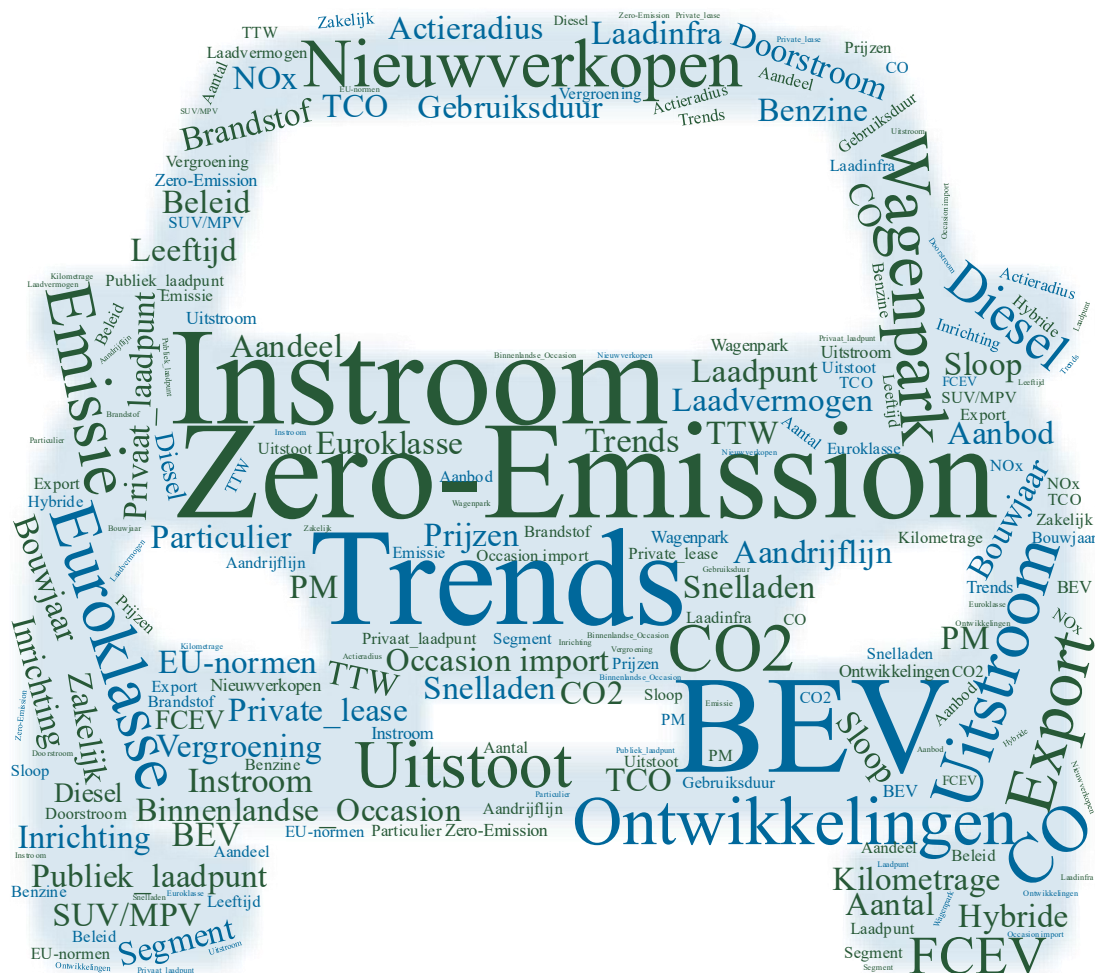


Trendrapport Nederlandse markt personenauto's

Feiten, cijfers en ontwikkelingen

Editie 2025



In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Juli 2025



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland



Colofon

Datum:

8 juli 2025

Uitgebracht door:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Revnext

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij vragen:

MonitoringDuMo@rvo.nl

Inhoud

Samenvatting

1.	Introductie	1
1.1.	Achtergrond en doel	1
1.2.	Uitgangspunten.....	1
1.3.	Leeswijzer	1
1.4.	Veel gebruikte begrippen en afkortingen	2
2.	Instroom: Nieuwverkopen	3
2.1.	Hoofdontwikkelingen nieuwverkopen: omvang en samenstelling	3
2.2.	Detailontwikkelingen naar aandrijflijn, segment en soort eigenaar	7
2.3.	Technische ontwikkelingen van BEV's.....	17
2.4.	Marktontwikkelingen van BEV's	22
2.5.	Relatie nieuwverkopen en fiscaal beleid.....	30
2.6.	Gemiddelde CO ₂ -uitstoot en bijdrage van BEV's	35
3.	Instroom: Occasion import	39
3.1.	Ontwikkelingen occasion import: omvang en samenstelling	39
3.2.	De leeftijden van de occasion import.....	44
3.3.	Occasion import en de impact op 'vergroening' van het wagenpark	47
4.	Doorstroom: Binnenlandse occasionmarkt	50
4.1.	Omvang binnenlandse occasionmarkt.....	50
4.2.	Binnenlandse occasions in het zakelijke deel van de markt.....	54
4.3.	Binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt.....	57
4.4.	Aanbod binnenlandse occasionmarkt.....	60
5.	Uitstroom: Export en Sloop.....	65
5.1.	Hoofdontwikkelingen in de uitstroom: omvang en samenstelling	65
5.2.	Exportleeftijden en -segmenten	70
5.3.	Sloop per segment en sloopleeftijden.....	76
6.	In-, door- en uitstroom ten opzichte van elkaar	79
6.1.	Aantallen en aandelen van handelsstromen	79
6.2.	Nieuwverkopen ten opzichte van occasion import	80
6.3.	Instroom ten opzichte van uitstroom	84
6.4.	Occasion import ten opzichte van de binnenlandse occasionmarkt.....	92
7.	Wagenpark	95
7.1.	Hoofdontwikkelingen in het wagenpark: omvang en aandrijflijnen	95
7.2.	Het wagenpark per deel van de markt en segmentsamenstelling	99

7.3.	De leeftijd van het wagenpark	103
7.4.	Kilometrages	109
8.	Elektrische laadinfra	114
8.1.	Aantallen laadpunten	114
8.2.	Spreiding van publieke laadpunten	116
8.3.	Aantal met een stekker oplaadbare auto's per laadpunt	117
8.4.	Beoordeling laadinfrastructuur	119

Bijlage A: Afbakeningen, definities en toelichting

Bijlage B: Databronnen / geraadpleegde publicaties

Samenvatting

Dit trendrapport geeft inzicht in de feitelijke ontwikkelingen van het aanbod, de in-, door- en uitstroom en het wagenpark van Nederlandse personenauto's over de afgelopen jaren. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan BEV's (Battery Electric Vehicles, ofwel batterij-elektrische voertuigen) en de bijbehorende elektrische laadinfrastructuur.

