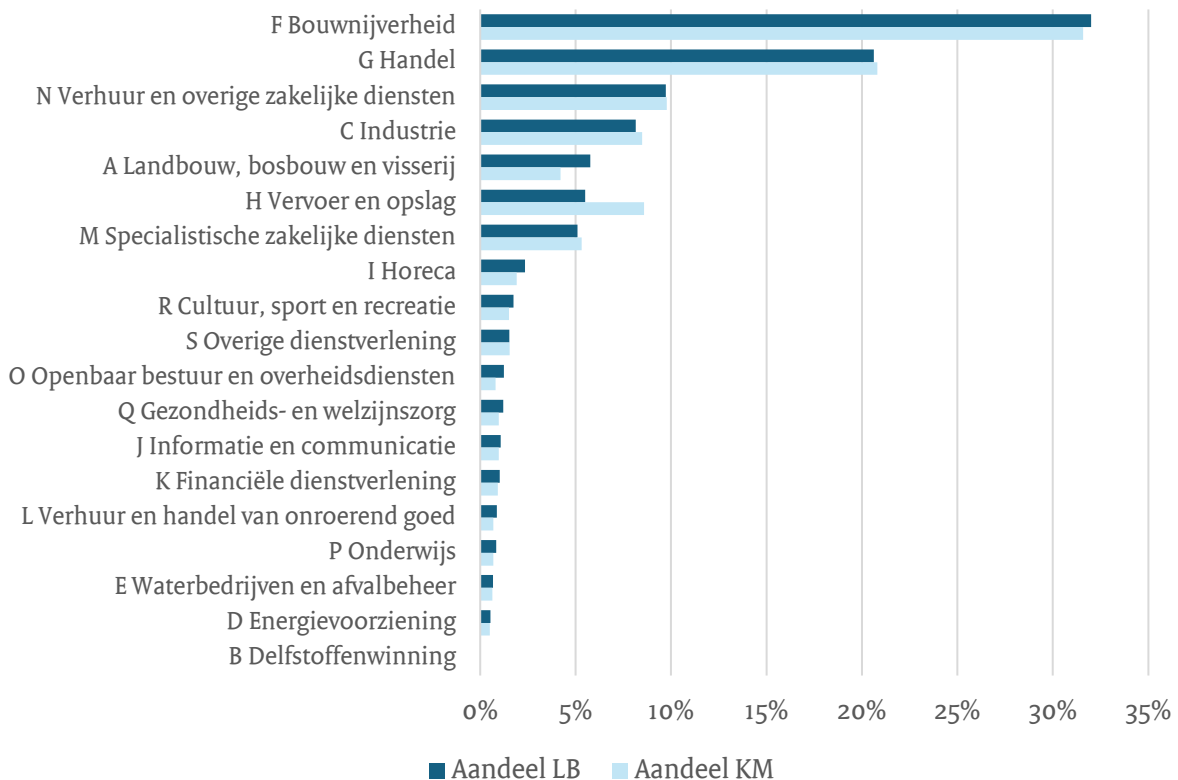
Zoals ook al bleek uit Figuur 30 in het vorige hoofdstuk, nam in de periode 2015 tot en met 2024 het aantal voertuigen in het Nederlandse wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen ieder jaar toe. Verreweg de grootste toename in de hier beschreven periode deed zich voor in 2024. In dat jaar groeide het wagenpark met bijna 47.000 voertuigen. In de periode januari tot en met juni 2025 nam het wagenpark met bijna 19.000 voertuigen af, wat samenhangt met de eerdere beschrijving van extra verkopen in 2024 als anticipatie op afschaffing van de BPM vrijstelling voor ondernemers (par. 2.1). Dit beeld met betrekking tot de 1^e helft van 2025 kan nog veranderen en in de volgende editie van dit rapport zal over het gehele jaar 2025 het eindbeeld worden geschetst.



Figuur 33: Omvang van het wagenpark en de groei t.o.v. het voorgaande jaar per jaarultimo 2015 t/m 2024 en 30 juni 2025

6.1.2. Wagenpark per bedrijfstak

Figuur 34 toont de verdeling van lichte bedrijfsvoertuigen en de gereden kilometers over de verschillende bedrijfstakken in 2023³². De procentuele aandelen van enerzijds het aantal ingezette bedrijfsvoertuigen en anderzijds de afgelegde kilometrages zijn min of meer vergelijkbaar en geven een indicatie van het aandeel in de emissies. Wat opvalt binnen de sector 'vervoer en opslag' is dat er relatief veel kilometers worden gereden in verhouding tot het aandeel lichte bedrijfsvoertuigen. Het aandeel van lichte bedrijfsvoertuigen dat ingezet wordt in de bouwsector is met 32% veruit het grootst. De bedrijfstak 'Handel' staat op de 2e plaats met bijna 21% van de lichte bedrijfsvoertuigen die in deze sector worden ingezet. Mogelijk is het aandeel van deze sectoren in werkelijkheid nog groter als een groot deel van de voertuigen uit de sector 'Vervoer en opslag' in de bouw en handel worden ingezet.



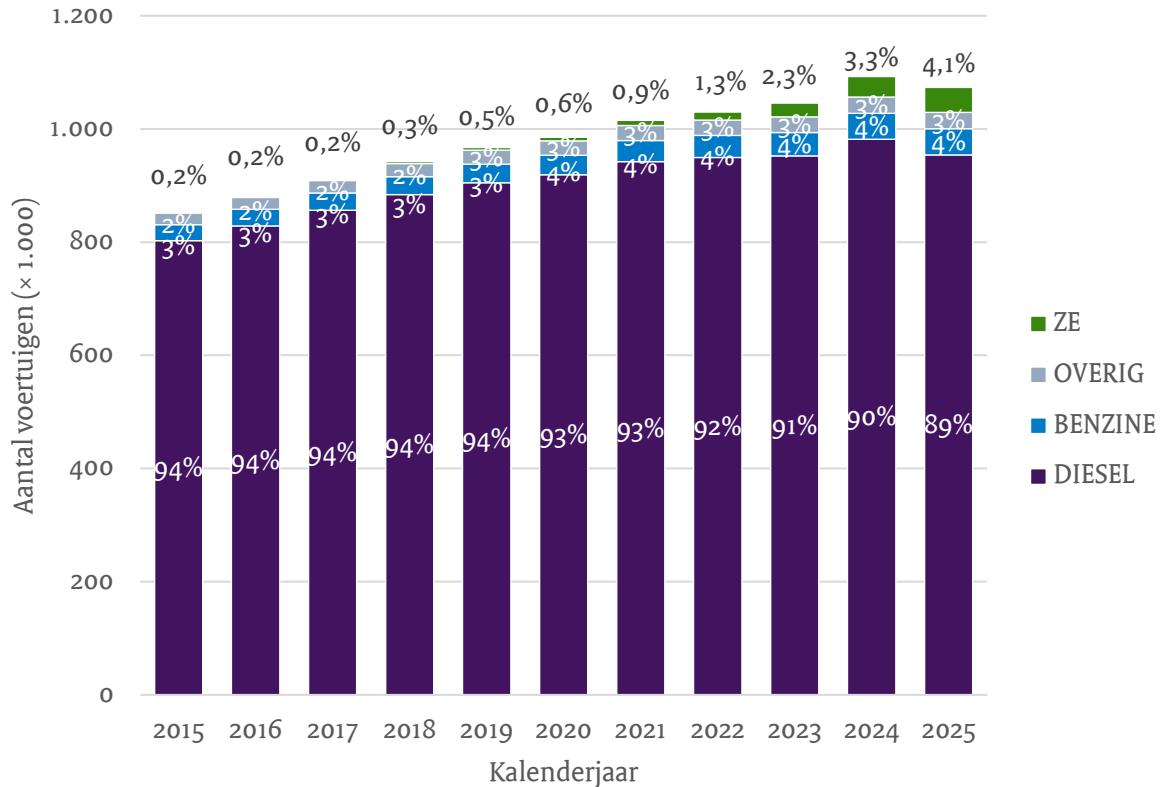
Figuur 34: Wagenpark lichte bedrijfsvoertuigen: procentuele verdeling van de voertuigen en de gereden kilometers over bedrijfstakken 2023

³² Bron: CBS Bedrijfsbestelauto's; km's, bedrijfstak, bedrijfsgrootte: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/8562oNED/table>
 Het beroepsvervoer is opgenomen in de SBI Vervoer en opslag. Deze beroepsvervoerders vervoeren goederen voor andere bedrijven en deze bedrijven kunnen actief zijn in een andere bedrijfstak dan Vervoer en opslag. Het CBS heeft hier geen gegevens over. De populatie bevat ook voertuigen van zelfstandigen, dus niet uitsluitend rechtspersonen. Wanneer een zelfstandige niet voorkomt in het bedrijvenregister wordt deze ingedeeld bij 'Onbekend' (ca 1.800).

6.2. Wagenpark per aandrijflijn

6.2.1. Aantallen en percentages per aandrijflijn

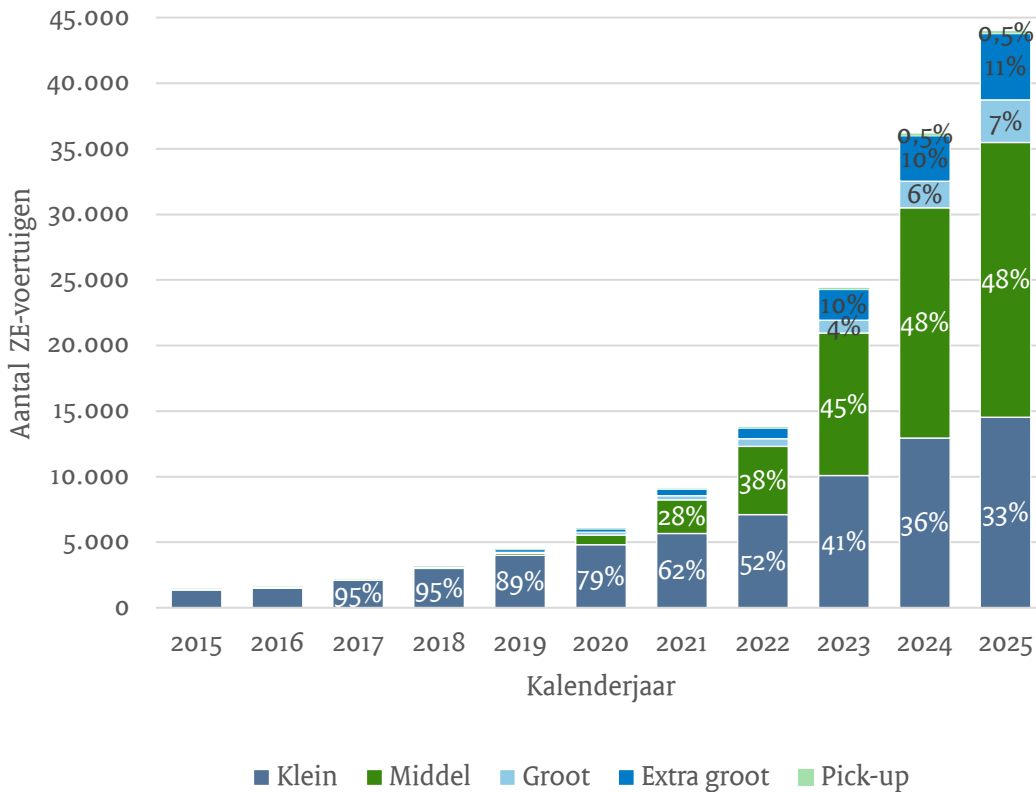
Diesel is nog verreweg de meest voorkomende aandrijflijn in het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen, maar zakt in de eerste helft van 2025 voor het eerst onder de 90% van het totaal. Het aandeel ZE steeg tussen 2023 en 2024 met een procentpunt naar 3,3%, en in de eerste helft van 2025 naar 4,1%. De aandelen van de andere aandrijflijnen zijn sinds 2020 onveranderd met respectievelijk 4% voor benzine en 3% voor overige aandrijflijnen.



Figuur 35: Omvang (aantallen x 1.000) en brandstofaandelen in het wagenpark, per jaarultimo 2015-2024 en 30 juni 2025

6.2.2. De groei van het aantal ZE lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark per segment

Behalve het aandeel, blijft ook het aantal ZE lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark stijgen. Tussen 2023 en 2024 kwamen er bijna 12.000 ZE voertuigen bij, en na de eerste helft van 2025 was het totale aantal bijna 44.000. Wat betreft de verdeling naar segmenten, blijft het aandeel van segment Klein dalen. Dit segment bedraagt halverwege 2025 nog een derde van het wagenpark. Met uitzondering van de pick-ups, stegen de aandelen van de andere segmenten de afgelopen jaren. Met name het percentage van segment Middel steeg snel en maakt inmiddels bijna de helft van het aantal ZE lichte bedrijfsvoertuigen uit.



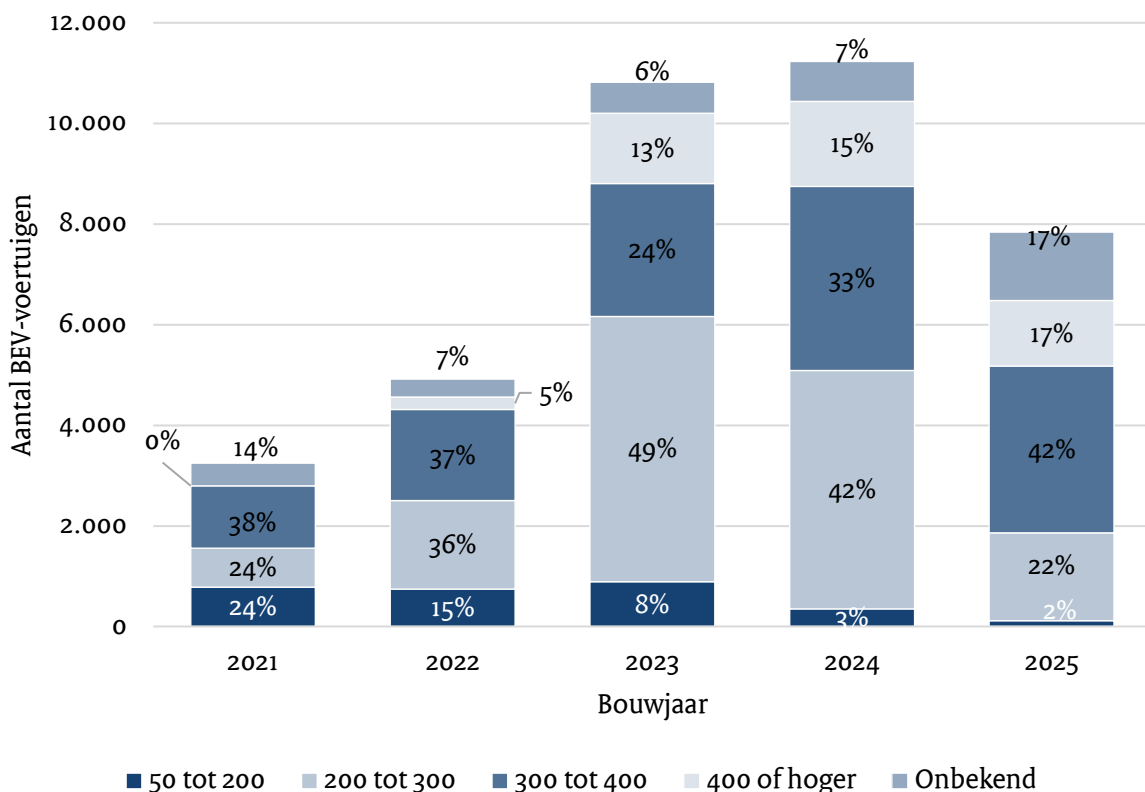
Figuur 36: Aantallen en percentages van de totale ingroei ZE in het wagenpark lichte bedrijfsvoertuigen per jaarultimo 2015-2024 en 30 juni 2025

6.2.3. Wagenpark BEV en actieradius

Figuur 37 toont voor het BEV-wagenpark per 30 juni 2025 de aantallen en procentuele verdeling naar bouwjaar en actieradiuscategorie (volgens WLTP).³³ Uit praktijktests blijkt dat de werkelijke actieradius van een elektrische auto gemiddeld 20% lager ligt dan de WLTP-opgave. De actieradius in de praktijk hangt af van diverse factoren, zoals weersomstandigheden, gewicht en belading, rijgedrag, route en terrein, auto-instellingen en onderhoud. Opvallend is dat het aandeel voertuigen met de kleinste actieradius (50–200 km) geleidelijk afneemt: van 24% in 2021 naar 2% in 2025. In 2024 en 2025 is juist een duidelijke groei zichtbaar in voertuigen met een actieradius van 300–400 km en >400 km. Het deel van deze voertuigen met bouwjaar 2025 vormen samen 59% van het totaal BEV-voertuigen. Wel blijft een deel van de voertuigen zonder geregistreerde actieradius in de RDW-data, met 17% in 2025 nog relatief hoog.

De gemiddelde actieradius van voertuigen uit 2025 ligt het hoogst, op 333 km. Ter vergelijking: voertuigen uit 2024 halen gemiddeld 315 km, en die uit 2023 gemiddeld 292 km. In 2020 lag dit gemiddelde nog op 183 km. De gemiddelde actieradius neemt dus jaarlijks toe.

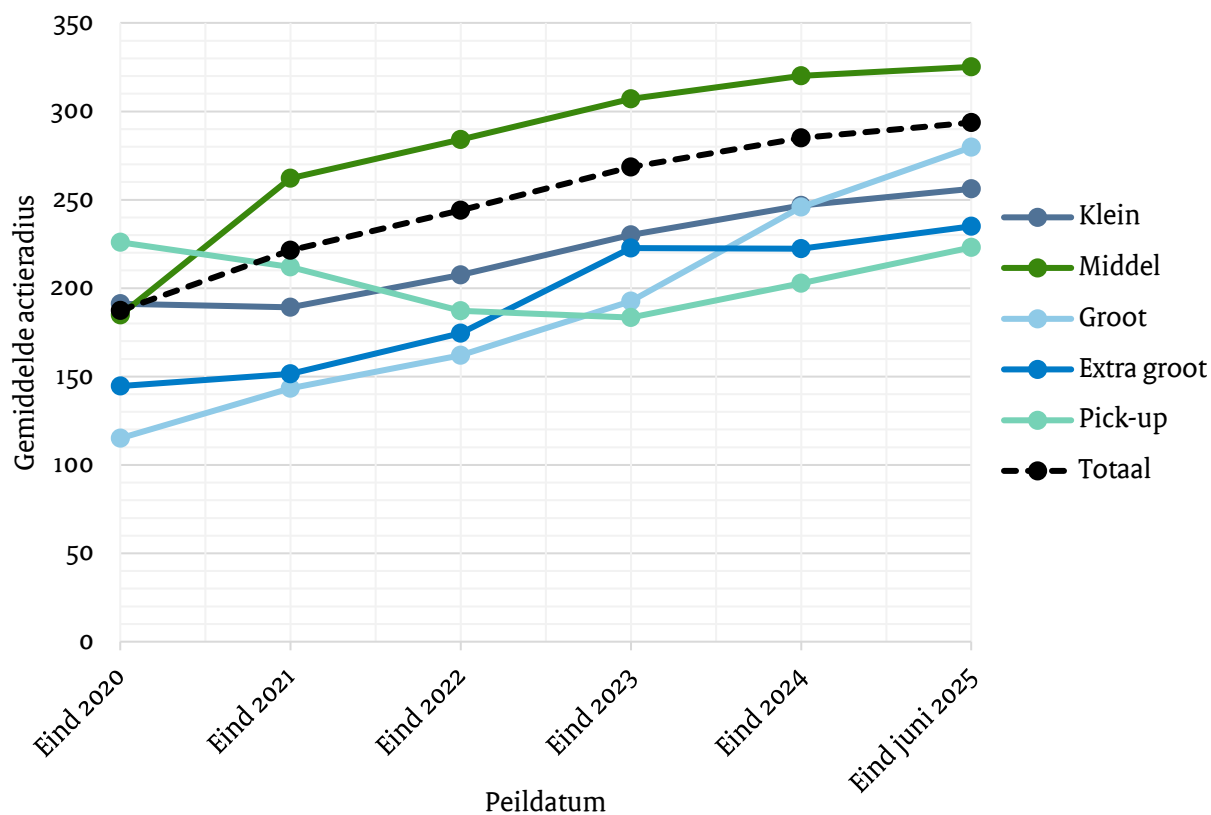
Binnen het bouwjaar 2025 heeft de Alke ATX de kleinste actieradius (85 km), terwijl de Volkswagen ID. Buzz met 459 km de grootste actieradius haalt. Een voldoende toereikende actieradius wordt door de meeste bedrijven als randvoorwaardelijk beschouwd. In de monitor van de RAI (2023) is gevraagd naar hun mening over wat een voldoende actieradius is voor elektrische lichte bedrijfsvoertuigen. 55% van de bedrijven vindt een actieradius van 400 km of meer ruim voldoende, terwijl de overige 45% pas bij een hoger bereik tevreden is. Van de bedrijven die al elektrisch rijden, vindt 65% een actieradius van 400 km of meer ruim voldoende. In de monitor van de RAI (2023) wordt uitgegaan van de werkelijke actieradius; deze komt niet één-op-één overeen met de door de fabrikant opgegeven WLTP-actieradius.