Verder herstel nieuwverkopen en BEV-aandeel groeit, maar alleen in zakelijke markt

Na een dip in 2022, herstelden de nieuwverkopen zich verder in 2024. Het aandeel BEV groeide naar 35%, het aandeel plug-in hybride auto's (PHEV) naar 14%, het aandeel benzineauto's daalde naar 51% en diesels zijn nagenoeg verdwenen uit de nieuwverkopen. Hoewel particulieren in 2024 relatief iets minder BEV's kochten dan een jaar eerder, nam het aandeel BEV binnen de zakelijke deelmarkt juist toe. Al jarenlang wordt zo'n 60% van alle nieuwverkopen gekocht door het zakelijke deel van de markt, maar binnen de BEV-nieuwverkopen lag dit aandeel met 71% duidelijk hoger.

Minder compacte auto's, meeste nieuwverkopen in het middensegment

De meeste nieuwverkopen zitten in het C-segment, gevolgd door het B-segment en het D-segment. Het aandeel A- en B-segment nieuwverkopen neemt al jaren af. In de hogere segmenten worden meer BEV's en PHEV's verkocht dan benzineauto's, maar in de lagere segmenten blijft het aandeel achter.

Particulieren kopen met name nieuwe auto's in het A-, B- en C-segment, nieuwe personenauto's in de hogere segmenten worden vooral zakelijk gekocht. Het aandeel SUV/MPV (Sport Utility Vehicle/Multi Purpose Vehicle) neemt verder toe en bedroeg 61% van de nieuwverkopen in 2024.

Prijsverschil BEV en benzine neemt af, actieradius neemt toe

In het D- en E-segment liggen de gemiddelde catalogusprijzen van BEV's (ruim) lager dan die van benzinemodellen en PHEV's. BEV's in de lagere segmenten (A, B en C) zijn gemiddeld ruim duurder dan een benzinemodel, maar de prijsverschillen nemen af. In deze segmenten is er in beperkte mate prijsoverlap tussen benzinemodellen en BEV's. Daarnaast is de gemiddelde actieradius (praktijkwaarde) in de afgelopen jaren toegenomen, behalve in het A-segment. In de winter ligt de actieradius iets lager (15%) en in de zomer iets hoger (15%) dan gemiddeld.

CO₂-winst voornamelijk door BEV-ingroei

Dat de gemiddelde uitstoot van de nieuwverkopen daalt, is vooral te danken aan het aandeel BEV's. De CO₂-emissie van benzineauto's nam vanaf 2021 licht af naar 146 g/km gemiddeld in 2024. De ingroei van PHEV's in 2024 zorgde voor een daling van het gemiddelde van 12 g/km. Als BEV's ook worden meegewogen daalt het gemiddelde verder met 47 g/km naar 87 g/km. Nederland was qua BEV-ingroei in 2024 opnieuw een van de Europese koplopers.

Veel meer PHEV's en iets minder BEV's in de occasion import

De import van occasions is in 2024 sterk toegenomen ten opzichte van een jaar ervoor, vooral dankzij de verhoogde import van PHEV's. Deze vormden een kwart van de totale import, waarbij vooral modellen uit het C-segment populair waren. De import van gebruikte BEV's daalde daarentegen voor het tweede jaar op rij licht. Binnen deze aandrijflijn werden relatief veel auto's uit het A- en B-segment geïmporteerd en juist weinig uit het C- en D-segment vergeleken met de segmentsamenstelling van het BEV-wagenpark. Net als bij de nieuwverkopen neemt ook bij de occasion import het aandeel SUV's/MPV's toe, tot 48% in 2024. Steeds meer geïmporteerde occasions zijn bovendien jonger dan vijf jaar oud, waarbij voertuigen tussen de twee en vijf jaar het populairst zijn.

Binnenlandse occasionhandel piekt, BEV's vooral in hogere prijsklassen beschikbaar

In 2024 steeg de handel in personenauto's in Nederland tot het hoogste niveau van de afgelopen zeven jaar. Het wagenpark groeide tussen 2023 en 2024 met bijna 2%, terwijl de binnenlandse occasionmarkt met 10% toenam. Dus zelfs als er rekening wordt gehouden met de groei van het wagenpark is er sprake van een duidelijke toename in de binnenlandse handel, zowel bij particulieren als bij de zakelijke

markt. Zakelijk verhandelde occasions zijn daarbij gemiddeld jonger (5 à 6 jaar) dan die aan particulieren (12 à 13 jaar). Het aandeel BEV in de binnenlandse occasionverkoop nam toe tot 5%, terwijl het aandeel diesel daalde tot eveneens 5%. Bijna twee derde van de BEV's werd verkocht aan particulieren, de rest aan de zakelijke markt. BEV's zijn met name beschikbaar in de hogere prijsklassen en segmenten en de binnenlandse handel van BEV's groeit dan ook vooral in het D-segment. De lagere prijscategorieën bestaan vooral uit oudere auto's, uit de periode waarin BEV's en PHEV's nog niet of nauwelijks in het wagenpark aanwezig waren. Het is dus aannemelijk dat dit beeld in de toekomst zal veranderen.

Export blijft belangrijkste uitstroomreden, vooral grotere benzine- en dieselauto's

In 2024 nam het aantal gesloopte auto's licht toe, maar export bleef de belangrijkste reden voor uitstroom uit het Nederlandse wagenpark. Het overgrote deel van de sloop betrof benzineauto's (92%), terwijl de export ongeveer gelijk verdeeld was tussen benzineauto's en voertuigen met andere aandrijflijnen, voornamelijk diesels. Kleinere auto's uit het A- en B-segment worden relatief weinig geëxporteerd; de export betreft vooral voertuigen uit het C-segment en hoger. Tegelijkertijd daalt de gemiddelde exportleeftijd van benzineauto's.

Sterke groei export BEV's in 2024

De export van BEV's is in 2024 sterk toegenomen ten opzichte van de jaren daarvoor, vooral in het hogere segment. De Tesla Model 3 (D-segment) nam hierin een prominente rol: deze was goed voor 30% van de totale BEV-export. Ook E-segment BEV's werden relatief vaak geëxporteerd vergeleken met hun aandeel in het Nederlandse BEV-wagenpark. Het C-segment was daarentegen juist ondervertegenwoordigd in de export.

Wagenpark sterk toegenomen, BEV blijft in opmars en diesel verdwijnt

Het Nederlandse wagenpark kende in 2024 de sterkste groei van het afgelopen decennium en kwam uit op iets meer dan 9,1 miljoen auto's. Het aantal BEV's groeide opnieuw, al was het iets minder hard dan in voorgaande jaren. Eind 2024 reden er bijna 558 duizend BEV's rond, goed voor 6,1% van het totale wagenpark.

Binnen de zakelijke deelmarkt was in 2024 het aandeel BEV's 29%, terwijl in de private lease het aandeel toenam tot 20%. Samen met particuliere koopauto's bestond 3,2% van de totale particuliere markt uit elektrische auto's (tegenover 2,2% in 2023). Van alle BEV's in Nederland wordt iets meer dan de helft zakelijk gereden. Inmiddels is iets minder dan de helft in particulier bezit. Vergeleken met het totale wagenpark, bevat het BEV-wagenpark relatief weinig compacte (A- en B-segment) auto's en juist meer modellen uit het D- en E-segment. De dieselauto verdwijnt gestaag uit het straatbeeld en maakte in 2024 nog slechts 5,6% van het wagenpark uit.

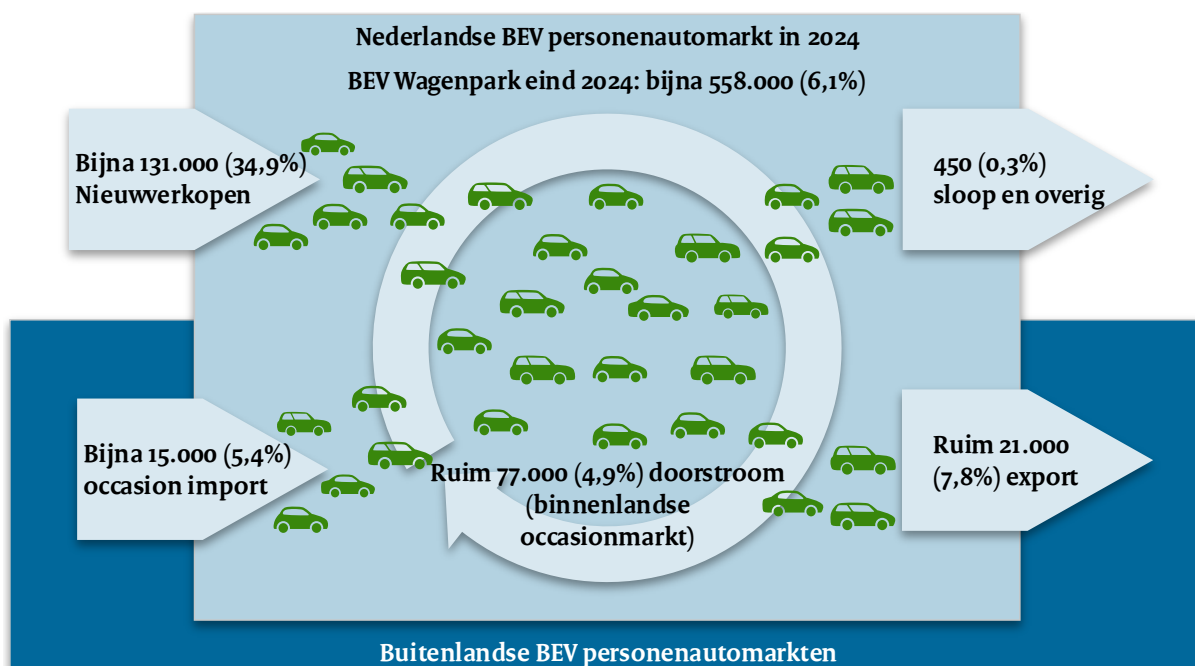
In Figuur 1 en Figuur 2 worden de wagenparkontwikkelingen van 2024 op hoofdlijnen schematisch weergegeven.

Omvang laadinfrastructuur in Nederland blijft groeien, maar drukte neemt iets toe

Eind 2024 waren er bijna 1 miljoen laadpunten in Nederland, inclusief thuis- en werklaadpunten. Daarvan waren ruim 183 duizend openbaar toegankelijk, een stijging van 26% ten opzichte van het jaar ervoor. Eind 2024 voldeed 83% van de Nederlandse buurten aan de norm voor (ruim) voldoende openbaar toegankelijke laadpunten. De verhouding tussen het aantal stekkervoertuigen en openbaar toegankelijke laadpunten is iets toegenomen, wat betekent dat het gemiddeld iets drukker is geworden bij openbare laadpalen. Toch is de verhouding in Nederland zeer gunstig vergeleken met andere landen.



Figuur 1: Schematische weergave van de ontwikkelingen in de personenautomarkt in 2024



Figuur 2: Schematische weergave van de ontwikkelingen in de BEV-personeautomarkt in 2024. Percentages geven het aandeel van het totaal, bijvoorbeeld: BEV-nieuwverkopen beslaat 34,9% van de totale nieuwverkopen.

1. Introductie

In dit rapport wordt een overzicht gegeven van trends in de Nederlandse personenautomarkt over de afgelopen jaren tot en met 2024. De elektrificatie van het wagenpark is een belangrijk speerpunt in het beleid om de uitstoot van schadelijke emissies door het wegverkeer te verminderen. Daarom wordt extra aandacht besteed aan BEV's (Battery Electric Vehicles, ofwel batterij-elektrische voertuigen). Het aantal BEV's neemt de laatste jaren sterk toe en omvat bijna alle emissieloze personenauto's die op de Nederlandse wegen rondrijden.¹

1.1. Achtergrond en doel

Nederland heeft de afgelopen jaren sterk ingezet op het bijdragen aan milieu- en klimaatdoelen via de Nederlandse personenautomarkt. Hierbij is het Formule E-Team (FET)² opgericht om de transitie naar elektrisch rijden te bevorderen en zodoende de ambitie van het Klimaatakkoord te realiseren. Er zijn door de overheid maatregelen genomen op het gebied van subsidies en 'vergroening' van autobelastingen, er zijn veel laadpunten gerealiseerd, en er zijn diverse flankerende activiteiten ondernomen. Het doel van dit trendrapport is het systematisch volgen van feitelijke ontwikkelingen, mede ter ondersteuning van beleidsbepaling of -bijstelling. De nadruk ligt dan ook sterk op het objectief weergeven van trends. Het hieraan verbinden van waardeoordelen is aan de lezer.