Figuur 37: Aantallen en aandelen ZE lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van eind juni 2025 met bouwjaren 2021-2025 per actieradiuscategorie

³³ Bouwjaren vóór 2021 zijn niet opgenomen, omdat de actieradiusgegevens daar te vaak ontbreken voor een betrouwbaar beeld.

Op het totaal van BEV lichte bedrijfsvoertuigen waarbij de actieradius (WLTP) bekend is, vertoont de gemiddelde actieradius een stijging van bijna 190 kilometer in het wagenpark eind 2020 naar bijna 300 kilometer in het wagenpark van 30 juni 2025 (Figuur 38).

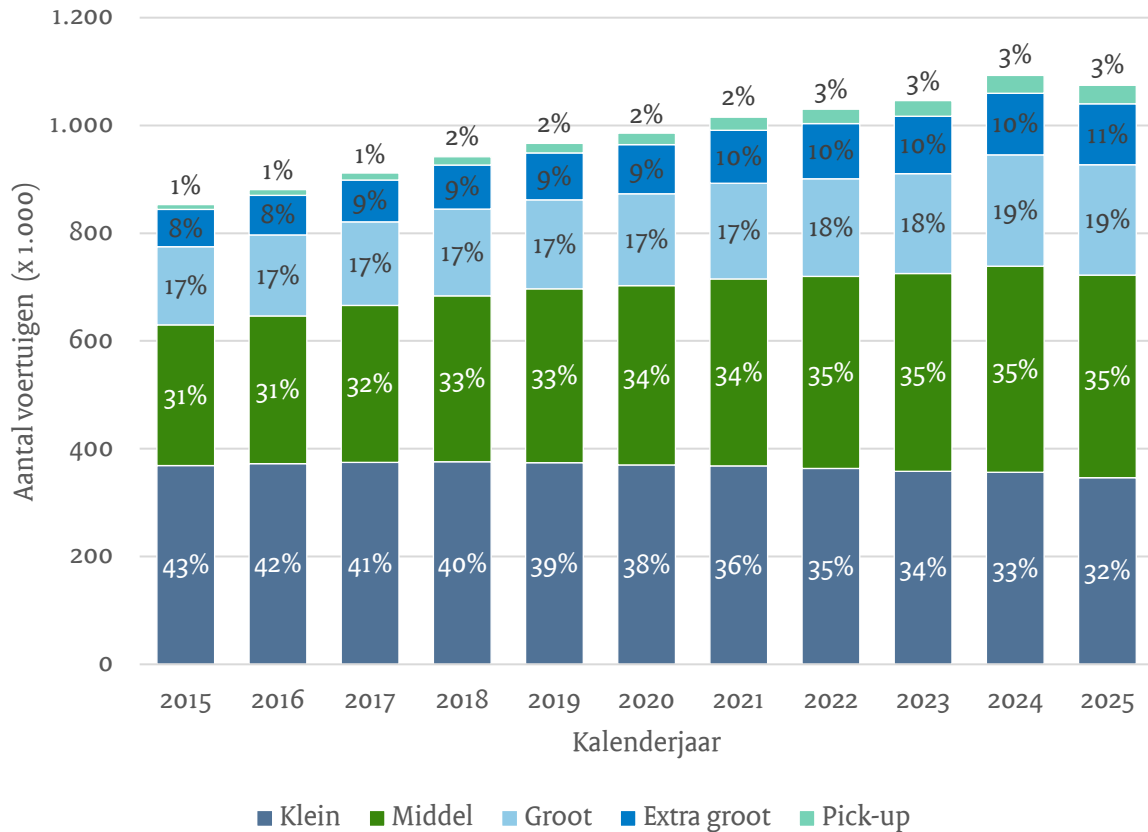


Figuur 38: De ontwikkeling van de gemiddelde actieradius (WLTP) per segment en totaal sinds eind 2020

6.3. Wagenpark in segmenten

6.3.1. Totale wagenpark per segment

Figuur 39 toont de omvang van het wagenpark naar segment. Het aandeel kleine lichte bedrijfsvoertuigen neemt door de jaren heen geleidelijk af. Sinds 2023 is het segment 'Klein' niet langer het meest voorkomende segment; het is ingehaald door het segment 'Middel'. Terwijl het aandeel van 'Middel' de afgelopen jaren stabiel is gebleven, laten de segmenten 'Groot' en 'Extra Groot' juist een lichte groei zien.



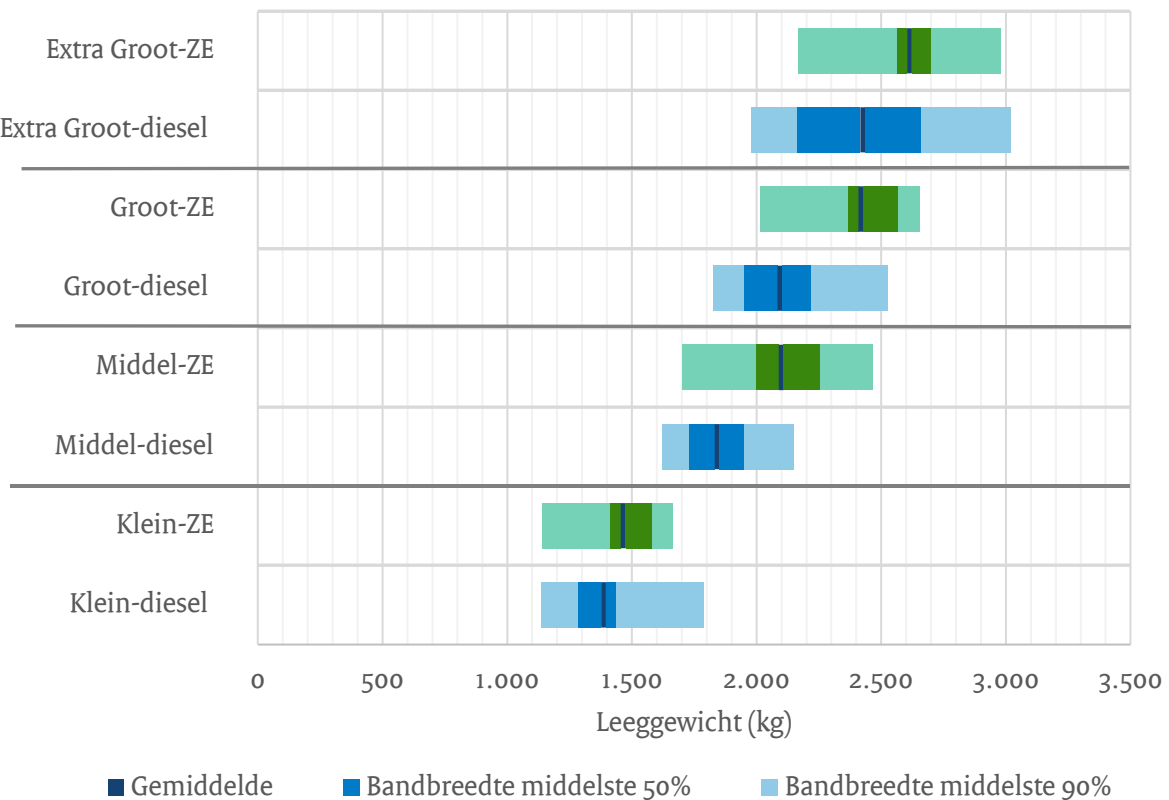
Figuur 39: Omvang totaal (aantallen \times 1.000) en van het wagenpark en aandeel per segment, jaarultimo 2015-2024 en 30 juni 2025

6.3.2. Leeggewicht per segment

Figuur 40 toont per segment de bandbreedte van het leeggewicht voor voertuigen met een ZE- en diesel-aandrijflijn. In alle segmenten ligt het gemiddelde leeggewicht van ZE-voertuigen hoger dan dat van dieselvarianten. Dit sluit aan bij de verwachting: een elektrische aandrijflijn met batterij weegt doorgaans meer dan een diesel-aandrijflijn. Het gemiddelde verschil in leeggewicht tussen diesel en ZE is circa 212 kg.

Uit de Monitor Lichte Bedrijfsvoertuigen van de RAI (2023) blijkt dat bedrijven het maximaal laadvermogen van een volledig elektrische (ZE) lichte bedrijfsvoertuigen als een zeer belangrijke randvoorwaarde beschouwen; 78% van de respondenten noemt dit (zeer) belangrijk.

Het leeggewicht van het voertuig speelt hierbij een cruciale rol. Het maximaal laadvermogen wordt bepaald door het verschil tussen de wettelijk toegestane maximale massa (WTMM) en het leeggewicht van het voertuig. Dit betekent dat hoe zwaarder een voertuig in lege staat is, hoe minder gewicht er beschikbaar is voor lading. Een hoger leeggewicht verkleint dus direct het laadvermogen. Dit is met name relevant voor elektrische voertuigen, omdat de elektrische aandrijflijn relatief veel gewicht toevoegt.



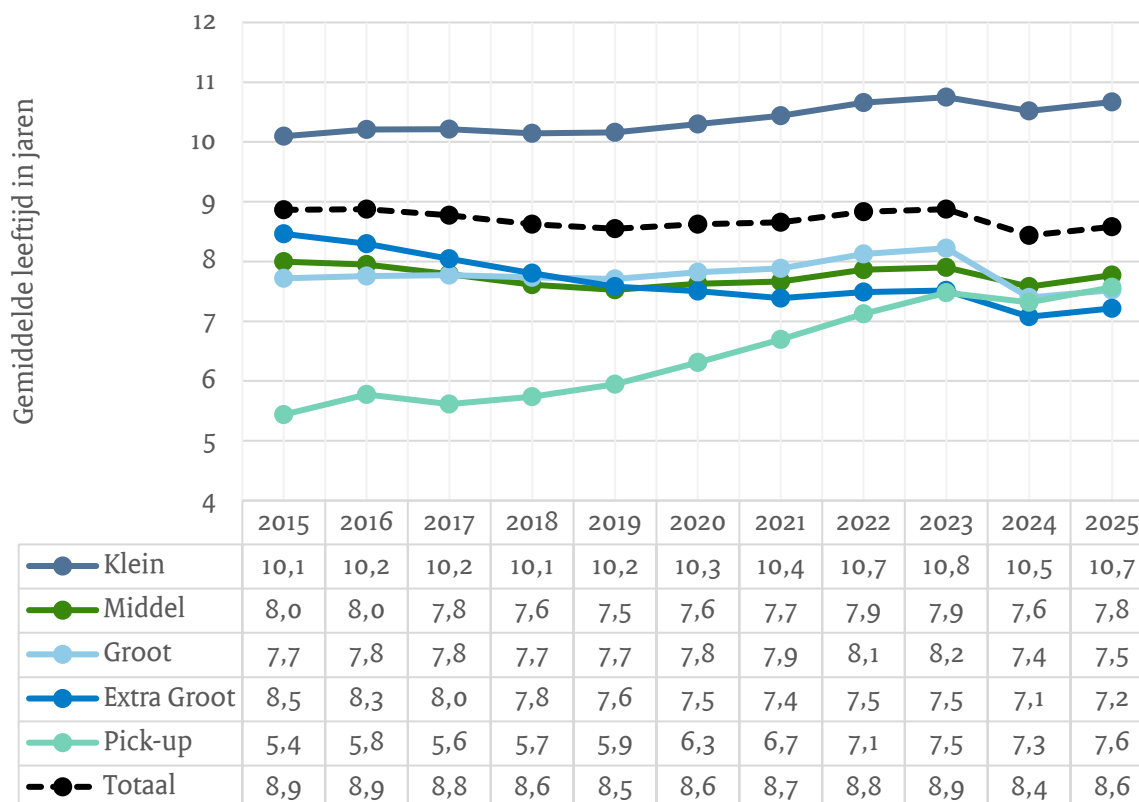
Figuur 40: Gemiddeld leeggewicht en spreiding per segment in wagenpark ZE en Diesel, jaarultimo 2024

6.4. Leeftijden en kilometrage van het wagenpark

6.4.1. Gemiddelde leeftijden per jaar per segment en totaal

Figuur 41 toont de gemiddelde leeftijd per segment in het wagenpark voor de jaren 2015 t/m juni 2025. De laagste gemiddelde leeftijd in deze periode is 5,5 jaar en de bandbreedte van de verschuivingen is relatief smal. Voor de leesbaarheid start de y-as daarom bij 4 jaar in plaats van 0.

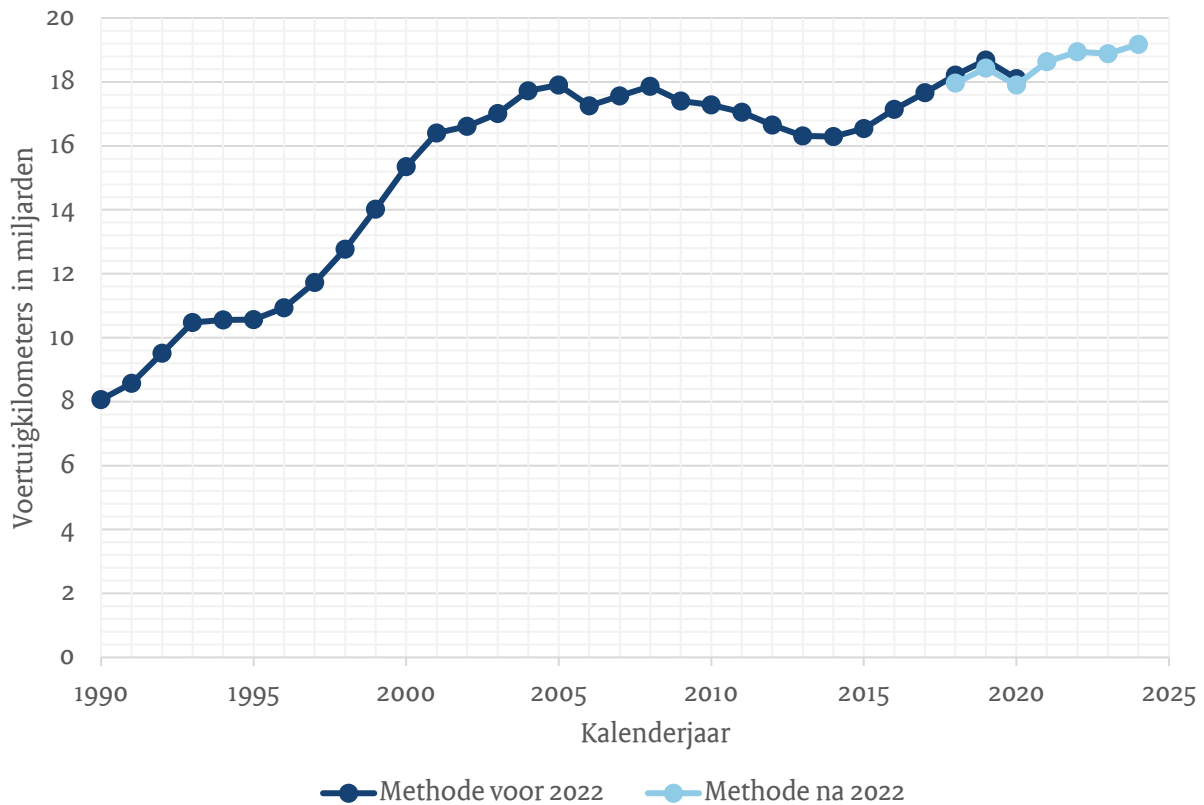
In totaal blijft de gemiddelde leeftijd over de jaren vrij stabiel. Binnen de segmenten zijn echter duidelijke verschillen zichtbaar. Het segment 'Klein' kent consequent de hoogste gemiddelde leeftijd, variërend tussen 10,1 en 10,8 jaar en deze vertoont behalve in 2024 een stijgende lijn. Het segment 'Extra groot' laat daarentegen een geleidelijke daling zien.



Figuur 41: Gemiddelde leeftijd in jaren (excl. oldtimers) per segment en totaal in het wagenpark, jaarultimo 2015 t/m 2024 en 30 juni 2025

6.4.2. Voertuigkilometers

In Figuur 42 zijn de gerealiseerde voertuigkilometers van lichte bedrijfsvoertuigen weergegeven³⁴. De lichte bedrijfsvoertuigen legden sinds 2001 jaarlijks tussen de 16 en 19 miljard kilometer af. Na een kleine daling in 2020, werd in 2024 het hoogste niveau van 19,2 miljard voertuigkilometers bereikt³⁵.