1.2. Uitgangspunten

In dit trendrapport worden ontwikkelingen weergegeven van de afgelopen jaren op het vlak van:

- kernmerken en verschuivingen in de automarkt, zoals de omvang en de samenstelling qua aandrijflijnen, autosegmenten, zakelijke en particuliere delen van de markt;
- dynamiek binnen de instroom (nieuwverkoop en occasion import), de doorstroom (het wagenpark en de binnenlandse occasionmarkt) en de uitstroom (export en sloop);
- aanbodontwikkelingen, kostenontwikkelingen, prijsontwikkelingen en emissies.

In dit trendrapport worden geen wetenschappelijk gevalideerde causale verklaringen achter feitelijke ontwikkelingen gegeven. Wel worden soms mogelijke/aannemelijke verklaringen genoemd en/of wordt verwezen naar bepaalde bronnen. Verder worden soms prognoses gebruikt ter verduidelijking.

1.3. Leeswijzer

Het Nederlandse wagenpark groeit door nieuwverkoop (hoofdstuk 2) en occasion import (hoofdstuk 3). Binnen het wagenpark is er doorstroom c.q. personenauto's die binnen Nederland wisselen van eigenaar/kentekenhouder (hoofdstuk 4). Het wagenpark neemt af door uitstroom (hoofdstuk 5). Deze bestaat voornamelijk uit export. Naast export worden sloop en overige uitstroom onderscheiden. In hoofdstuk 6 worden in-, door- en uitstroom ten opzichte van elkaar belicht. Hoofdstuk 7 geeft een uitgebreider inzicht in de ontwikkelingen van het wagenpark qua omvang, samenstelling, leeftijden, de gemiddelde afgelegde kilometers en andere aspecten. Vanwege de extra aandacht voor emissieloze personenauto's, wordt in dit trendrapport ook in een afzonderlijk hoofdstuk (hoofdstuk 8) ingegaan op de laadinfrastructuur (relevant bij BEV's).

¹ Een andere vorm van emissieloze personenauto's is de FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle, ofwel waterstof-brandstofcel elektrisch voertuig). Aangezien er eind 2024 een relatief zeer kleine groep van 632 FCEV's in Nederland tennaamgesteld was, wordt FCEV alleen getoond in het hoofdstuk over het wagenpark.

² ANWB, BOVAG, ElaadNL, Interprovinciaal Overleg (IPO), Milieu Centraal, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Natuur & Milieu, NKL, NVDE, RAI Automotive Industry NL, RAI Vereniging, VER, Vereniging DOET, VNA, VNG
<https://nederlandelektrisch.nl/formule-e-team>

1.4. Veel gebruikte begrippen en afkortingen

Hieronder wordt een aantal termen en afkortingen toegelicht die vaak in het rapport voorkomen. Er worden in het rapport nog meer afkortingen gebruikt, maar deze worden in de hoofdtekst en/of bijlagen toegelicht.

1.4.1. Aandrijfliijnen

BEV:	Battery Electric Vehicle / batterij-elektrisch voertuig
FCEV:	Fuel Cell Electric Vehicle / waterstof-elektrisch voertuig
PHEV:	Plug-in Hybrid Electric Vehicle / plug-in hybride voertuig
Benzine:	Al dan niet hybride ³ auto met een verbrandingsmotor op benzine
Diesel:	Al dan niet hybride auto met een verbrandingsmotor op diesel
Anders:	Al dan niet hybride auto met een verbrandingsmotor op alcohol, CNG, LNG of LPG

Andere gebruikte termen in het rapport met betrekking tot aandrijfliijnen:

ICEV:	Internal Combustion Engine Vehicle (brandstofauto's, waarbij de brandstof benzine, diesel, alcohol, CNG, LNG of LPG kan zijn)
-------	---

1.4.2. Segmenten

Op vele plaatsen in dit rapport worden ontwikkelingen in termen van segmenten beschreven. Deze segmenten zijn gebaseerd op een combinatie van diverse afmetingen (zoals lengte, breedte, hoogte en wielbasis), gewicht en prijs. Meer uitleg over de segmenten is te vinden in de bijlage achter in dit rapport. De segmenten zijn:



A: Stadsauto (bijv.: Dacia Spring, Kia Picanto, Hyundai i10, Volkswagen E-UP!, Renault Twingo)



B: Compacte klasse (bijv.: Peugeot e-208, Opel Corsa-e, Jeep Avenger Electric, Volkswagen Polo, Renault Clio, Mini Cooper)



C: Kleine middenklasse (bijv.: Kia E-Niro, BMW iX1, Toyota Corolla, Ford Focus, Audi A3, Skoda Octavia, Kia Sportage)



D: Grote middenklasse (bijv.: Skoda Enyaq, Kia EV6, BMW i4, Volvo V60, Skoda Kodiaq, Audi A4)



E: Executive: groot, luxe of sportief (dit is een heterogene groep van zowel grote luxe auto's als hele dure sportauto's, bijv.: BMW 5-serie, Mercedes E-klasse, Audi A6)

De MPV's en SUV's zijn ingedeeld bij de segmenten A t/m E (voor meer uitleg, zie bijlage).

³ Hybride auto's (HEV) zijn auto's die zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor hebben, maar niet kunnen worden opgeladen met een stekker (in tegenstelling tot de PHEV).

2. Instroom: Nieuwverkopen

Dit hoofdstuk biedt een beschrijving van de nieuwverkopen van 2013 tot en met 2024. Verschillende aspecten van de nieuwverkopen worden geanalyseerd. Het hoofdstuk begint met de omvang en samenstelling van de nieuwverkopen op hoofdlijnen (paragraaf 2.1). Daarna volgen de ontwikkelingen van nieuwverkopen in meer detail, waaronder de samenstelling naar segmenten en verschillende soorten eigenaren (paragraaf 2.2). In paragraaf 2.3 komen de technische ontwikkelingen van BEV's (gewichtsonwikkelingen, actieradius en energieverbruik) en in paragraaf 2.4 de marktontwikkelingen (aanbod, prijsontwikkelingen en de Nederlandse BEV-markt in Europees verband) aan bod. Paragraaf 2.5 gaat in op de relatie tussen nieuwverkopen en (fiscaal) beleid. Tot slot wordt in paragraaf 2.6 ingegaan op de CO₂-emissies en de bijdrage van BEV's in de emissiereductie.

2.1. Hoofdontwikkelingen nieuwverkopen: omvang en samenstelling

Aantal nieuwverkopen herstelt zich verder na dieptepunt in 2020-2022

Zoals te zien is in Figuur 3, lag het aantal nieuwverkopen tussen 2013 en 2019 stabiel rond de 400.000 per jaar. Vanaf 2020 zette echter een sterke daling in. Na een dieptepunt in 2022 begon in 2023 een herstel, dat zich in 2024 verder heeft doorgezet. Het niveau van vóór 2020 is nog niet bereikt.

Over de afgelopen tien jaar is het aantal nieuwverkopen structureel op een lager niveau komen te liggen; in het decennium hiervoor schommelde het aantal nog rond de 480.000 per jaar. Deze ontwikkeling kan verband houden met diverse factoren en trends in het Nederlandse wagenpark, zoals de gebruiksduur/kwaliteit van auto's, de occasion import van auto's, de prijzen en betaalbaarheid van nieuwe auto's, consumentenvoorkeuren en de conjunctuur.

Meer dan een derde van de nieuwverkopen is BEV, diesel verdwenen

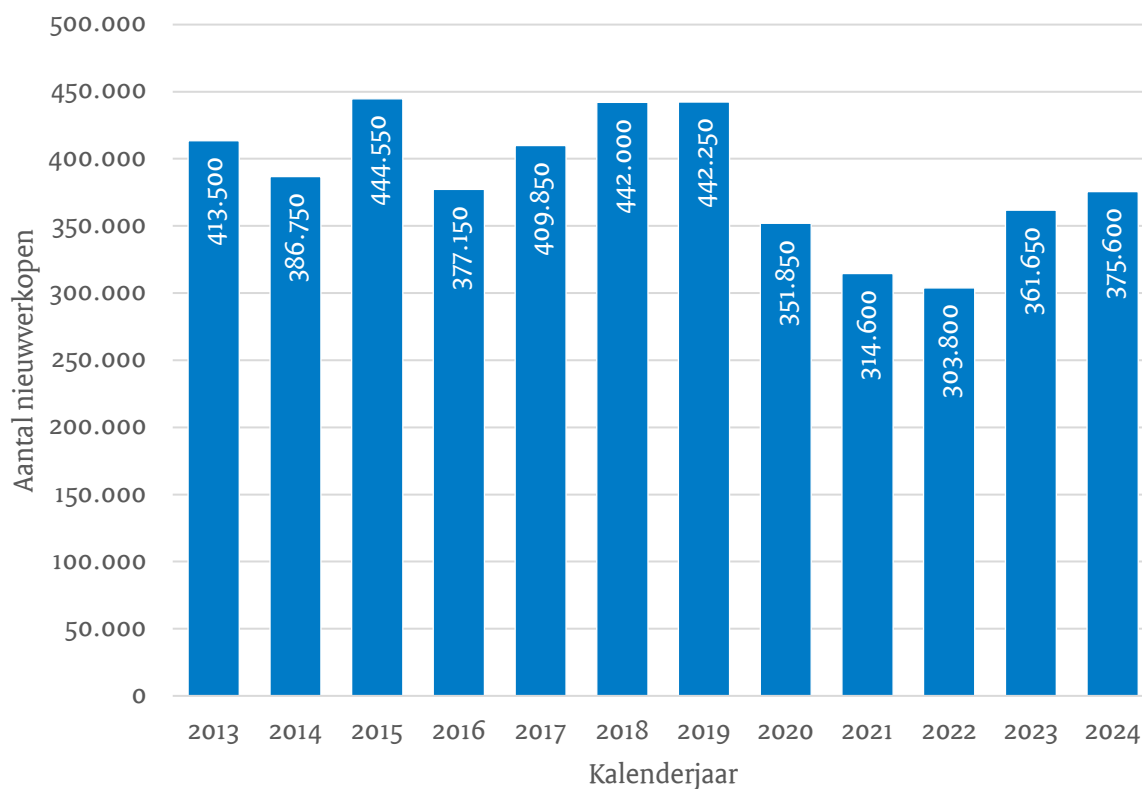
In de samenstelling van de nieuwverkopen zijn duidelijke veranderingen waar te nemen gedurende de afgelopen 12 jaren. Waar dieselauto's eerder goed waren voor een kwart van alle nieuwverkopen, is dat aandeel inmiddels verwaarloosbaar (zie Figuur 4). Het aandeel benzine in de nieuwverkopen is historisch laag met circa 50% in 2024. Tegelijkertijd is het aandeel BEV gestegen tot 35% en het aandeel PHEV tot 14%.

Aandeel kleinere segmenten neemt af in de nieuwverkopen

Tot 2018 bestond bijna de helft van de nieuwverkopen uit kleinere modellen (segment A en B), maar in 2024 is dat gedaald tot iets minder dan een derde (Figuur 5). De segmenten A en E zijn relatief klein in omvang, de meeste nieuwverkopen vallen in de segmenten B, C en D.

2.1.1. Omvang nieuwverkopen

- Piekjaren in het afgelopen decennium: 2015, 2018 en 2019 met ruim 440.000 nieuwverkopen
- Daling zichtbaar vanaf 2020, dieptepunt in 2022 (ongeveer 300.000 nieuwverkopen)
- Herstel vanaf 2023, maar nog niet op niveau van vóór 2020