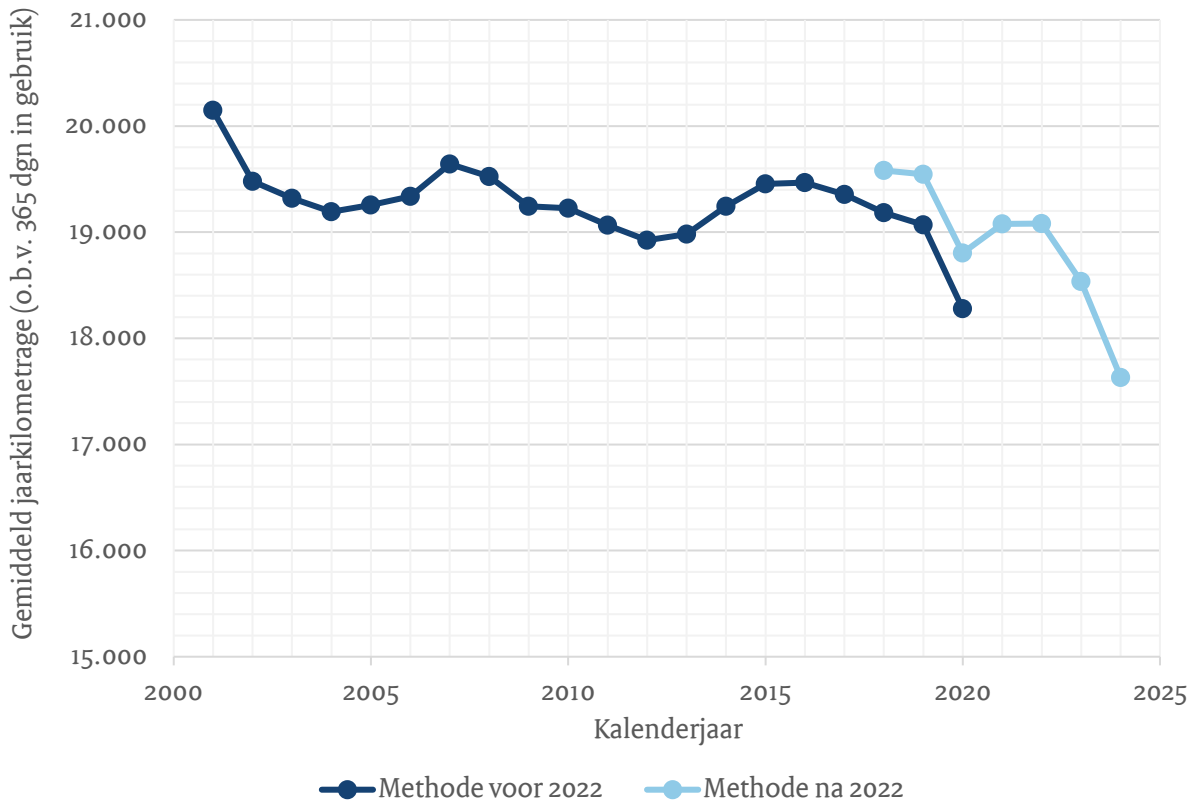
Figuur 42: Gerealiseerde voertuigkilometers door lichte bedrijfsvoertuigen in 1990-2024 in miljarden

³⁴ Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80353ned/table>;
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85414NED/table?ts=1724073844551>

³⁵ CBS heeft methodische wijzigingen doorgevoerd m.b.t. selectie van het motorrijtuigpark, de meest recente data betreft 2018-2024 en is alleen bepaald volgens de nieuwe methode.

6.4.3. Gemiddelde jaarkilometrage

Figuur 43 geeft het gemiddelde jaarkilometrage³⁶ weer op basis van “365 dagen in gebruik”³⁷. Dit betreft kilometrages van Nederlandse voertuigen in zowel binnen- als buitenland. Lichte bedrijfsvoertuigen rijden gemiddeld circa 17.600 voertuigkilometers per jaar. In 2020 was een daling te zien als gevolg van de Covid-19-epidemie waarna in 2021-2022 het gemiddelde jaarkilometrage weer rond het oude niveau lag, in 2023-2024 daalde het gemiddelde jaarkilometrage van circa 19.000 naar 17.600 km.



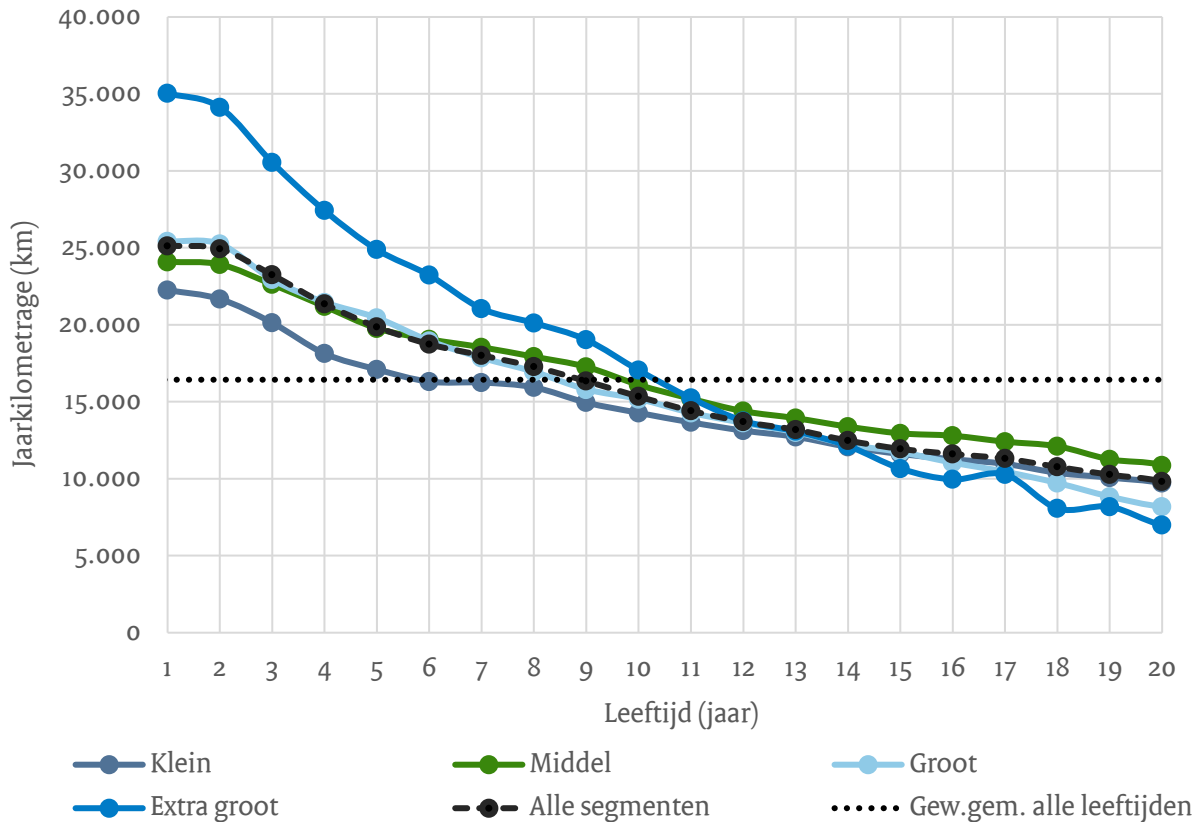
Figuur 43: Gemiddelde jaarkilometrages van lichte bedrijfsvoertuigen in 2001-2024

³⁶ Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80353ned/table>;
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85414NED/table?ts=1724073844551>

³⁷ In de reguliere verkeersprestaties die CBS publiceert op StatLine worden de kilometers berekend voor het daadwerkelijke aantal dagen dat voertuigen op de weg waren. In de praktijk zijn namelijk niet alle voertuigen het hele jaar in staat geweest om de weg op te gaan. Voorbeelden hiervan zijn nieuwe voertuigen die in de loop van het jaar worden gekocht en daarna pas gaan rijden, maar bijvoorbeeld ook voertuigen die gesloopt of geëxporteerd worden tijdens het jaar. De gemiddelde kilometrages zijn omgerekend naar 365/366 dagen, als ware het gehele wagenpark gedurende het hele kalenderjaar op de weg.

6.4.4. Jaarkilometrage naar leeftijd en segment

De gemiddelde jaarkilometrages dalen bij alle segmenten lichte bedrijfsvoertuigen naar mate een voertuig ouder is (Figuur 44)³⁸. De horizontale lijn weergeeft het totale gemiddelde jaarkilometrage van alle lichte bedrijfsvoertuigen. Jonge extra grote voertuigen rijden gemiddeld meer dan de kleinere voertuigen, in alle andere gevallen liggen de gemiddelde jaarkilometrages per leeftijd dicht bij elkaar in de buurt.



Figuur 44: Jaarkilometrages naar leeftijd lichte bedrijfsvoertuigen in 2024

³⁸ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/44/gemiddeld-jaarkilometrage-bedrijfsvoertuigen-2022-2024> Bewerking door RVO & Revnext

6.4.5. Gemiddelde jaarkilometrage naar leeftijd en segment

Jonge lichte bedrijfsvoertuigen rijden de eerste zes jaar gemiddeld circa 20.000 (segment 'Klein') tot circa 30.000 (segment 'Extra groot') kilometer per jaar (zie Figuur 44 en Tabel 4). Gewogen gemiddeld rijdt een licht bedrijfsvoertuig zo'n 18.000 kilometer per jaar in de eerste 20 gebruiksjaren en circa 16.500 kilometer per jaar in totaal (alle gebruiksjaren). In de eerste zes jaar ligt het kilometrage met circa 22.500 km per jaar een stuk hoger.

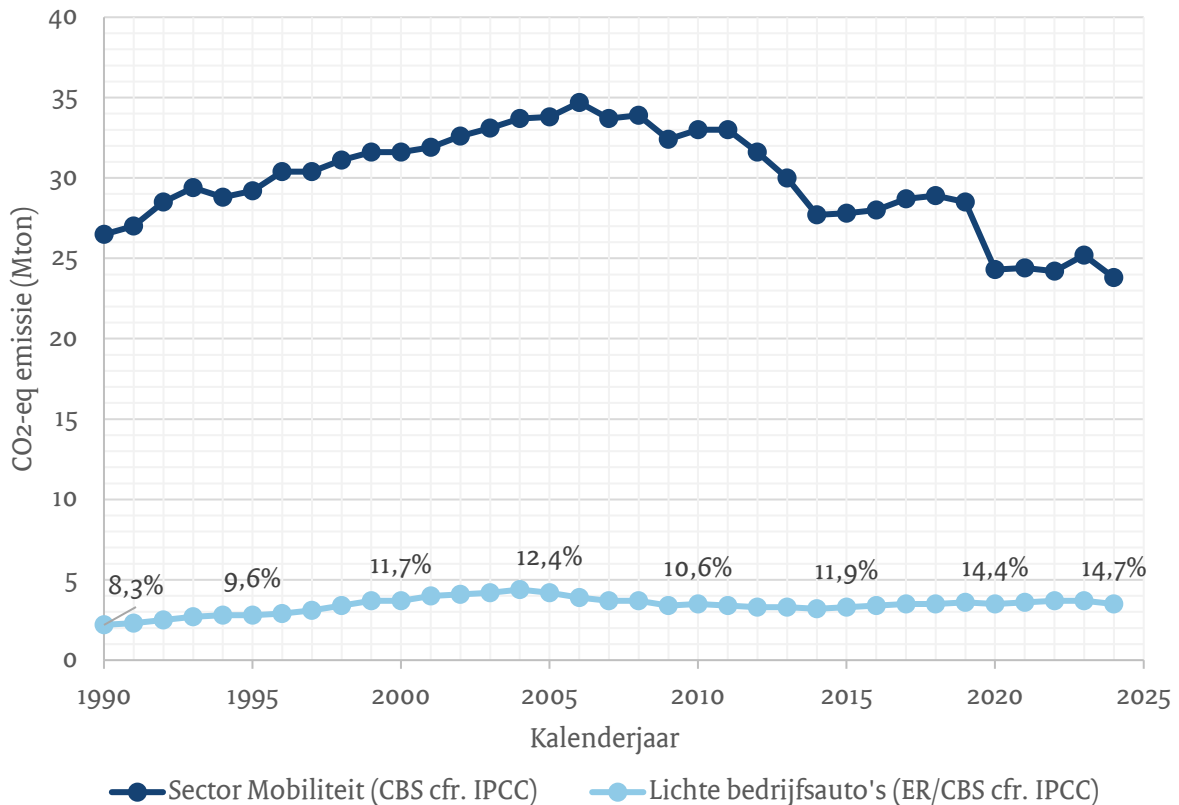
Tabel 4: Gemiddelde jaarkilometrages (afgerond) per segment lichte bedrijfsvoertuigen, nieuw en totaal

2021	Nieuw (gebruiksjaar 1-6)	Gebruiksjaan 1-20
Klein	20.000	16.000
Middel	21.500	18.500
Groot	22.500	18.000
Extra groot	30.000	24.000
Totaal	22.500	18.000

6.5. Emissies

6.5.1. Aandeel CO₂-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen in de totale sector mobiliteit

De lichte bedrijfsvoertuigen hadden de laatste jaren een aandeel van circa 14,5% in de totale CO₂-emissies door de sector Mobiliteit, zie Figuur 45. Als gevolg van de Covid-19-epidemie zijn de totale CO₂-emissies door de sector Mobiliteit in 2020-2022 sterk gedaald, in 2024 is een lichte daling zichtbaar. In absolute zin zijn de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen vrij constant gebleven maar als aandeel van de totale sector mobiliteit is er een stijging zichtbaar.

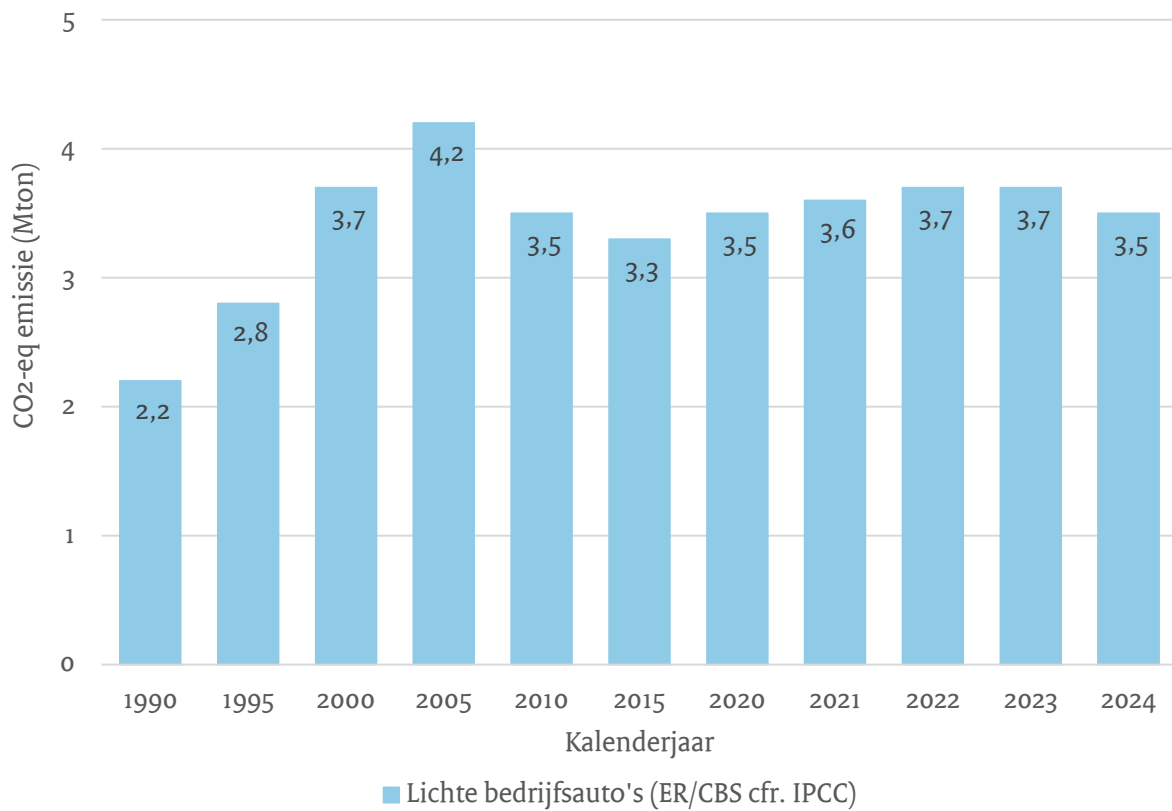


Figuur 45: CO₂-uitstoot lichte bedrijfsvoertuigen als aandeel van totale sector mobiliteit conform IPCC-voorschriften, in 1990-2024³⁹

³⁹ Voor meer informatie over de methodiek verwijzen we naar de bron: [StatLine - Emissies van broeikasgassen berekend volgens IPCC-voorschriften](#)

6.5.2. Totale CO₂-uitstoot wagenpark

Figuur 46 toont de CO₂-uitstoot door lichte bedrijfsvoertuigen vanaf 1990. De totale uitstoot in 2024 bedroeg circa 3,5 Mton. De uitstoot daalde ten opzichte van de 3 voorgaande jaren.

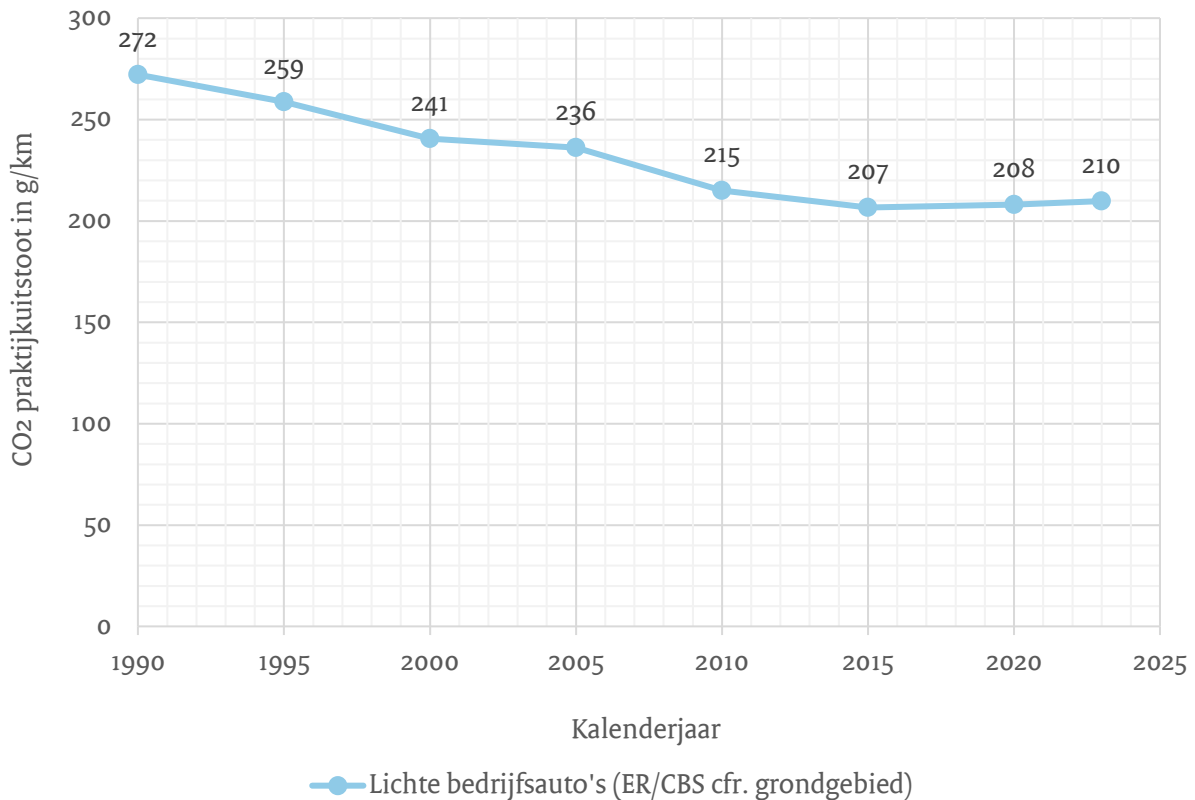


Figuur 46: CO₂-eq uitstoot lichte bedrijfsvoertuigen in 1990-2024⁴⁰

⁴⁰ Voor meer informatie over de methodiek verwijzen we naar de bron: [StatLine - Emissies van broeikasgassen berekend volgens IPCC-voorschriften](#)

6.5.3. Gemiddelde parkemissiefactoren

In Figuur 47 wordt de gemiddelde CO₂-praktijkuitstoot weergegeven voor lichte bedrijfsvoertuigen. De CO₂-uitstoot per voertuigkilometer, ook wel parkemissiefactoren genoemd, is gedaald van 272 g/km in 1990 naar 207 g/km in 2015. Richting 2023 is deze weer licht opgelopen naar 210 g/km.



Figuur 47: Gemiddelde CO₂-parkemissiefactoren⁴¹ (g/km) van lichte bedrijfsvoertuigen in 1990-2023

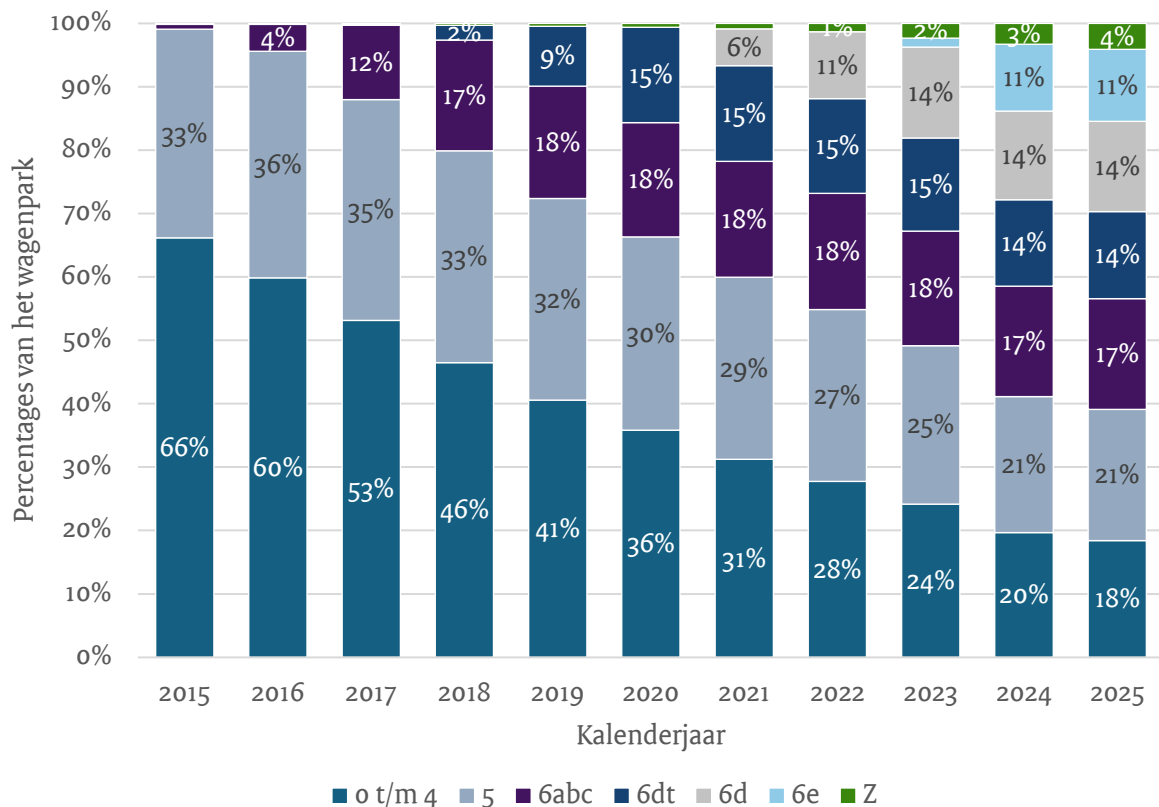
⁴¹ CO₂-emissies uit Emissieregistratie gedeeld door voertuigkilometers uit CBS, beiden op Nederlandse grondgebied. [StatLine - Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied: wegverkeer](#)

6.5.4. Wagenpark per emissieklasse

De segmenten in de gestapelde staafdiagram representeren de verschillende emissieklassen (zie voor uitleg over emissieklasse par. 5.3). De emissieklasse ZE heeft te allen tijde toegang tot de zero-emissiezones. Voor de overige emissieklassen gelden specifieke toegangsregelingen. Voertuigen met emissieklasse 0 t/m 4 hebben vanaf 2025 geen toegang meer. Dit betekent dat op 30 juni 2025 circa 18% van het huidige wagenpark wordt uitgesloten. Vanaf 2027 komt daar nog eens 21% bij, namelijk de voertuigen met emissieklasse 5. Deze groep neemt zowel relatief als absoluut af: van ruim 317.000 voertuigen in 2017 naar circa 220.000 voertuigen in 2025.

Voor voertuigen met emissieklasse 6 (waaronder 6abc, 6d, 6dt en 6e) geldt een overgangsregeling tot 2029. In 2025 valt 32% van het wagenpark binnen deze categorie. Het aandeel van emissieklasse 6 is de afgelopen tien jaar sterk gegroeid: in 2015 bedroeg dit nog slechts 1%.

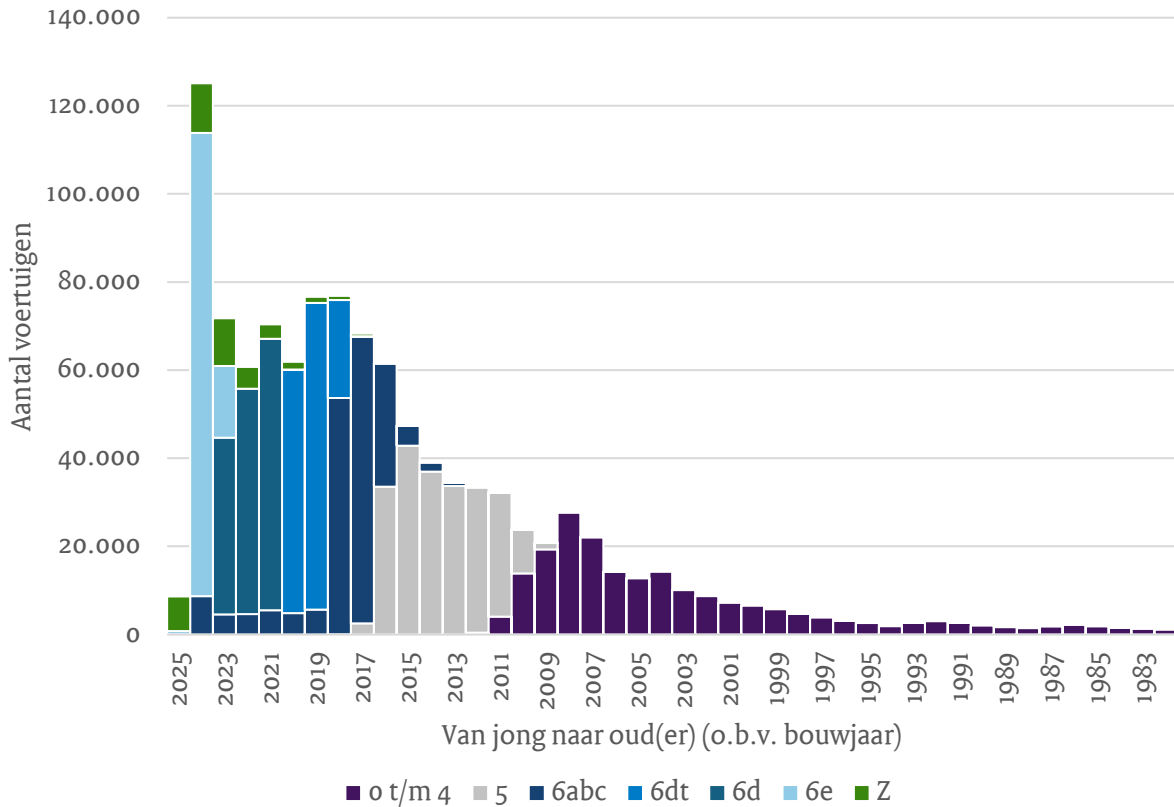
Met name in de laatste jaren is een duidelijke toename zichtbaar in het aantal ZE-voertuigen. In 2025 beschikt inmiddels meer dan 4% van het wagenpark over een zero-emissie aandrijflijn.



Figuur 48: Percentages per emissieklasse in het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen per jaarultimo 2015-2024 en 30 juni 2025

6.5.5. Emissieklassen wagenpark per bouwjaar

Figuur 49 toont de verdeling naar emissieklasse binnen het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen per bouwjaar (voertuigen met bouwjaar eerder dan 1982 zijn buiten beschouwing gelaten). Onder de liggende as (de x-as) van de grafiek staan de bouwjaar bewust in aflopende volgorde. Immers, hoe hoger het bouwjaar, hoe jonger het voertuig. De grafiek loopt dus van voertuigen met een lage leeftijd naar voertuigen met een hoge leeftijd. De figuur laat duidelijk de leeftijdsopbouw van het wagenpark zien.



Figuur 49: Verdeling lichte bedrijfsvoertuigen naar emissieklasse per bouwjaar (stand 30 juni 2025)

7. Laadinfrastructuur

Op 30 juni 2025 telt het Nederlandse wagenpark totaal 43.994 lichte bedrijfsvoertuigen met een ZE-aandrijving, waarvan 37 FCEV's en 43.956 BEV's. Het merendeel maakt dus gebruik van laadinfrastructuur en slechts een klein deel van waterstoftankinfrastructuur. Dit hoofdstuk laat op hoofdlijnen zien hoe de ontwikkeling van elektrische laadinfrastructuur vordert in Nederland.

7.1. Laadinfrastructuur

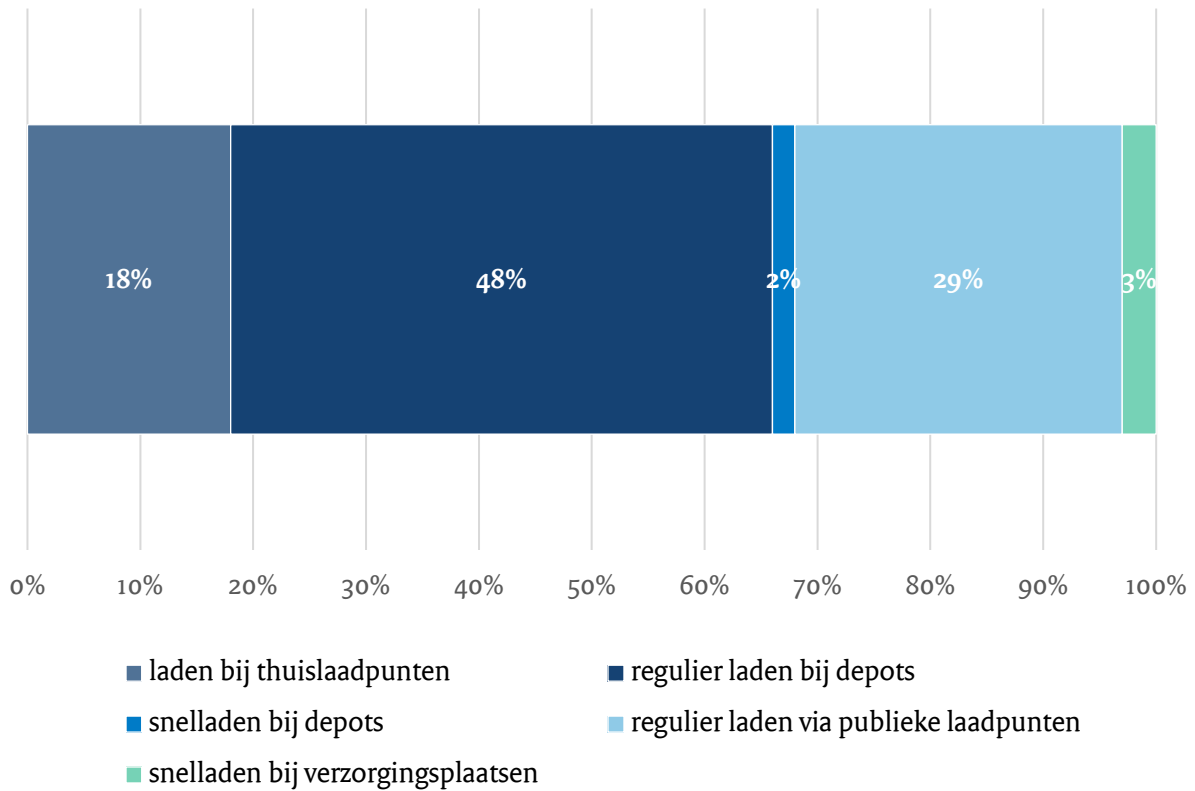
De inzichten voor laadinfrastructuur worden op hoofdlijnen getoond, meer recente cijfers en meer detail over de ontwikkelingen van laadinfrastructuur, onder andere de ontwikkelingen per regio en provincie, zijn te vinden op het dashboard laadinfrastructuur⁴². In dit rapport wordt gesproken over laadpunten en niet over laadpalen, die meerdere laadpunten kunnen bevatten.

Van de 44.000 BEV en PHEV voertuigen kan het merendeel gebruik maken van de laadinfrastructuur die aangelegd is voor lichte voertuigen; personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. De voertuigen in het segment 'Extra groot' zijn groter dan 6 meter, mogen niet parkeren in reguliere parkeervakken op straat, en kunnen om deze reden meestal geen gebruik maken van de reguliere publieke laadinfrastructuur. Deze voertuigen zijn aangewezen op laadpunten op eigen terrein of op publieke laadpunten die geschikt zijn voor zwaar vervoer, waar meer ruimte is en waar de fundering en doorrijhoogte geschikt zijn voor grote en zware voertuigen. Ook zijn er gemeenten die het laden van langere elektrische voertuigen op (te) kleine parkeervakken gedogen. Per 30 juni 2025 gaat het om +/- 5.000 voertuigen in het segment 'Extra groot'.

⁴² Bron: [Laadinfrastructuur | RVO dashboard](#)

7.2. Laadmix

In de ElaadNL outlook logistiek en bedrijventerreinen⁴³ is de verwachte landelijke laadmix van lichte bedrijfsvoertuigen onderzocht. De helft (48%) van de geladen kWh zal op depot geladen worden (snelladen of regulier laden). 29% wordt geladen bij reguliere publieke laadpunten en 18% zal bij de bestuurder thuis plaatsvinden (Figuur 50).



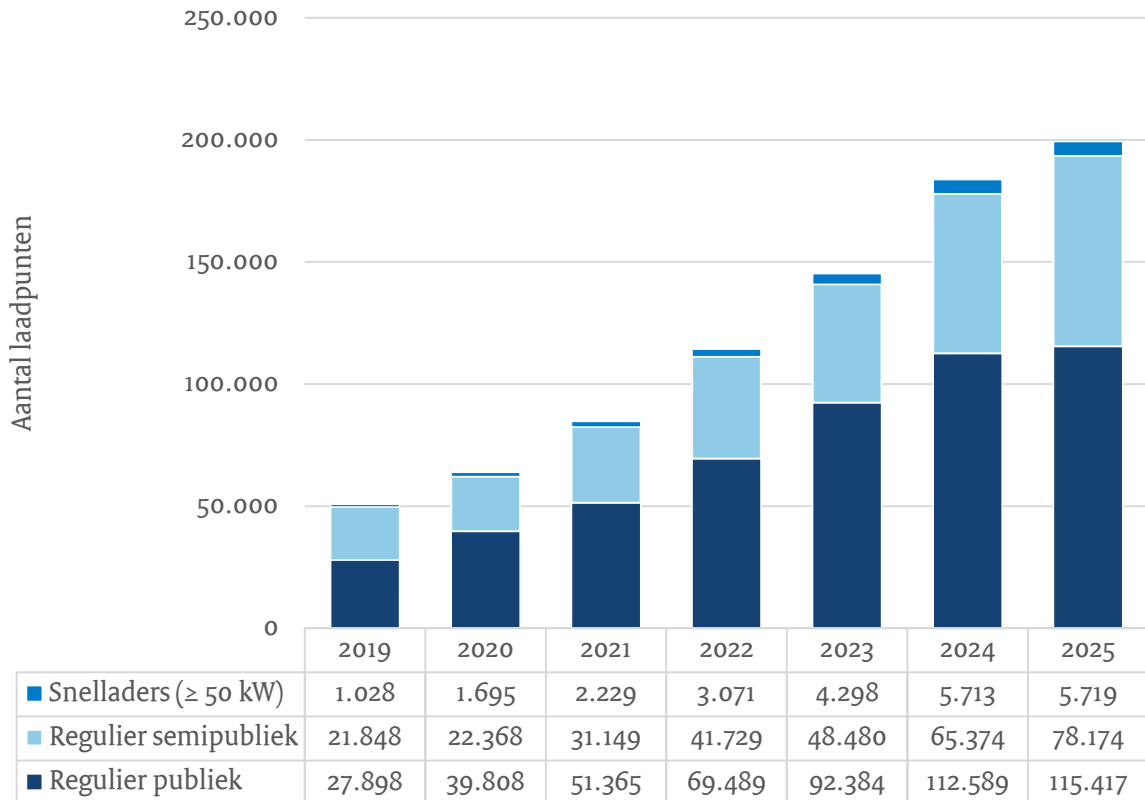
Figuur 50: Laadmix van lichte bedrijfsvoertuigen op basis van ElaadNL outlook logistiek en bedrijventerreinen (2022)

⁴³ Bron: [Outlook Bedrijventerreinen in Beweging.pdf\(elaad.nl\)](#)

7.3. Aantal laadpunten

Publiek toegankelijke laadpunten

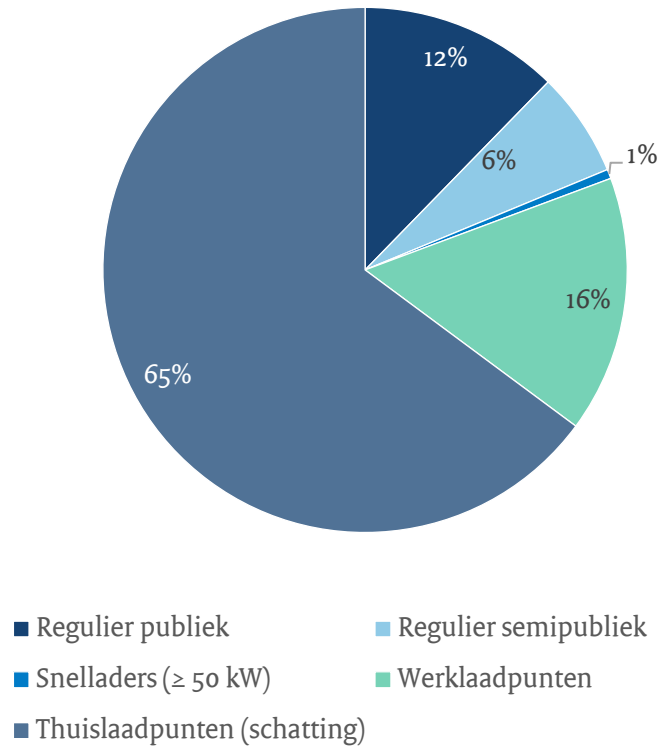
Figuur 51 toont de ontwikkeling in aantallen publieke laadpunten in Nederland. Eind juni 2025 waren er bij elkaar opgeteld bijna 200.000 publiek toegankelijke laadpunten. Dat zijn alle publieke en semipublieke laadpunten, zowel reguliere laadpunten (<50 kW) als snelladers (≥50 kW). Publieke laadpunten staan op publiek terrein en zijn 24/7 bereikbaar. Semipublieke laadpunten zijn wel publiek toegankelijk, maar kunnen beperkingen hebben (bijvoorbeeld in openingstijden of in een maximale tijd dat er geladen mag worden). Van deze reguliere laadpunten is ongeveer twee derde publiek en het overige deel semipubliek. De 5.719 snelladers zijn verdeeld over 1.346 locaties en zijn voornamelijk te vinden langs of nabij snelwegen.



Figuur 51: Aantal laadpunten per soort laadpunt per kalenderjaar over de periode 2019 t/m juni 2025

7.3.1. Thuis en werklaadpunten

Op basis van een onderbouwde schatting wordt ook het aantal thuis⁴⁴ en private laadpunten op bedrijfsterrein⁴⁵ (in dit geval depotladen) per eind december 2024 gegeven. Het figuur hieronder (Figuur 52) toont de verhouding van de verschillende typen laadpunten die door lichte bedrijfsvoertuigen gebruikt kunnen worden. In totaal waren er in 2024 naar schatting 677.169 thuislaadpunten en 134.477 werklaadpunten. Bij elkaar vormden zij 82% van het totaal aantal laadpunten.