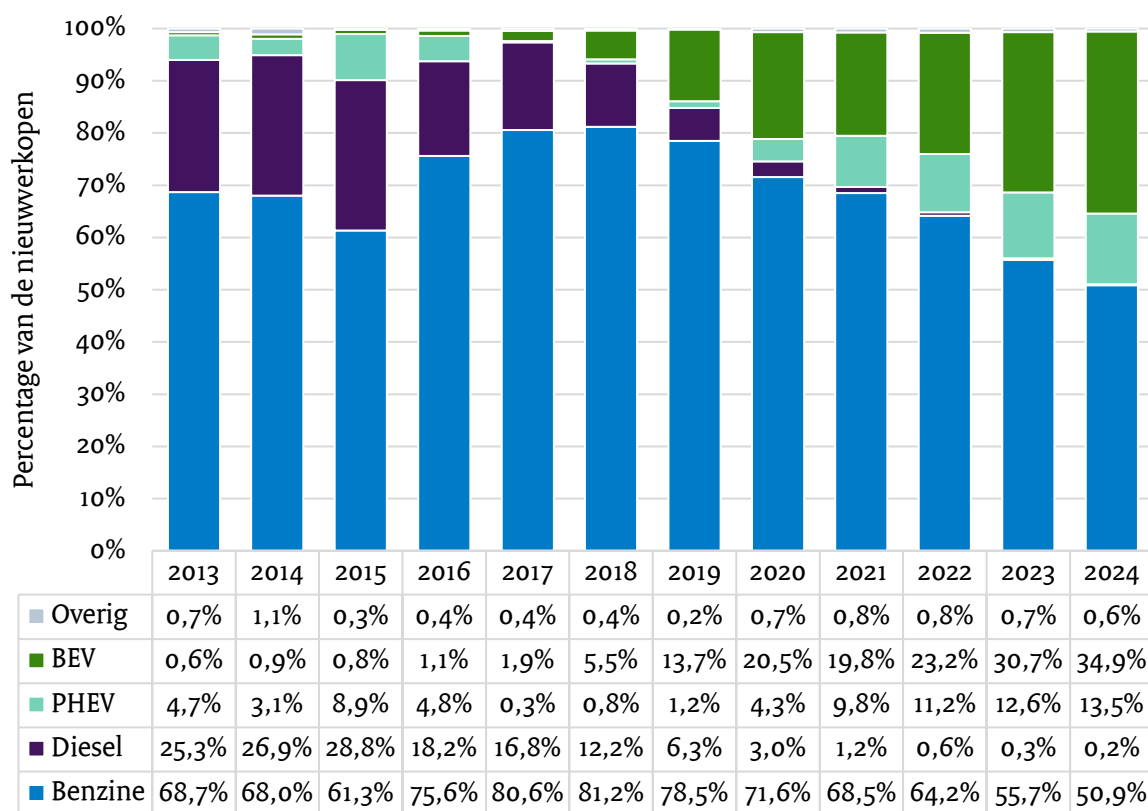


Figuur 3: Aantal nieuwverkopen⁴ per kalenderjaar

⁴ Afgerond op hele vijftigtallen

2.1.2. Samenstelling nieuwverkopen naar aandrijflijn

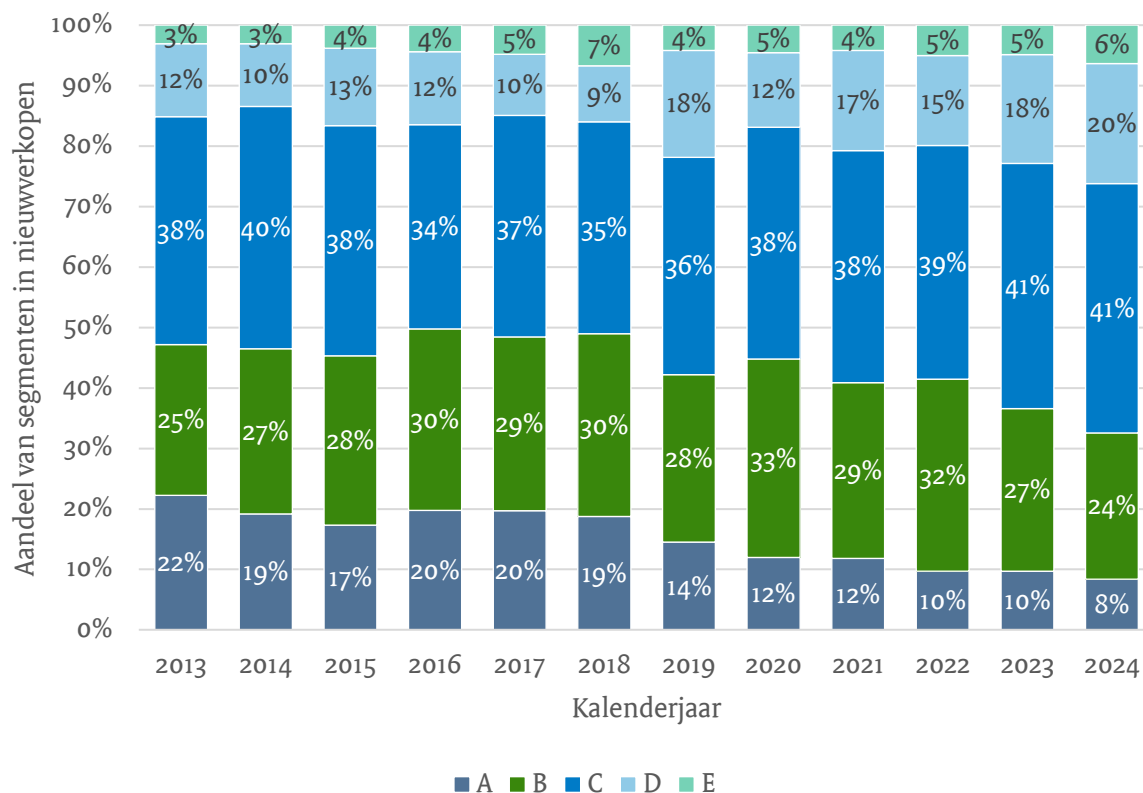
- Aandeel BEV stijgt tot 35% en aandeel PHEV tot 14% van nieuwverkopen in 2024
- Aandeel benzine neemt sinds 2019 jaarlijks af en is historisch laag in 2024
- Aandeel diesel daalt sterk sinds 2015 en is vrijwel geheel verdwenen in 2024



Figuur 4: Samenstelling van de aandrijflijnen in de nieuwverkopen per kalenderjaar

2.1.3. Samenstelling nieuwverkopen naar autosegment

- Middensegment C beslaat al jaren het grootste gedeelte van de nieuwverkopen (41% in 2024)
- Het aandeel kleinere segmenten neemt al jaren af: sinds 2018 afname van segment A, sinds 2023 afname segment B



Figuur 5: Samenstelling van de segmenten in de nieuwverkopen per kalenderjaar

2.2. Detailontwikkelingen naar aandrijflijn, segment en soort eigenaar

Hogere segmenten bestaan vooral uit BEV's en PHEV's, lagere vooral uit benzineauto's

De nieuwverkopen in het A-segment zijn in het afgelopen decennium sterk afgenomen, maar binnen de resterende verkopen bestaat een steeds groter deel uit benzineauto's (94% in 2024, zie Figuur 6 en Figuur 7). Ook het B-segment bestond in 2024 met 84% voornamelijk uit benzineauto's. In het C-segment, het grootste segment met ongeveer 155.000 nieuwverkopen, nam het aandeel BEV in de afgelopen jaren toe en dook het aandeel benzine onder de 50%. Ook in het D-segment bestaan de nieuwverkopen voor een steeds groter deel uit BEV's: in 2024 ging het om bijna 50.000 van de 75.000 nieuwverkopen (66%). Van de BEV-nieuwverkopen was in 2024 dan ook het grootste gedeelte C-segment (43%) of D-segment (37%), zoals te zien is in Figuur 8. Ook bestond de top 10 meest verkochte BEV-modellen in 2024 uit alleen C- en D-segment auto's (zie Tabel 1). Bij benzineauto's waren de zes meest verkochte modellen uit segment A of segment B. In het E-segment neemt het aandeel PHEV duidelijk toe, met 11.500 van de 24.000 nieuwverkopen in 2024 (48%).