Figuur 52: Verdeling aantal laadpunten per 31 december 2023 op basis van data van Eco-movement en de NAL website

⁴⁴ De schatting van het aantal thuislaadpunten is gebaseerd op het aantal huishoudens dat thuis via de eigen aansluiting kan laden (resultaat van het nationaal laadonderzoek), vermenigvuldigd met het totaal aantal stekkerauto's in Nederland.

⁴⁵ De schatting van het aantal werklaadpunten is gebaseerd op uitkomsten uit het nationaal werkgeversonderzoek, waarin werkgevers van verschillende bedrijfsgroottes aangeven hoeveel laadpunten zij aanbieden. Vervolgens zijn gemiddelde aantallen per bedrijfsgrootte bepaald en is dit gemiddelde vermenigvuldigd met het totaal aan bedrijven (in de betreffende grootteklasse) in Nederland.

7.3.2. Laadpunten voor zwaar vervoer

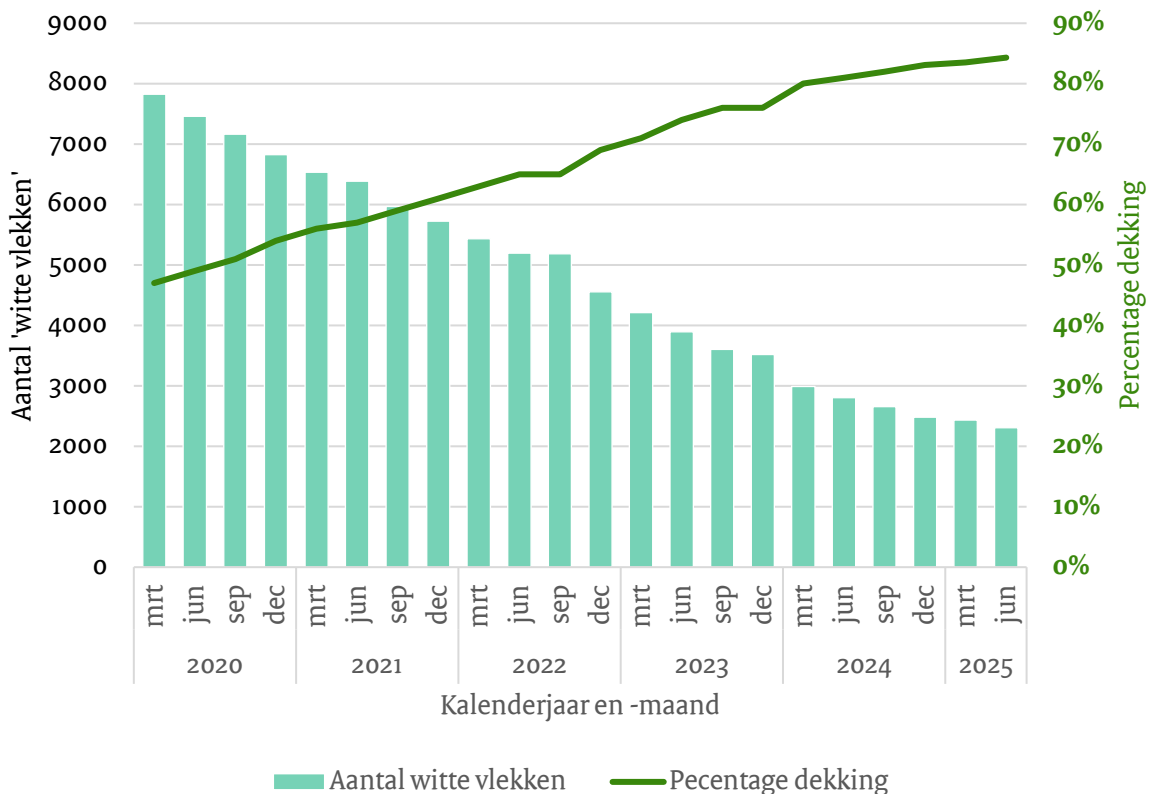
De voertuigen die langer dan 6 meter zijn (segment 'Extra groot'), maken o.a. gebruik van laadinfrastructuur die speciaal voor grote en zware voertuigen is aangelegd. Dit gaat deels om snellaadinfrastructuur. Daarnaast kan er vaak op de werklocatie (depot) geladen worden met deze voertuigen. Ook met een licht bedrijfsvoertuig in segment 'Extra groot' zal de voorkeur naar verwachting zijn om op het depot te laden met een AC laadpaal. Het aantal locaties waar deze grote voertuigen publiek toegankelijk kunnen laden en de spreiding van deze locaties is op de website van de NAL te vinden⁴⁶. Per juni 2025 zijn er 151 locaties met in totaal 688 publieke laadpunten die geschikt zijn voor het segment 'Extra groot' licht bedrijfsvoertuig.

Daarnaast zal een groot deel van deze voertuigen via werklaadpunten op privaat terrein laden waar de inrichting van de parkeervakken dit toelaat. Ook met een licht bedrijfsvoertuig in segment 'Extra groot' zal de voorkeur naar verwachting zijn om op het depot te laden met een AC laadpaal.

⁴⁶ Bron: [Laadkaart zwaar vervoer | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

7.4. Spreiding van publiek toegankelijke laadpunten

De spreiding van publieke laadpunten wordt gemeten aan de hand van het landelijk dekkend laadnetwerk. De focus voor het landelijk dekkend laadnetwerk ligt op het laden op de bestemming van elektrische rijders. Dat zijn de plekken waar elektrische rijders veel tijd doorbrengen (woon- en werklocaties). Het uitgangspunt is dat in elke buurt (vierkant van 500x500 meter), met uitzondering van het landelijke gebied⁴⁷, een laadpunt op loopafstand (maximaal 250 meter) beschikbaar moet zijn. Op deze manier kan de mate waarin Nederland ‘bedekt’ is met laadpunten worden berekend en kunnen de ‘witte vlekken’ bepaald worden: de vierkanten (van 500x500 meter) die nog niet van een laadpunt zijn voorzien. In Figuur 53 is te zien dat de landelijke dekking 84,3% was in juni 2025 en dat er nog zo’n 2.300 ‘witte vlekken’ bestonden. In vijf jaar tijd is het aantal ‘witte vlekken’ meer dan 3 keer zo klein geworden. Op de website van de NAL is een geografische visualisatie te vinden met de betreffende vierkanten⁴⁸.



Figuur 53: Aantal ‘witte vlekken’/percentage dekking per kalenderjaar en -maand over de periode 2020 t/m juni 2024

⁴⁷ Stedelijkheidsklasse 5 (landelijk) volgens CBS-definitie

⁴⁸ Bron: [Landelijk dekkend netwerk | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

Bijlage 1: Afbakeningen, definities en toelichting

Hieronder wordt de betekenis van de gebruikte begrippen beschreven en wordt beschreven welke keuzen zijn gemaakt bij het omgaan met de brondata.

Algemeen

In dit rapport zijn bepaalde afbakeningen gekozen waardoor sommige getallen enigszins kunnen afwijken van getallen in andere publicaties. Een voorbeeld hiervan is het wel of niet meetellen van de bedrijfsvoorraad in wagenpark en het buiten beschouwing laten van kampeerwagens (die deels ook als bedrijfsvoertuig in het voertuigenregister staan). Ten opzichte van de vorige editie zijn de cijfers ook niet exact hetzelfde. Dit heeft te maken met enerzijds aangescherpte databewerking, waaronder de afleiding van aandrijflijnen en de segmentering, en anderzijds met wijzigingen die de RDW met terugwerkende kracht in de brondata doorvoert. De verschillen in cijfers tussen de edities van dit rapport zijn zeer beperkt en leiden niet tot andere conclusies.

Lichte bedrijfsvoertuigen

In dit rapport ligt de focus op bedrijfsvoertuigen. Deze zijn hier gedefinieerd als voertuigen niet bestemd voor personenvervoer maar voor transport van goederen of andere bedrijfsmatige inzet. De lichte bedrijfsvoertuigen betreffen de bedrijfsvoertuigen met een wettelijke toegestane maximale massa (WTMM) lager of gelijk aan dan 3,5 ton (hierna: $\leq 3,5t$). De wettelijke toegestane maximale massa is wat in de (Nederlandse) praktijk telt en daarom is dit het uitgangspunt bij de afbakening van lichte bedrijfsvoertuigen in dit rapport. Deze afbakening wijkt enigszins af van de EU voertuigcategorieën (N1, N2 en N3). Die categorieën zijn ingedeeld op basis van de technische toelaatbare maximale massa (TTMM) welke door de fabrikant is opgegeven ten tijde van de typegoedkeuring. Een voertuig kan later nog zijn omgebouwd en/of qua maximale massa zijn herkeurd. Daarom wordt in dit rapport uitgegaan van de situatie na zo'n herkeuring. In principe kan de WTMM lager liggen dan de TTMM maar nooit hoger. Het gevolg is dat in dit rapport voertuigen die in de Europese categorie 'N2' vallen, voor een deel worden gerekend tot 'lichte bedrijfsvoertuigen'. In het wagenpark van 30 juni 2025 gaat het om:

- ICEV: bijna 12.800 N2 voertuigen met een WTMM $\leq 3,5t$
- BEV: bijna 2.200 N2 voertuigen met een WTMM $\leq 4,25t$.

Dus bij elkaar worden bijna 15.000 N2 voertuigen meegerekend bij lichte bedrijfsvoertuigen.

Voor de volledig elektrisch aangedreven (BEV) lichte bedrijfsvoertuigen geldt een andere bovengrens qua massa: een WTMM $\leq 4,25t$ (i.p.v. $\leq 3,5t$). De BEV bedrijfsvoertuigen hebben vanwege hun elektrische aandrijflijn / batterijpakket een hogere massa dan vergelijkbare conventioneel aangedreven voertuigen maar qua andere kenmerken dan het meer-gewicht zijn deze bedrijfsvoertuigen vergelijkbaar met conventioneel aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen.

Bij de afbakening wordt mede uitgegaan van de uitvoeringsvorm, carrosserie/opbouw van een voertuig (in de RDW brondata: 'Inrichting'). Bijvoorbeeld : gesloten opbouw, open wagen, kipper, pick-up truck. Lichte bedrijfsvoertuigen hebben voor het overgrote deel een gesloten opbouw.

In Tabel 5 staan de aantallen voertuigen per wagenpark peildatum (steeds de laatste dan van een jaar en bij 2025 is de peildatum 30 juni). Daarbij per peildatum aangegeven welk aantal binnen de afbakening van het wagenpark in dit rapport valt (circa 92% op 30 juni 2025) en het aantal dat is buitengesloten (de resterende 8%). In de uiterst rechter kolom staat het totaal.

Tabel 5: De omvang van het wagenpark in het rapport en het aantal buitengesloten voertuigen per ultimo jaar en 30 juni 2025

	In rapport	Buitengesloten ⁴⁹	Totaal
31/12/2015	852.754	78.629	931.383
31/12/2016	880.697	82.120	962.817
31/12/2017	911.351	81.746	993.097
31/12/2018	942.025	84.490	1.026.515
31/12/2019	966.887	84.457	1.051.344
31/12/2020	985.395	75.365	1.060.760
31/12/2021	1.015.141	70.999	1.086.140
31/12/2022	1.029.903	77.396	1.107.299
31/12/2023	1.046.096	83.057	1.129.153
31/12/2024	1.093.013	106.833	1.199.846
30/06/2025	1.074.223	95.217	1.169.440

Aandrijflijn / brandstof

In deze trendrapportage onderscheiden we voertuigen (mede) aan de hand van de aandrijflijnen / brandstoffen⁵⁰. In dit rapport hanteren we de indeling zoals weergegeven in Tabel 6.

Tabel 6: indeling aandrijflijnen

Aandrijflijn / Brandstof	Bestaande uit
Diesel	Diesel HEV (Diesel)
Benzine	Benzine HEV (Benzine)
Overig	HEV (Overig)
	LPG
	CNG
	LNG
	Alcohol
ZE	Onbekend
	BEV FCEV
PHEV	PHEV (Benzine)
	PHEV (Diesel)
	PHEV (Overig)

BEV en FCEV worden soms samengevat als 'ZE' ('Zero Emission'). HEV's (Hybride Elektrische Voertuigen) komen onder bedrijfsvoertuigen amper voor. Deze zijn, voor zover aanwezig, ondergebracht bij de conventionele brandstoffen (meestal diesel). 'Onbekend' is een heel kleine categorie en is om pragmatische redenen ondergebracht bij 'Overig'.

⁴⁹ Kampeerwagens worden buitengesloten omdat dit geen bedrijfsmatige inzet van een voertuig betreft. In het RDW voertuigenregister zijn tot circa 2 decennia geleden kampeerwagens deels geregistreerd als bedrijfsauto. Sindsdien worden kampeerwagens standaard als personenauto geregistreerd. In het wagenpark neemt de omvang van deze groep van jaar tot jaar steeds iets verder af. Verder zijn (alleen bij wagenparkstatistieken) de voertuigen in bedrijfsvoorraad buitengesloten omdat de focus ligt op het zogenaamde actieve wagenpark (de voertuigen die daadwerkelijk op de openbare weg worden gebruikt)

⁵⁰ Technisch gezien is elektriciteit uiteraard geen brandstof, en ook waterstof niet wanneer het in een fuel cell wordt gebruikt. Voor het gemak spreken we in dit rapport echter over brandstoffen. De term 'aandrijflijn' wordt in deze context ook gebruikt.

Instream, doorstroom, uitstroom, wagenpark

Instream bestaat uit nieuwverkopen en occasion import. Niet alleen de instroom naar rechtspersonen en natuurlijke personen, maar ook de instroom naar bedrijfsvoorraad wordt meegeteld, omdat die voertuigen anders helemaal niet meetellen in instroom. Wanneer die voertuigen later naar particuliere of zakelijke eigenaren/gebruikers gaan, wordt dat niet gezien als instroom maar als doorstroom. De instroom naar bedrijfsvoorraad stroomt voor het overgrote deel binnen relatief korte tijd alsnog door naar particuliere en zakelijke eigenaren/gebruikers. De omvang van de instroom naar bedrijfsvoorraad is relatief zeer beperkt, waardoor de eventuele vertekening in de instroomcijfers verwaarloosbaar klein is.

De nieuwverkopen zijn bepaald aan de hand van een toelatingsdatum van het voertuig die gelijk is aan de inschrijvingsdatum. In tegenstelling tot andere partijen wordt in dit rapport de zogenaamde 'jonge import' (toelatingsdatum maximaal 90 dagen voor de inschrijvingsdatum) niet meegeteld bij de nieuwverkopen. Occasion import omvat gebruikte voertuigen die voor het eerst in handen van Nederlandse eigenaren komen. Deze voertuigen hebben een toelatingsdatum die (i.t.t. nieuwverkopen) niet gelijk is aan de inschrijvingsdatum.

De termen 'nieuwverkopen' en 'occasion import' zijn hier gekoppeld aan de datum van tenaamstelling. Strikt genomen is dan sprake van een registratie in het voertuigenregister. Daarom wordt in diverse publicaties de term 'registratie' gebruikt. In de praktijk kan/zal eerst een verkoop hebben plaatsgevonden en de tenaamstelling op een (iets) latere datum. Daarmee zou kunnen voorkomen dat een aantal voertuigen wordt meegeteld in bijvoorbeeld de nieuwverkopen van maand Y terwijl de werkelijke verkoop in maand X plaatsvond. Er is geen data beschikbaar van de exacte datums van koopovereenkomsten en dus is het niet mogelijk de statistieken daarop te baseren. Met de data die wel beschikbaar is, kan worden gebaseerd op de datum van tenaamstelling welke veelal zeer kort na sluiten van een koopovereenkomst valt.

Met 'doorstroom'⁵¹ wordt in dit rapport bedoeld de occasion voertuigen die op de binnenlandse markt zijn verhandeld. 'Binnenlandse occasion' is hier gedefinieerd als een voertuig die in het verleden minstens een keer door een natuurlijk- of rechtspersoon binnen Nederland is verkocht. Dit geeft een duidelijke afbakening van deze categorie. Omdat het in de beschikbare brondata niet is uit te sluiten dat dergelijke partijen soms als (tussen)handelaar optreden en dus niet daadwerkelijk in het voertuig rijden, kan dit een vertekening (een overschatting) van het aantal binnenlandse occasions opleveren. Voertuigen die uitsluitend naar bedrijfsvoorraad zijn verkocht, worden buiten de tellingen gehouden. Let op dat het veel uitmaakt of een getal betrekking heeft op aantallen voertuigen dat van eigenaar wisselde of op het aantal keren dat eigenaarswisselingen plaatsvonden. Voertuigen kunnen immers in een bepaalde periode (in sommige gevallen zelfs binnen enkele dagen) meerdere keren van eigenaar zijn gewisseld. In dit rapport gaat het om de aantallen van eigenaar gewisselde voertuigen en is de centrale invalshoek dus niet het aantal transacties. Er is in geringe mate overlap in de aantallen van eigenaar gewisselde occasion voertuigen voor wat betreft gevallen waarin binnen een jaar een voertuig meer dan eens van eigenaar wisselde en daarbij naar zowel particuliere als zakelijke eigenaren ging (1,9%). Dit heeft tot gevolg dat de som van het aantal voertuigen dat aan respectievelijk particuliere en zakelijke eigenaren wordt verkocht, groter kan zijn dan het totaal aantal verkochte voertuigen in hetzelfde jaar. Dit effect is echter zodanig gering dat het geen invloed heeft op de conclusies.

Het wagenpark omvat de lichte bedrijfsvoertuigen van Nederlandse gebruikers op een bepaalde peildatum. Daar waar er geen expliciet onderscheid naar soort eigenaar/kentekenuhouder wordt gemaakt (in tekst en/of (bijschrift bij) een grafiek), omvat het wagenpark de lichte bedrijfsvoertuigen in handen van particulieren en zakelijke gebruikers. Het gaat in dit rapport om het zogenaamde actieve wagenpark, dus zonder de voertuigen in bedrijfsvoorraad. De voertuigen die een deel van het jaar zijn geschorst, worden wel meegeteld in het wagenpark. Dit is overigens een relatief zeer kleine groep waarvan het meetellen in het wagenpark geen significant verschil uitmaakt voor de conclusies.

⁵¹ Niet te verwarren met 'doorvoer' waarbij een voertuig van land A via Nederland naar land B gaat zonder dat het voertuig in Nederland wordt verkocht en op de openbare weg wordt gebruikt.

Uitstroom omvat de export, sloop, diefstal en andere redenen (niet goedgekeurde wijzigingen aan een voertuig, vervallen van de tenaamstelling doordat niet aan verplichtingen/belastingen is voldaan, e.d.) waardoor een voertuig (tijdelijk of definitief) uit het Nederlandse wagenpark verdwijnt.

Periode versus peildatum

In grafieken en tabellen over instroom, doorstroom en uitstroom hebben weergegeven jaartallen, kwartalen en maanden betrekking op een periode. Bijv. in geval van een jaartal gaat het dan om de periode van 1 januari tot en met 31 december van het betreffende jaar. Bij wagenpark wordt de situatie op de laatste dag (peildatum) van een genoemd jaar, kwartaal of maand weergegeven.

Segmentering lichte bedrijfsvoertuigen

Segmentering op basis van voertuigkenmerken

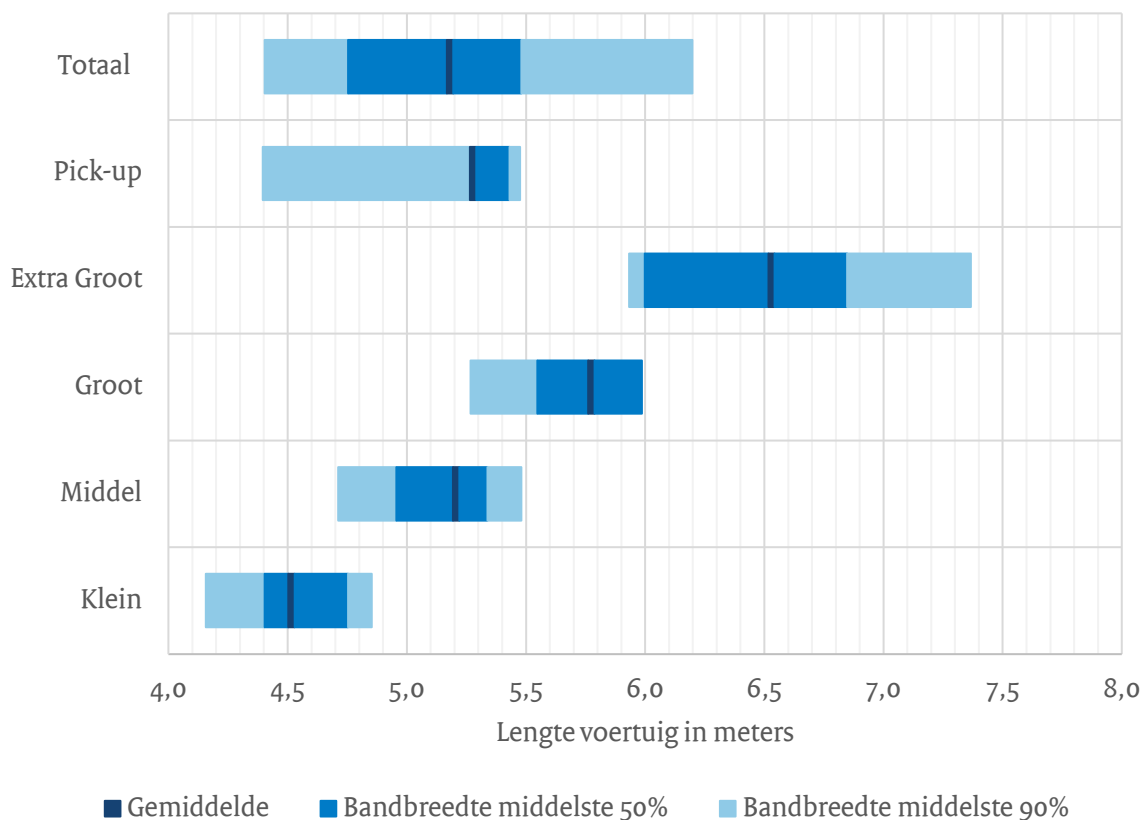
Voor de licht bedrijfsvoertuigmarkt heeft Revnext een objectieve methode voor segmentering uitgewerkt zoals dat ook is gedaan voor de markt van personenauto's. De 'lichte bedrijfsvoertuigen' worden ingedeeld naar een aantal segmenten, zodat qua voertuigkenmerken een aantal (redelijk) homogene groepen geïdentificeerd worden die ook herkenbaar zijn voor de markt (aanbod fabrikanten en inzet door gebruikers). Beleidsmatig is deze indeling relevant omdat aanschafprijzen, prijsverschillen tussen ZE en conventioneel aangedreven voertuigen (m.n. diesel), voertuiggewicht, CO₂-uitstoot, belastingdruk, gebruik en vervangingsvraag, etc. verschillen per segment. Voor de gebruikers is de indeling relevant omdat afwegingen gemaakt worden tussen bijvoorbeeld aanschafprijs, total cost of ownership (TCO), laadvermogen, laadvolume (de functionaliteit als afgeleide van inzetprofiel). De segmentering is gebaseerd op objectieve voertuigkenmerken zoals wielbasis, spoorbreedte, hoogte, volume of gewicht. Hierbij zijn afwegingen gemaakt tussen de compleetheid en betrouwbaarheid van beschikbare data bij de RDW.

Veel fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen bieden drie verschillende modellen met eigen merkbenamingen aan: een kleine licht bedrijfsvoertuig (tweezitter), een middelgrote licht bedrijfsvoertuig en een grote licht bedrijfsvoertuig. Binnen de categorie grote lichte bedrijfsvoertuigen zijn diverse configuraties mogelijk qua lengte, breedte en hoogte met bijbehorende implicaties voor laadvolume, laadvermogen en andere beleidsrelevante kenmerken. Er is gekozen om de categorie 'Grote lichte bedrijfsvoertuigen' op te delen in de categorie 'Groot' en 'Extra groot'. Er zijn namelijk relevante verschillen in afmetingen en kenmerken zoals voertuig-gewicht, laadvolume, laadvermogen, gebruik en emissies tussen deze categorieën. In Tabel 7 hieronder is indicatief het spectrum van configuraties weergegeven. Deze worden in de markt gecodeerd naar lengteklassen L t/m L4 en hoogte klassen H1 t/m H3. De grens die is gelegd tussen 'Groot' en 'Extra groot' komt overeen met de grens tussen Lengte 1-2 en Lengte 3-4 in de tabel. Tot slot vallen pick-up trucks en personenauto 'vans' ook onder N1. Deze voertuigen hebben dusdanig afwijkende kenmerken dat deze voertuigen als apart segment worden geïdentificeerd.

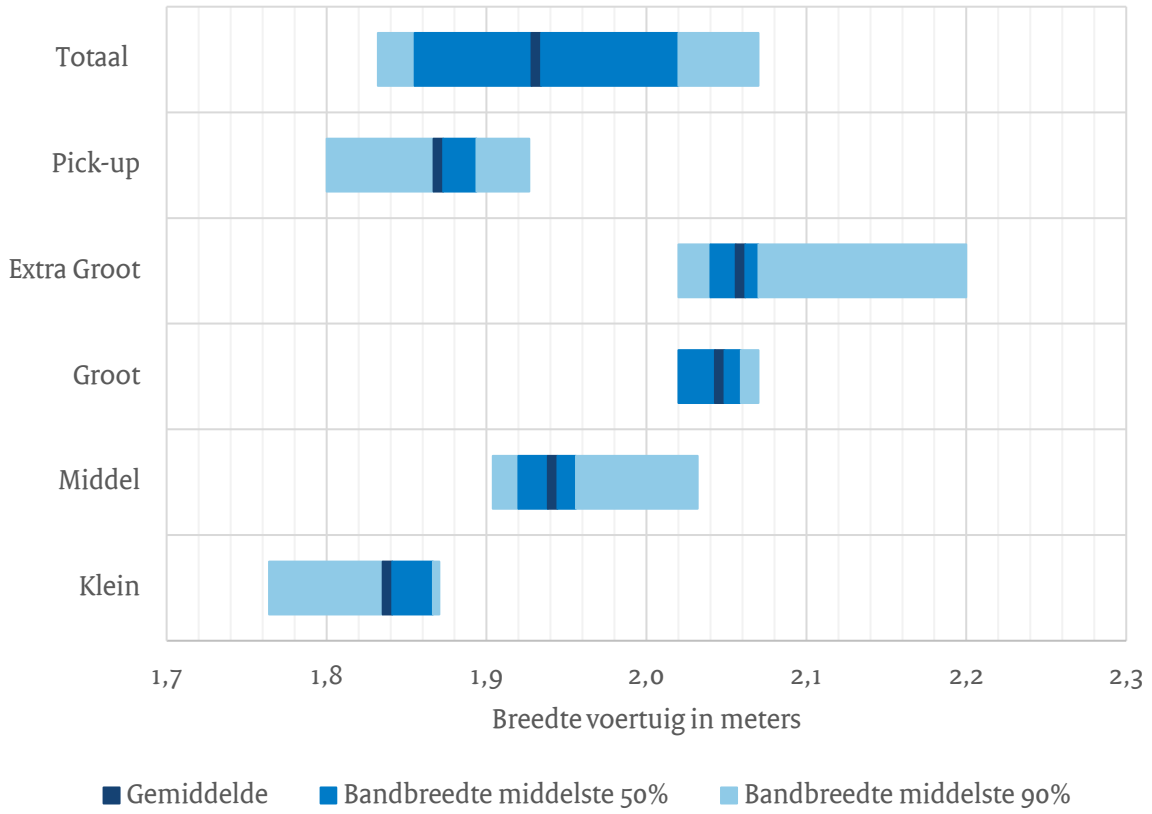
Tabel 7: Voertuigconfiguraties in categorie 'Grote lichte bedrijfsvoertuigen' en indeling naar 'Groot' en 'Extra groot'.

Configuraties	Groot					Extra groot			
	L1H1	L1H2	L2H1	L2H2	L2H3	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3
A Lengte O	5,30	5,30	5,90	5,90	5,90	6,70	6,70	7,30	7,30
B Breedte O	1,90	1,90	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	2,10
C Hoogte O	2,30	2,50	2,30	2,50	2,70	2,50	2,70	2,50	2,70
AxBxC Inhoud m3 buiten	23,2	25,2	27,1	29,5	31,9	33,5	36,2	38,3	41,4
D Wielbasis	3,40	3,40	3,60	3,60	3,60	4,00	4,00	4,30	4,30
E Spoorbreedte	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,80	1,80
DxE Footprint	5,95	5,95	6,30	6,30	6,30	7,00	7,00	7,74	7,74
DxExC Inhoud m3 binnen	13,69	14,88	14,49	15,75	17,01	17,50	18,90	19,35	20,90

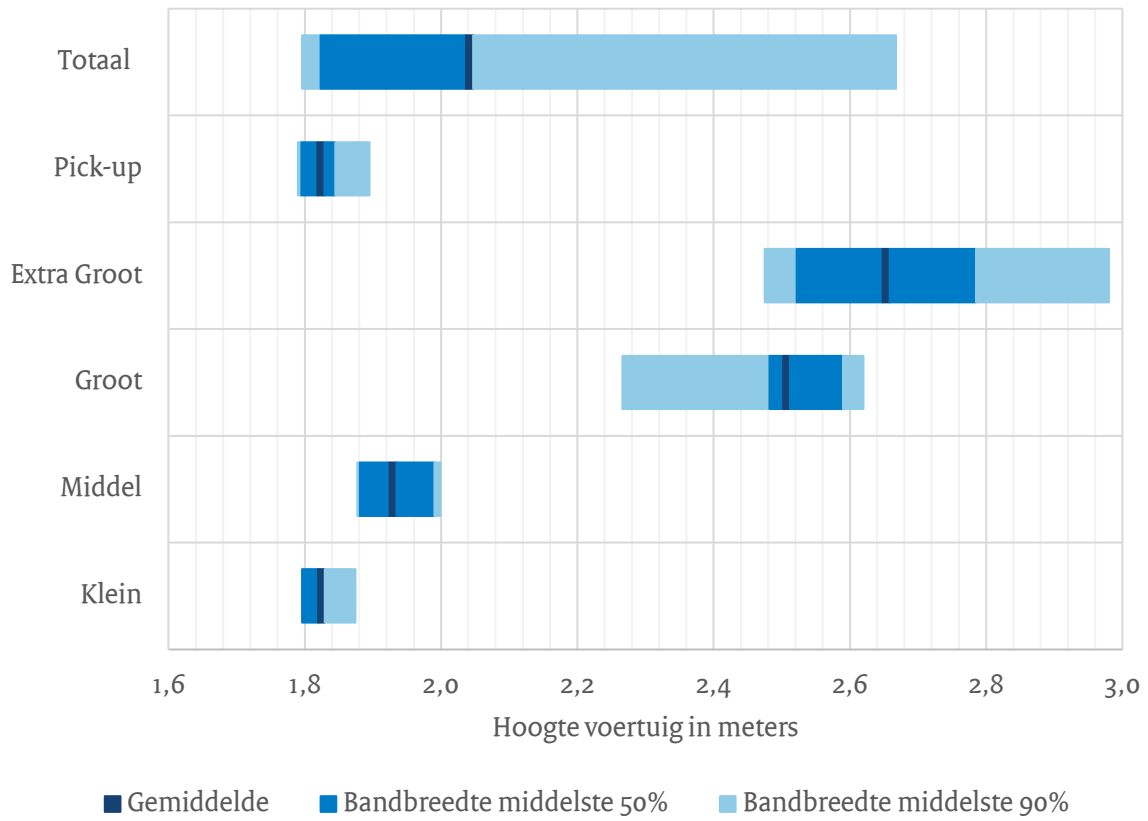
Voor de segmentering zijn verschillende voertuigkenmerken verkend om tot een objectieve en onderscheidende segmentindeling te komen. Op basis van de uiteindelijke segmentindeling schetsen we hieronder enkele belangrijke voertuigkenmerken en complicaties waarom die variabelen uiteindelijk al dan niet zijn gebruikt in de segmentering. Ten eerste liggen de lengte, breedte en hoogte van de voertuigen voor de hand om te betrekken in de segmentering. Qua lengte is een complicerende factor dat er overlap is tussen 'Middel' en 'Groot' en qua 'breedte' en 'hoogte' zijn 'Middel' en 'Groot' goed te onderscheiden maar is er overlap tussen 'Groot' en 'Extra groot'. Door lengte, breedte en hoogte te combineren zou een indeling op basis van grootte en volume meer mogelijkheden moeten bieden. Echter, een complicerende factor is tevens dat niet voor alle voertuigen betrouwbare lengte, breedte en hoogte maten beschikbaar zijn. Het meest compleet en betrouwbaar is de data met betrekking tot de footprint (wielbasis x max spoorbreedte) en het leeggewicht.



Figuur 54: Lengte lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.



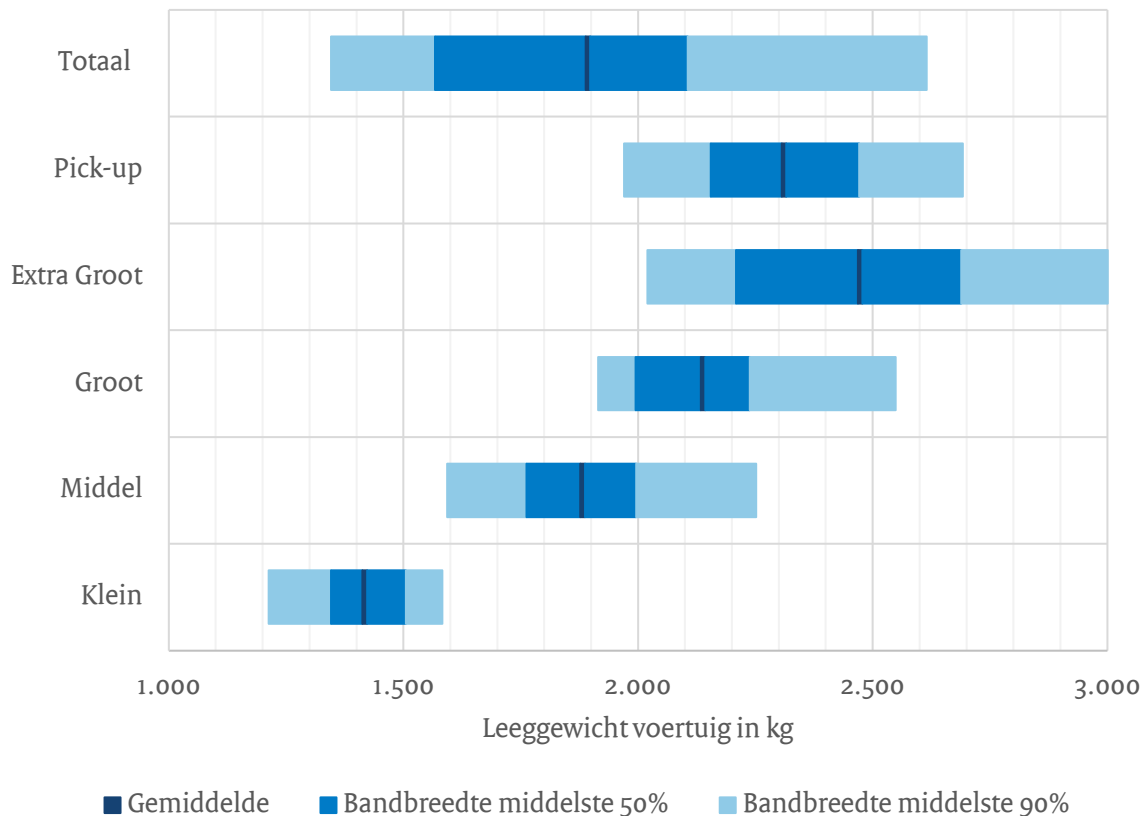
Figuur 55: Breedte lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.



Figuur 56: Hoogte lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.

Naast de afmetingen van het voertuig zijn er ook verkenningen gedaan op basis van het leeggewicht. Het voertuiggewicht heeft te veel overlap tussen voertuigklassen om te kunnen gebruiken voor de segmentering zie Figuur 57.

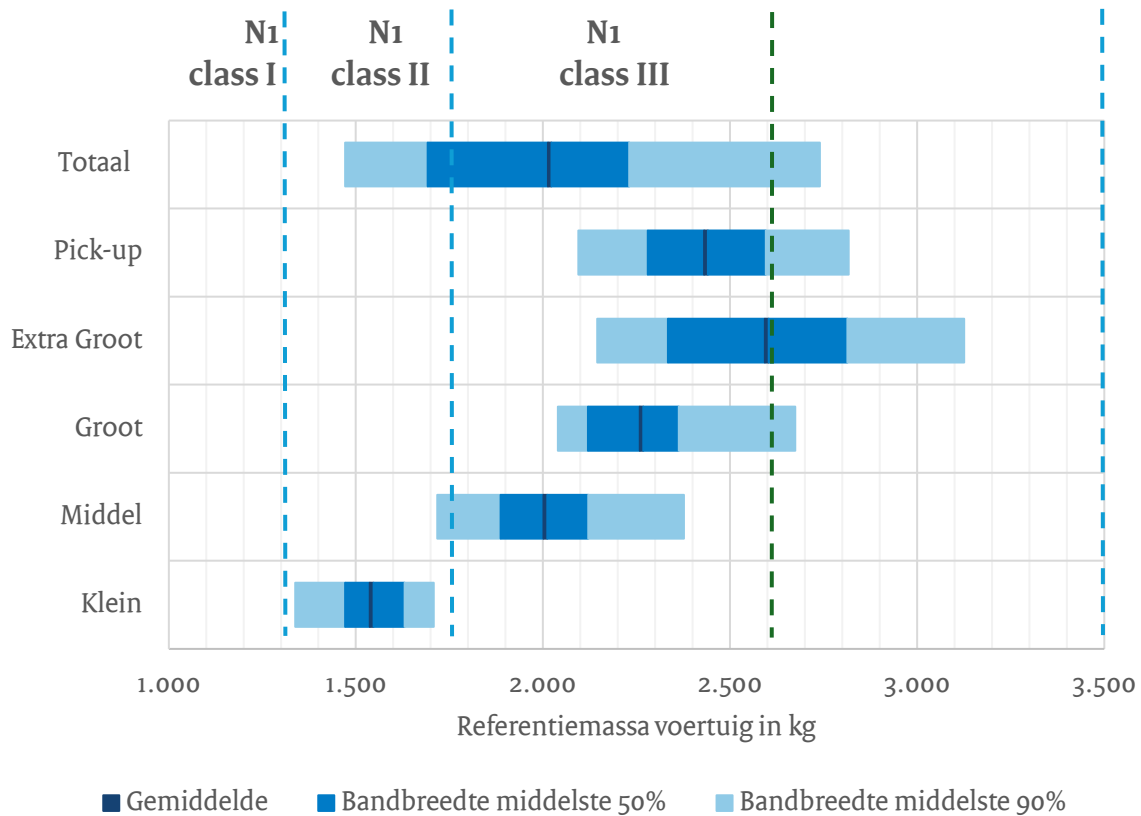
In Connekt et al. (2017)⁵² is het segment ‘Groot’ gedefinieerd als voertuigen tussen 2.000 en 2.500 kg leeggewicht en ‘Extra groot’ alles boven 2.500 kg leeggewicht. Die indeling betrof een hele grove benadering waarin geen rekening is gehouden met lengte en laadvolume van voertuigen. In dit trendrapport zal daarom een meer verfijnde segmentering worden toegepast mede met oog voor het aanbod van configuraties door fabrikanten.