Groei BEV-nieuwverkopen vooral binnen zakelijke deel van de markt

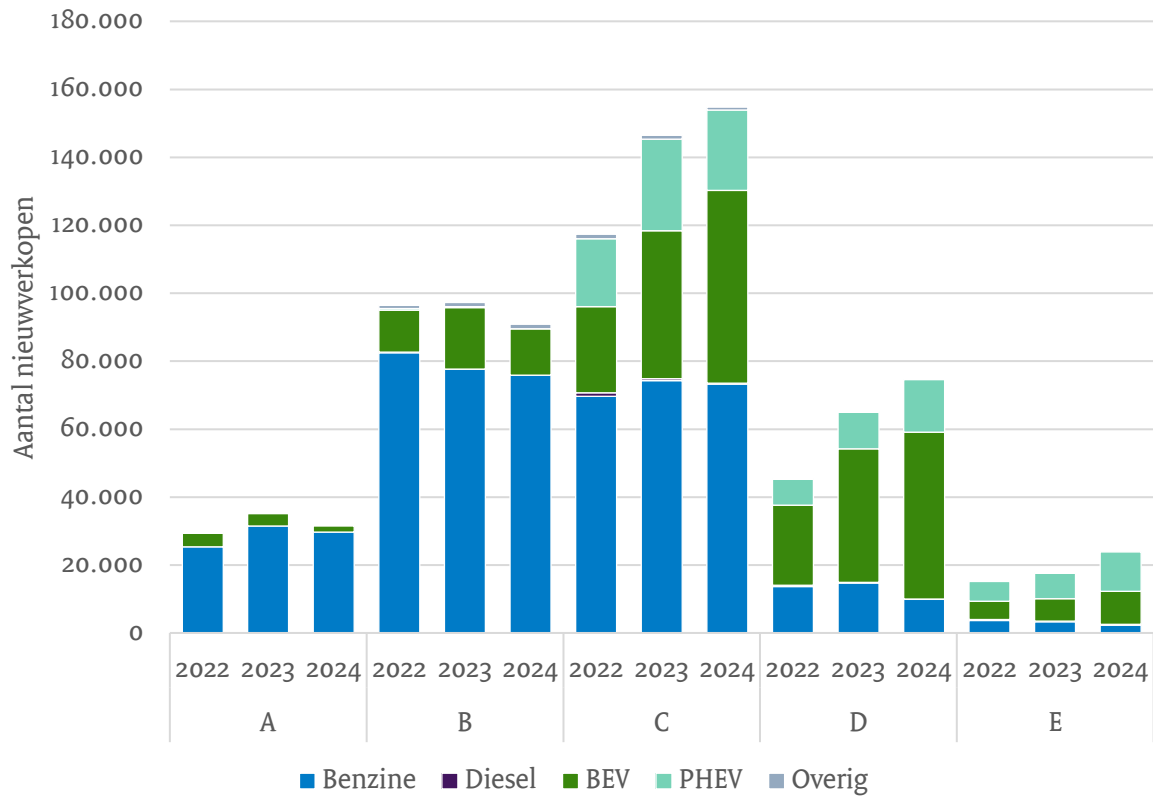
Sinds 2018 stijgt het aantal BEV-nieuwverkopen geleidelijk, behalve in de COVID-19-jaren 2021 en 2022 (de jaren waarin de totale nieuwverkopen tijdelijk daalden), zie Figuur 8. Hoewel het zakelijke deel van de markt al jarenlang ongeveer 60% van de totale nieuwverkopen beslaat (Figuur 9), was het aandeel binnen de BEV-nieuwverkopen met 71% in 2024 duidelijk hoger (Figuur 10). Het aandeel BEV in de zakelijke markt nam in 2024 verder toe naar 39% en het aandeel benzineauto's zakte voor het eerst onder de 50% (Figuur 11). De particuliere BEV-nieuwverkopen stabiliseerden in 2024, waarbij het aandeel zelfs licht daalde ten opzichte van 2023 naar 28% (Figuur 12). Het aandeel PHEV's nam in zowel de zakelijke als particuliere markt toe naar respectievelijk 15% en 12%.