Figuur 57: Leeggewicht lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.

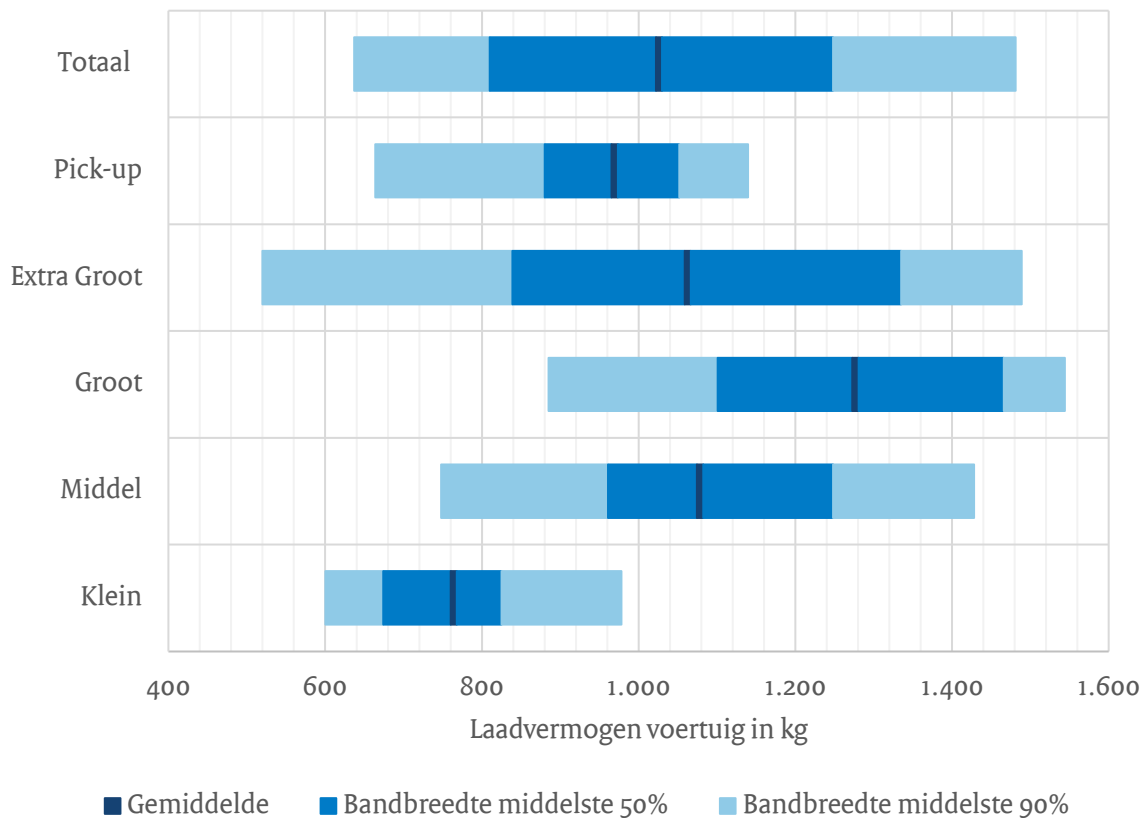
⁵² Bron: <https://repository.tno.nl/SingleDoc?find=UID%20c1e44ebd-833d-4515-9760-f4a47eddf53a>

Bij emissieregelgeving voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt verwezen naar de gewichtsklassen N1 class I, II en III. Onderstaande grafiek laat zien dat deze klassen geen bruikbare indeling zijn voor de licht bedrijfsvoertuig markt. In class I valt vrijwel niets. De kleine lichte bedrijfsvoertuigen vallen precies in class II en alle middelgrote, grote en extra grote lichte bedrijfsvoertuigen vallen in III (1.760-3.500 kg referentie massa). De kenmerken van voertuigen in class III lopen teveel uiteen om dit als indeling te hanteren. Slechts 8,8% van de nieuwverkopen in 2023 zaten hoger dan 2.610 kg.



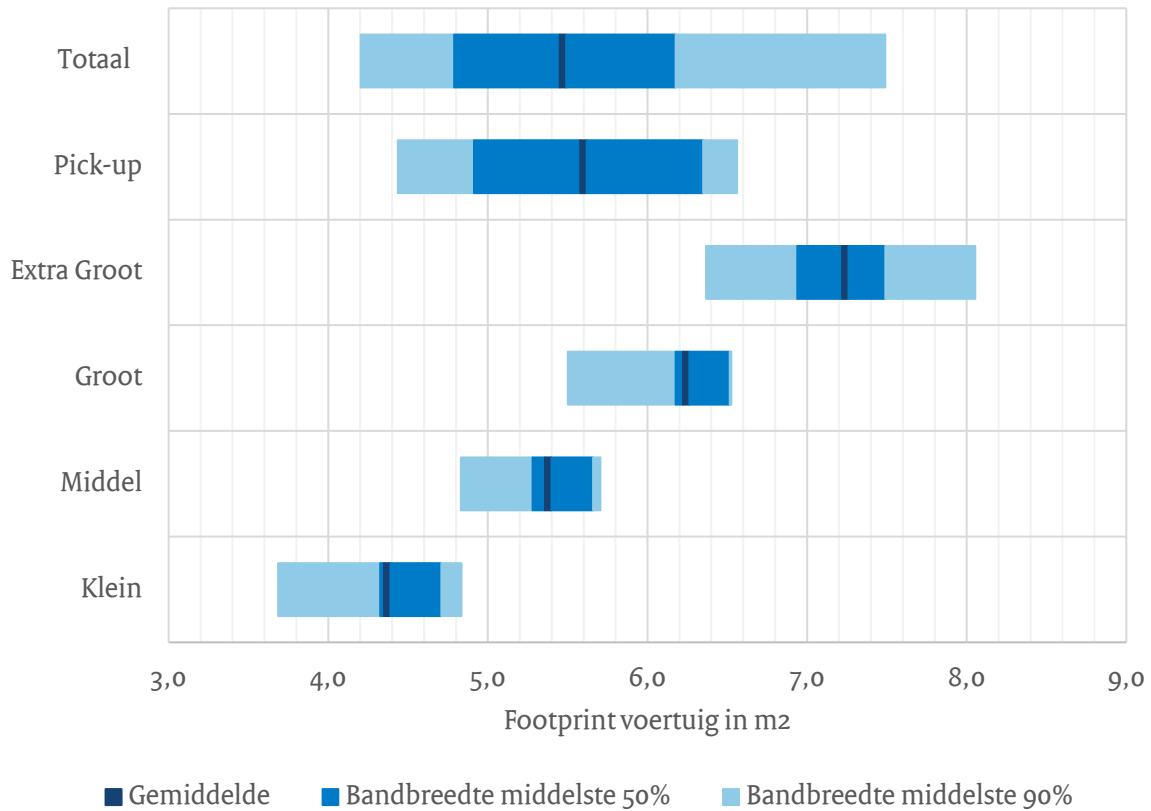
Figuur 58: Referentie massa lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.

Het laadvermogen heeft heel veel overlap tussen de segmenten. Opvallend is de uitruil tussen een hoger leeggewicht tegenover een lager laadvermogen (kg) in het segment 'Extra groot' om extra laadvolume (m³) te creëren dan in segment 'Groot'. Segment 'Groot' heeft gemiddeld 200 kg extra laadvermogen, maar segment 'Extra groot' omvat extra lange voertuigen die ruim 300 kg zwaarder zijn en daardoor zo'n 4 m³ extra laadvolume hebben. Naar verwachting verschillen de logistieke deelsectoren waar deze voertuigen het meest dominant worden ingezet. Gewichtsbeperkende activiteiten zullen meer in segment 'Groot' vallen en volume beperkende activiteiten meer in segment 'Extra groot'.

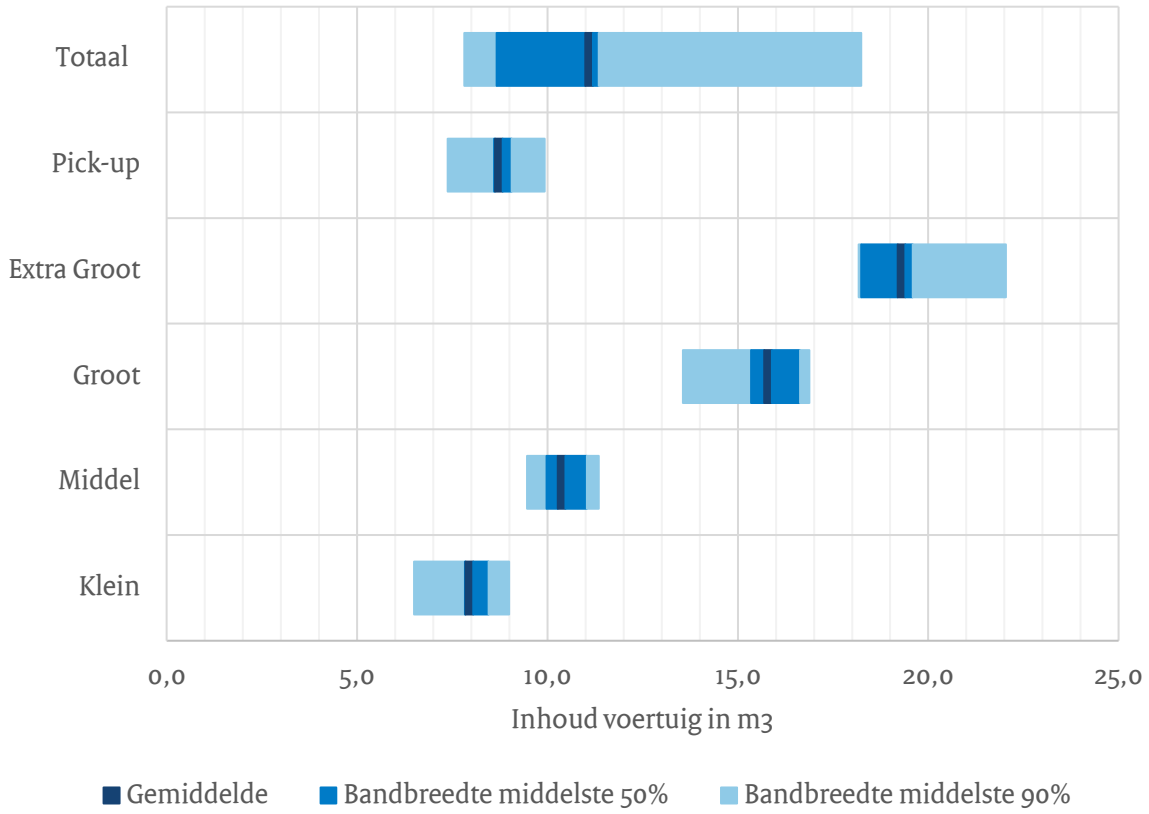


Figuur 59: Laadvermogen lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.

Tot slot bleek de footprint (wielbasis x max spoorbreedte) in combinatie met de inhoud (volume in m³) boven de voor- en achteras van het voertuig (footprint x hoogte) het meest compleet, betrouwbaar en onderscheidend. In Figuur 57 is te zien dat op basis van footprint een behoorlijk onderscheidende indeling te maken is. Er resteert enige overlap qua footprint tussen 'Middel' en 'Groot' hetgeen met de 'inhoud' nader kan worden ingedeeld, zie Figuur 61.



Figuur 60: Footprint lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.



Figuur 61: Inhoud (footprint x hoogte) lichte bedrijfsvoertuigen per segment in nieuwverkopen 2023.

Vergelijkbaarheid segmenten trendrapport en RDC

Dataprovider RDC hanteert een andere segmentindeling dan in het trendrapport. De RDC indeling is om een aantal redenen niet overgenomen in het trendrapport:

- RDC data betreft geen 'open data' maar een commerciële dataleverancier
- Er zijn geen openbare rekenregels beschikbaar voor de segment-indeling die RDC hanteert
- RDC heeft circa 8% van het wagenpark dat niet aan een segment is toegedeeld. Revnext heeft t.b.v. het trendrapport objectieve rekenregels op basis van voertuigkenmerken opgesteld waarmee 100% van het wagenpark kan worden ingedeeld.
- De terminologie van RDC segmenten vinden we minder passend. De 'city van' betreft de kleine tweezitters. Het kan verwarrend zijn i.r.t. stadslogistiek alsof 'city vans' alleen in steden gebruikt worden. Daarnaast is de term 'small van' verwarrend, want qua grootte zit dit segment juist tussen 'Klein' en 'Groot' in.

In Tabel 8 is een overzicht gemaakt van hoe de segmentindelingen zich tot elkaar verhouden. Wat is het trendrapport onder 'Middel' valt, valt bij RDC onder 'small'. Analyse op merk-modelniveau wijst uit dat het wel dezelfde voertuigen betreft. In grote lijnen zijn de verhoudingen hetzelfde. De verschillen kunnen tot slot deels verklaard worden door het feit dat in de RDC indeling ook de bedrijfsvoorraad is meegenomen en dat de 8% zonder segmentindeling bij RDC buiten beschouwing is gelaten.

Tabel 8: vergelijking segmentering trendrapport en RDC-indeling.

In Trendrapport	In RDC	Aandeel in wagenpark 30 juni 2024 Trendrapport	Aandeel in wagenpark 30 juni 2024 In RDC	Vershil
Klein	City van + Passenger car van	33,9%	33,1%	+0,7%
Middel	Small van	35,0%	36,3%	-1,3%
Groot + Extra groot	Large van	28,3%	27,7%	+0,6%
Pick-up		2,9%	2,9%	0,0%
Totaal		100%	100%	

Massa

Met betrekking tot massa van voertuigen komen verschillende variabelen voor:

- Technisch toelaatbare maximale massa (TTMM): de technisch toelaatbare maximum massa van het voertuig, opgegeven door de fabrikant. Deze is bepalend voor de technische voorschriften waaraan het voertuig wordt getoetst bij de eerste toelating.
- Wettelijk toegestane maximale massa (WTMM): de wettelijk toegestane maximum massa van het voertuig, afgeleid van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig. Zo nodig verminderd aan de hand van wettelijke bepalingen of op verzoek van de aanvrager van het kentekenbewijs. Vaak is de toegestane maximum massa gelijk aan de technische maximum massa van een voertuig, maar kan ook lager zijn.

De EU voertuig categorieën zijn gedefinieerd op basis van de technische toelaatbare maximale massa:

- N1: $M \leq 3.500 \text{ kg}$
- N2: $3.500 \text{ kg} < M \leq 12.000 \text{ kg}$
- N3: $M > 12.000 \text{ kg}$
- M2: $M \leq 5.000 \text{ kg}$
- M3: $M > 5.000 \text{ kg}$

In het algemeen wordt in dit rapport de wettelijke toegestane maximum massa weergegeven. In specifieke onderdelen wordt expliciet aangegeven indien een andere massa wordt bedoeld.

De EU CO₂-emissienormen (VERORDENING (EU) 2019/631)⁵³ zijn van toepassing op zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen. In de context van deze verordening is de zogenaamde referentiemassa van toepassing. Referentiemassa = Massa leeg + 125kg. De CO₂-emissienormen zijn van toepassing op N1 voertuigen met een maximale referentiemassa $\leq 2.610 \text{ kg}$. Van 1 januari 2025 worden N voertuigen met een referentiemassa $> 2.610 \text{ kg}$ of > 2.840 waarbij de overtollige referentiemassa uitsluitend te wijten is aan de massa van het energieopslagsysteem, ook onderhevig aan de emissienormen uit bovengenoemde verordening.

Bij meerfase typegoedkeuring wordt een basisvoertuig in tweede instantie op-/omgebouwd. Fabrikanten kunnen verzoeken om typegoedkeuring van N1 en N2 voertuigen met een referentiemassa $\leq 2.840 \text{ kg}$ binnen de emissienormen van lichte bedrijfsvoertuigen te laten vallen.

N1 indeling in class I, II, III gaat ook uit van de referentiemassa:

- Class I: $M \leq 1305 \text{ kg}$
- Class II: $1305 > M \leq 1760 \text{ kg}$
- Class III: $M > 1760 \text{ kg}$

Voor deze referentiemassa-categorieën gelden verschillende grenswaarden qua lokaal vervuilende emissies (CO, HC, NO_x, PM).

⁵³ Bron: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019Ro631&qid=1611928741095&from=NL>

Emissieklasse

Hoe hoger de emissieklasse, hoe minder schadelijke stoffen als fijnstof, koolstofmonoxide en stikstofoxiden een voertuig uitstoot. Deze schaal loopt momenteel van emissieklasse 0 (meest vervuilend) tot aan emissieklasse Z (zero-emissie). Waar mogelijk, worden emissieklassen afgeleid van de Euronormen⁵⁴. Dit zijn in Europees verband gestelde eisen aan de maximale uitstoot van schadelijke uitlaatgassen.⁵⁵ Zie verder de uitleg in par. 5.3.

Actieradius

De maximale afstand die een elektrisch aangedreven voertuig op een batterijlading kan afleggen. Pas vanaf medio 2018 wordt de WLTP actieradius in de RDW data ondergebracht. Over de jaren 2018 en 2019 zijn er nog betrekkelijk veel ontbrekende waarden.

Catalogusprijs

De bruto catalogusprijs is de aanschafprijs inclusief 21% BTW en BPM. De netto catalogusprijs (=kale prijs) is de aanschafprijs exclusief 21% BTW en BPM. Vanuit het perspectief van (de meeste) ondernemers is de netto prijs relevant. In het algemeen wordt in dit rapport steeds met prijs de netto prijs bedoeld.

WLTP/NEDC

WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) is een nieuwe, mondiaal geharmoniseerde testprocedure voor het meten van de uitstoot van CO₂ met daaraan direct gekoppeld het brandstofverbruik en de verontreinigende uitlaatgassen van personenvoertuigen. Daarnaast bepaalt het ook het energiegebruik en de actieradius van elektrische voertuigen. De NEDC methode (New European Driving Cycle) is de voorganger van WLTP.

Aanbod occasions: data van Gaspedaal.nl

Zoals genoemd in paragraaf 3.2., maken wij voor de beschrijving van het aanbod van occasions gebruik van data van Gaspedaal.nl⁵⁶. Gaspedaal.nl is onderdeel van Automotive MediaVentions. De website biedt een overzicht van het aanbod van ruim 40 autosites en meer dan 10.000 autobedrijven. Daarmee biedt deze data inzicht in een groot deel van de in Nederland aangeboden occasions. Hier gaan wij dieper in op de aard van deze data, de bewerkingen die wij daarop doen en de aannames en onzekerheden die hierbij spelen.

RVO heeft toegang tot de data van Gaspedaal zodat dagelijks de actuele stand van zaken kan worden downloaded. In de periode waarvan we de data voor dit rapport hebben gebruikt, is dit handmatig gebeurd. Dit is echter niet elke dag gedaan. Hierdoor zitten er structureel korte gaten in deze data. Dit heeft tot gevolg dat lichte bedrijfsvoertuigen die slechts heel even op Gaspedaal.nl zijn verschenen, mogelijk niet in de dataset zitten en dat we mutaties soms een aantal dagen later registreerden dan op de website. We verwachten echter niet dat gemiste mutaties over het geheel genomen een noemenswaardige impact heeft op de bevindingen.

Om van de dagelijks gedownloadede data een historische, praktische dataset te maken, worden er een aantal bewerkingen op de gegevens gedaan. De belangrijkste bewerkingen worden hier toegelicht:

- een licht bedrijfsvoertuig kan in de loop der tijd meerdere keren te koop worden aangeboden. Wanneer een voertuig voor één dag van Gaspedaal.nl verdwijnt, wordt dit gezien als het einde van dit aanbod. Wanneer dit voertuig vervolgens weer op de website verschijnt, wordt dit gezien als een nieuw aanbod;
- de data wordt op basis van kenteken gekoppeld aan data van de RDW en de bewerkingen daarop. Het komt voor dat kentekens op Gaspedaal.nl ontbreken of niet kloppen. Wanneer dat zo is, zullen ook de gekoppelde gegevens ontbreken of onjuist zijn;

⁵⁴ Bron: [Registratie emissieklasse | RDW](#)

⁵⁵ Bron: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006951/2020-01-01#Bijlage>

⁵⁶ Bron: Gaspedaal.nl

- er staan soms ook nieuwe voertuigen in de data, te zien aan de zeer beperkte kilometerstand. Om deze uit te sluiten, zijn voor de analyses in dit rapport alle voertuigen met een opgegeven kilometerstand lager dan 100 niet meegenomen.

Hoewel Gaspedaal.nl een aanzienlijke dekking heeft, is het niet compleet. Omdat het beeld niet helemaal compleet is, worden er in dit rapport op basis van deze data geen uitspraken gedaan over het totaal aantal aangeboden voertuigen. Voor de gegevens waar we wel uitspraken over doen, is niet precies bekend hoe representatief deze data is voor het totale aanbod. Een vergelijking met RDW-data over de verkochte binnenlandse occasions laat zien dat de verdeling naar aandrijflijn, in ieder geval op hoofdlijnen, overeenkomt, maar dat betekent niet dat dat voor de andere hier gebruikte gegevens ook geldt. Desalniettemin doen we in dit rapport de aanname dat Gaspedaal.nl een representatief beeld geeft van het totale occasionaanbod.

De in dit rapport genoemde prijzen zijn de prijzen waarmee de voertuigen worden aangeboden. Deze kunnen afwijken van de daadwerkelijke verkoopprijs.

Bijlage 2: Beleidscontext

EU-Wetgeving

Sinds 2011 stelt de EU-wetgeving verplichte (tank-to-wheel) CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen⁵⁷ ('Vans' c.q. 'Light Commercial Vehicles') én sinds 2019 ook voor vrachtwagens⁵⁸ ('Heavy Duty Vehicles'). De striktheid van de CO₂-norm bepaalt mede welk aandeel zero-emissie voertuigen een producent per jaar minimaal moet verkopen in Europa om aan de gestelde norm te kunnen voldoen. De huidige norm voor lichte bedrijfsvoertuigen per 2025 is 53,9 g CO₂/km (WLTP)⁵⁹.

Fit for 55

Op 14 juli 2021 presenteerde de Europese Commissie de beoogde maatregelen in het 'Fit for 55' pakket om invulling te geven aan de doelstelling van 55% reductie in broeikasgassen in 2030 t.o.v. 1990⁶⁰. Onderdeel van dit pakket is een voorstel om de huidige CO₂-normen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2030 aan te scherpen van -31% naar -50%. Daarnaast is een doel van -100% in 2035 voorgesteld, wat het einde betekent van brandstofvoertuigen in de nieuwverkopen per 2035.

In juni 2022 werd een Commissievoorstel gedaan om de CO₂-emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen aan te scherpen. In mei 2025 nam de Raad wijziging van de verordening inzake CO₂-normen voor nieuwe auto's en bestelwagens aan⁶¹.

Twee andere onderdelen van het 'fit for 55' pakket zijn interessant voor de transitie naar emissieloze lichte bedrijfsvoertuigen, namelijk de ESR-doelen (Effort Sharing Regulation) en de EED-doelen (Energy Efficiency Directive). Deze zijn in maart 2023 formeel aangenomen door de Raad van de Europese Unie. De wijziging van de ESR betekent een extra opgave van 15 Mton CO₂-reductie in 2030 en circa 62 Mton cumulatief in 2021-2030 voor de vier ESR-sectoren 'mobiliteit', 'landbouw', 'gebouwde omgeving', en 'niet-energie intensieve industrie' samen (de niet-emissiehandel sectoren welke onder het bestaande ETS - Emissions Trading System - vallen). De precieze bijdrage van 'mobiliteit' is een nationale verdelingskeuze die nader te bepalen is door de nationale overheid. Een aanscherping van de EED met betrekking tot energiebesparingsdoelen kan ook invloed hebben op een versnelde transitie naar emissieloze bedrijfsvoertuigen.

Nederlands beleid⁶²

Werkgebonden Personenmobiliteit (WPM)

In het Klimaatakkoord van 2019 is vastgelegd dat werkgebonden personenmobiliteit een belangrijke bijdrage moet leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot. Daarom is afgesproken dat werkgevers beter inzicht geven in de zakelijke kilometers die hun medewerkers afleggen, uitgesplitst naar type vervoer en brandstof. Om dit te realiseren is de Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM) ingevoerd, die vanaf 2024 geldt voor organisaties met meer dan 100 werknemers. Een deel van de werkgebonden personenmobiliteit betreft lichte bedrijfsvoertuigen.

Daarnaast stimuleren de rijksoverheid en decentrale overheden de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit door het stellen van eisen en het bieden van voordelen bij aanbestedingen voor bedrijven die hun wagenpark en mobiliteitsbeleid vergroenen. Ook wordt er gewerkt aan normering en mogelijk

⁵⁷ Bron: <https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-ghg-emissions/>, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/light-duty-vehicles_en

⁵⁸ Bron: <https://www.transportpolicy.net/standard/eu-heavy-duty-ghg-emissions/>, [Raad akkoord over aanscherping CO2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen - Consilium \(europa.eu\)](#)

⁵⁹ Bron: [Light-duty vehicles - European Commission](#)

⁶⁰ Bron: [EU economy and society to meet climate ambitions \(europa.eu\)](#)

⁶¹ Bron: [Fit for 55: waarom de EU de CO2-emissienormen voor auto's en bestelwagens aanscherpt - Consilium \(europa.eu\)](#)

⁶² In beleidsmaatregelen / regelingen worden termen als 'bestelauto' gebruikt. Veelal bedoelt men dan N1 en deels N2 voertuigen. Maar dat kan per maatregel / regeling verschillen. Buiten de teksten over regelingen wordt in dit rapport bewust de term 'licht bedrijfsvoertuig' gebruikt en is duidelijk beschreven wat daaronder wordt verstaan (zie par. 1.1).

toekomstige beprijzing, zodat werkgevers actiever sturen op een lagere CO₂-footprint van zakelijke mobiliteit.

NAL

Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken Rijk, provincies, gemeenten, netbeheerders, brancheorganisaties, kennisinstellingen en marktpartijen samen om de realisatie van voldoende laadinfrastructuur mogelijk te maken. Om dit te bereiken worden in de NAL thema's uitgewerkt⁶³. Gezamenlijk dragen ze bij aan een doel: het makkelijk en slim laden van elektrische voertuigen, overal in Nederland:

- **Cybersecurity:** De NAL zet in op veilige laadinfrastructuur, waarbij zowel fysieke veiligheid als bescherming tegen cyberaanvallen geborgd moet zijn.
- **Slim laden:** Doel is dat eind 2025 meer dan 60% van alle laadsessies slim verloopt, afgestemd op netcapaciteit, kosten en duurzame opwek.
- **Versnellen aanleg laadinfrastructuur:** De NAL werkt aan snellere en efficiëntere realisatie van laadpunten, met aandacht voor vergunningen, netcapaciteit en strategische plaatsing.
- **Prijstransparantie:** Gebruikers moeten vooraf helder inzicht krijgen in laadtarieven, zodat laden net zo transparant wordt als tanken.

Daarnaast wordt er jaarlijks een kennis- en actieagenda opgesteld voor de logistieke sector met daarin concrete acties en stappen om de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische bedrijfsvoertuigen te versnellen en zodoende in de laadbehoefte te kunnen voorzien⁶⁴. Deze kennis- en actieagenda vormt de basis voor de werkzaamheden in de werkgroep logistiek van de NAL.

Een groot deel van de lichte bedrijfsvoertuigen maakt zowel gebruik van laadpalen op privéterrein als van het netwerk van (semi)publieke laadpunten. RVO verwerkt de data van de (semi)publieke laadpunten en publiceert overzichten via de RVO website⁶⁵ en de website van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur⁶⁶.

Zero-emissiezones

Door het instellen van zero-emissiezones voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen vanaf 2025 wordt duurzame en efficiënte stadslogistiek gestimuleerd. Inmiddels hebben 28 gemeenten en Schiphol (dd. september 2025) een besluit tot invoering van een zero-emissiezone genomen⁶⁷.

De verwachting is dat hiermee vanaf 2030 jaarlijks 1 Mton CO₂ wordt gereduceerd. Er is een uitvoeringsagenda Zero-emissiezones opgesteld⁶⁸, die zich richt op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de verkeersbewegingen ten behoeve van de stedelijke distributie.

In het reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) is vastgesteld dat:

- alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet, zero-emissie aan de uitlaat moeten zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.

Voor bestaande bestel- en vrachtauto's is er een overgangsregeling:

- lichte bedrijfsvoertuigen met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek;

⁶³ Bron: [Thema's | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

⁶⁴ Bron: <https://agenda.laadinfrastructuur.nl/PageByID.aspx?sectionID=208529&contentPageID=2108120>

⁶⁵ Bron: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

⁶⁶ Bron: [Monitoring | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

⁶⁷ Bron: [Interactieve kaart :: Op weg naar ZES](#)

⁶⁸ [Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones - Op weg met zero-emissiezones | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- lichte bedrijfsvoertuigen met emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Het kabinet is voornemens deze overgangsregeling tot 1 januari 2029 te verlengen.

Verder zijn er vrijstellingen en ontheffingen in specifieke gevallen. Meer daarover:

www.opwegnaarzes.nl

Milieuzones

In totaal geldt er in vier steden momenteel een milieuzone⁶⁹ voor personen- en lichte bedrijfsvoertuigen die op diesel rijden. Dit zijn Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Utrecht. Een licht bedrijfsvoertuig moet minimaal emissieklasse 4 hebben om toegang tot deze milieuzones te hebben.

Subsidies en andere financiële stimulering

Subsidieregeling Private laadinfrastructuur (SPRILA)

De SPRILA is sinds 24 september 2024 beschikbaar en ondersteunt bedrijven die laadinfrastructuur willen installeren voor elektrische voertuigen op eigen of gehuurd terrein. Deze regeling geldt ook voor lichte bedrijfsvoertuigen. Het doel is de uitrol van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te versnellen.⁷⁰

Er zijn twee vormen van steun. Via SPRILA Aanschaf wordt maximaal 40% van de kosten voor mkb en maximaal 20% voor grote bedrijven vergoed. Dit betreft de volledige laadinfrastructuur, waaronder laadstations, de hoofdaansluiting en de bekabeling. Door de staatssteunpercentages van 40% (mkb) en 20% (grootbedrijf) verschillen de vaste subsidiebedragen per categorie laadinfrastructuur. Bedrijven kunnen subsidie aanvragen voor zowel AC-laadpunten (langzaam laden) als DC-snelladers. Er is ook extra subsidie beschikbaar voor de aanschaf van batterijen om energie op te slaan als het elektriciteitsnetwerk een uitdaging vormt. Daarnaast is er steun d.m.v. SPRILA Advies. Deze steun vergoedt tot 50% van de advieskosten (met een maximum van €3.500) voor het opstellen van plannen voor het installeren van laadpalen.

MIA

De milieu investeringsaftrek (MIA) biedt ondernemers de mogelijkheid een deel van de aanschafkosten van een volledig elektrische bedrijfsauto als aftrekpost op te voeren. In 2024 was dat 27% van de aanschafkosten van een nieuwe volledig elektrische bedrijfsauto. Voor waterstof aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen was dit 45%. Bij een volledig elektrische licht bedrijfsvoertuig kwam ten hoogste het investeringsbedrag minus € 20.000 in aanmerking voor milieu-investeringsaftrek. Een waterstof aangedreven licht bedrijfsvoertuig kwam voor ten hoogste €125.000 van het investeringsbedrag in aanmerking voor milieu-investeringsaftrek.⁷¹ Elektrische bestelauto's komen in 2025 niet meer in aanmerking voor MIA. Marktontwikkelingen en wijzigingen in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) hebben er toe geleid dat er geen sprake meer is van een meerprijs, wat stimulering niet langer mogelijk maakt.

Regeling Groenprojecten

De Regeling Groenprojecten stimuleert de financiering van duurzame innovatieve projecten⁷². Door deze regeling kunnen ondernemers enerzijds tegen lagere rente geld lenen bij een bank. Anderzijds zijn banken door de regeling iets eerder geneigd om een lening te verstrekken. Onder andere op verzoek van de banken is de regeling recentelijk op een aantal punten aangepast, waardoor die interessanter is voor ondernemers die investeren in mobiliteit en voor banken die leningen verstrekken. De belangrijkste aanpassingen die relevant zijn m.b.t. lichte bedrijfsvoertuigen:

⁶⁹ Bron: <https://www.milieuzones.nl/>

⁷⁰ Bron: [Staatscourant 2024, 20263 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

⁷¹ Bron: [Brochure en Milieulijst 2024 \(rvo.nl\)](#)

⁷² Bron: [Regeling groenprojecten \(rvo.nl\)](#)

- elektrische en brandstofcel voertuigen categorie M en N, met uitzondering van personenauto's (M1): de hele investering kan nu goedkoper worden gefinancierd tegenover slechts de helft van de investering in het verleden;
- laad- en tankinfrastructuur voor uitsluitend eigen voertuigen, vaartuigen en mobiele werktuigen zijn toegevoegd;
- cryogeen gekoeld transport is toegevoegd.

In het najaar van 2024 heeft de Tweede Kamer besloten dat deze regeling op 1 januari 2027 helemaal stopt.

Subsidie Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA)⁷³

Ondernemers die een nieuwe, volledig emissieloze lichte bedrijfsauto aanschaffen, konden t/m 2024 gebruik maken van de SEBA. Het subsidiebudget van de regeling had ieder jaar een maximum. In de loop van 2024 is het budget opgehoogd van € 30 miljoen naar € 60 miljoen. Deze subsidie is voor ondernemers en non-profit instellingen. Organisaties konden op basis van deze regeling een subsidie ontvangen ter hoogte van 10% van de netto catalogusprijs bij voertuigcategorie N1, of 10% van de verkoopprijs zonder btw bij voertuigcategorie N2, waarbij het subsidiebedrag per bedrijfsauto maximaal €5.000 bedroeg. Voor kleine ondernemingen en non-profit instellingen was het subsidiepercentage 12%.

Fiscale behandeling lichte bedrijfsvoertuigen

MRB

De motorrijtuigenbelasting (MRB) is gebaseerd op het leeggewicht van het betreffende voertuig. Voor particuliere bezitters van lichte bedrijfsvoertuigen wordt het MRB tarief op dezelfde MRB tabel gebaseerd als voor personenauto's. Voor ondernemers is een aparte MRB tabel opgesteld die ruim 70% lager is dan het tarief dat een particulier betaalt. Zowel particulieren als ondernemers betalen geen provinciale opcenten voor lichte bedrijfsvoertuigen. Tot en met 2024 waren lichte bedrijfsvoertuigen die volledig en uitsluitend op elektriciteit of waterstof rijden, vrijgesteld van MRB⁷⁴. Vanaf 2025 geldt echter dat 25% van de MRB betaald moet worden voor deze voertuigen. Sinds 2020 geldt een fijnstoftoeslag op de motorrijtuigenbelasting voor dieselauto's. Op de website van de Belastingdienst is te vinden wanneer en hoeveel dieselbestelauto's deze toeslag moeten betalen. Gemiddeld leidt de fijnstoftoeslag tot ongeveer 15% hogere motorrijtuigenbelasting⁷⁵. Naar verwachting maakt het kabinet in december 2025 bekend welk percentage van de MRB in 2026 van toepassing zal zijn voor lichte bedrijfsvoertuigen die volledig elektrisch of op waterstof rijden.

BPM

In de periode 2007 tot 2025 was er voor ondernemers een vrijstelling van de Belasting Personenauto's en Motorrijwielen (BPM). Op basis van het Belastingplan 2023⁷⁶ is de BPM-vrijstelling voor lichte bedrijfsvoertuigen vanaf 1 januari 2025 afgeschaft en is de BPM afhankelijk van de CO₂-uitstoot⁷⁷. Zero-emissie lichte bedrijfsvoertuigen betalen per 1 januari 2025 geen BPM. Ook bij het importeren van niet-zero-emissie lichte bedrijfsvoertuigen zal BPM bij import gelden voor voertuigen met een eerste toelatingsdatum vanaf 1-1-2025⁷⁸.

⁷³ Bron: [Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's \(SEBA\) \(rvo.nl\)](#)

⁷⁴ Bron: [Motorrijtuigenbelasting \(wegenbelasting\) | Belasting op auto en motor | Rijksoverheid.nl](#)

⁷⁵ Bron: [Fijnstoftoeslag motorrijtuigenbelasting | Belastingdienst](#)

⁷⁶ Bron: <https://www.rijksfinancien.nl/belastingplan-2023#belastingplan-2023>

⁷⁷ Bron: <https://www.rijksfinancien.nl/belastingplan-memorie-van-toelichting/2023/d17e2453>

⁷⁸ Bron: <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/bpm/content/ondernemersregeling>

Bijlage 3: Databronnen / geraadpleegde publicaties

Voertuigen: www.rdw.nl

www.gaspedaal.nl.

<https://www.vna-lease.nl/feiten-en-cijfers/bestelwagenlease-in-cijfers>

CO₂-uitstoot: https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/first-commission-report-real-world-co2-emissions-cars-and-vans-using-data-board-fuel-consumption-2024-03-18_en

[StatLine - Emissies van broeikasgassen berekend volgens IPCC-voorschriften](#)

[StatLine - Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; wegverkeer](#)

<https://repository.tno.nl/SingleDoc?find=UID%205d57a812-a85d-4e16-boc7-ebb04f5aobb4>

[CO₂ emissions performance of new vans in Europe | European Environment Agency's home page](#)

[\(europa.eu\)](#)

Kilometrage: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80353ned/table;>

<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85414NED/table?ts=1724073844551>

<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/44/gemiddeld-jaarkilometrage-bedrijfsvoertuigen-2022-2024>

Beleid: [Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

<https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/bpm/content/ondernemersregeling>

Zero-emissie zone: <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/toegangsregels>

Laadinfra: [Laadinfrastructuur | RVO dashboard](#)

[Outlook Bedrijventerreinen in Beweging.pdf \(elaad.nl\)](#)

[Laadkaart zwaar vervoer | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

[Landelijk dekkend netwerk | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

Overig: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85620NED/table>

[Documenten | RVO dashboard](#)

Naast bovengenoemde bronnen/publicaties zijn in het rapport op verschillende pagina's voetnoten met verwijzingen naar andere bronnen/publicaties opgenomen.