Private lease stabiliseert, SUV/MPV blijft in opmars

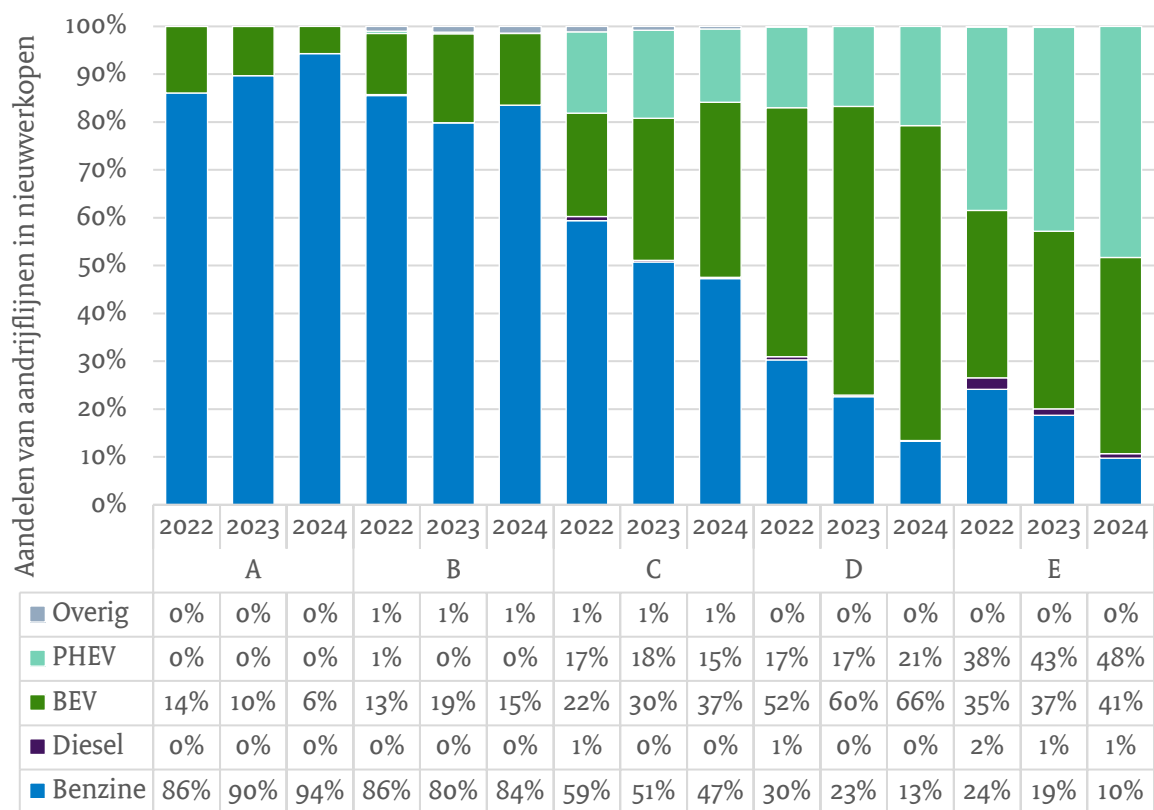
Van 2014 tot en met 2020 was private lease in opkomst en groeide het aandeel, zoals te zien in Figuur 9. Tussen 2021-2023 daalde het aandeel private lease, mogelijk door langere looptijden van contracten of de opname van private lease in de BKR-registratie sinds 1 april 2022. Bijna de helft van de private lease nieuwverkopen zat in 2024 in het B-segment en kwam nauwelijks voor in de hogere segmenten D en E. In het particuliere deel van de markt werden in 2024 dan ook nieuwe auto's in met name de segmenten A, B en C aangeschaft (Figuur 13). Nieuwe personenauto's in de hogere segmenten werden voornamelijk zakelijk verkocht. Het aandeel SUV's/MPV's neemt door de jaren heen flink toe en besloeg 61% van de nieuwverkopen in 2024 (Figuur 14). Met name in het C-segment en bij BEV's en PHEV's is het aandeel SUV's/MPV's hoog.

2.2.1. Aandrijfliijnen per segment

- Het aantal A- en B-segment BEV's in de nieuwverkopen neemt af, in deze segmenten is het aandeel benzine groot
- In het C-, D- en E-segment groeit het aandeel BEV's en daalt het aandeel benzineauto's
- Het aandeel PHEV groeit met name in het E-segment: het aandeel lag in 2024 tegen de 50%



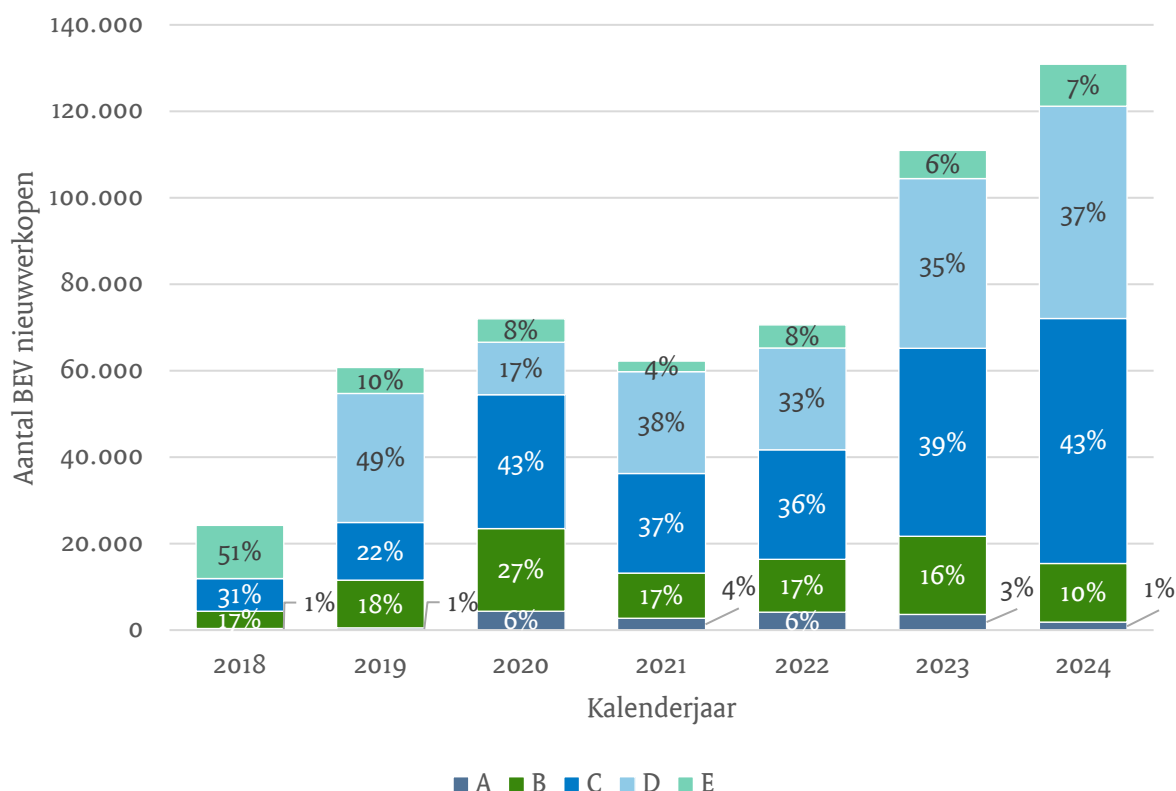
Figuur 6: Aantal nieuwverkopen in 2022 t/m 2024 per segment per aandrijflijn



Figuur 7: Aandelen van de aandrijfliijnen per segment in de nieuwverkopen in 2022 t/m 2024

2.2.2. Segmentverdeling binnen BEV-nieuwverkopen

- De meeste BEV's werden in 2024 verkocht in het C-segment (43%) en het D-segment (37%)
- De kleine segmenten zijn ondervertegenwoordigd in de BEV-nieuwverkopen ten opzichte van de totale nieuwverkopen (zie Figuur 5) met 10% B-segment en slechts 1% A-segment



Figuur 8: De BEV-nieuwverkopen per segment per kalenderjaar

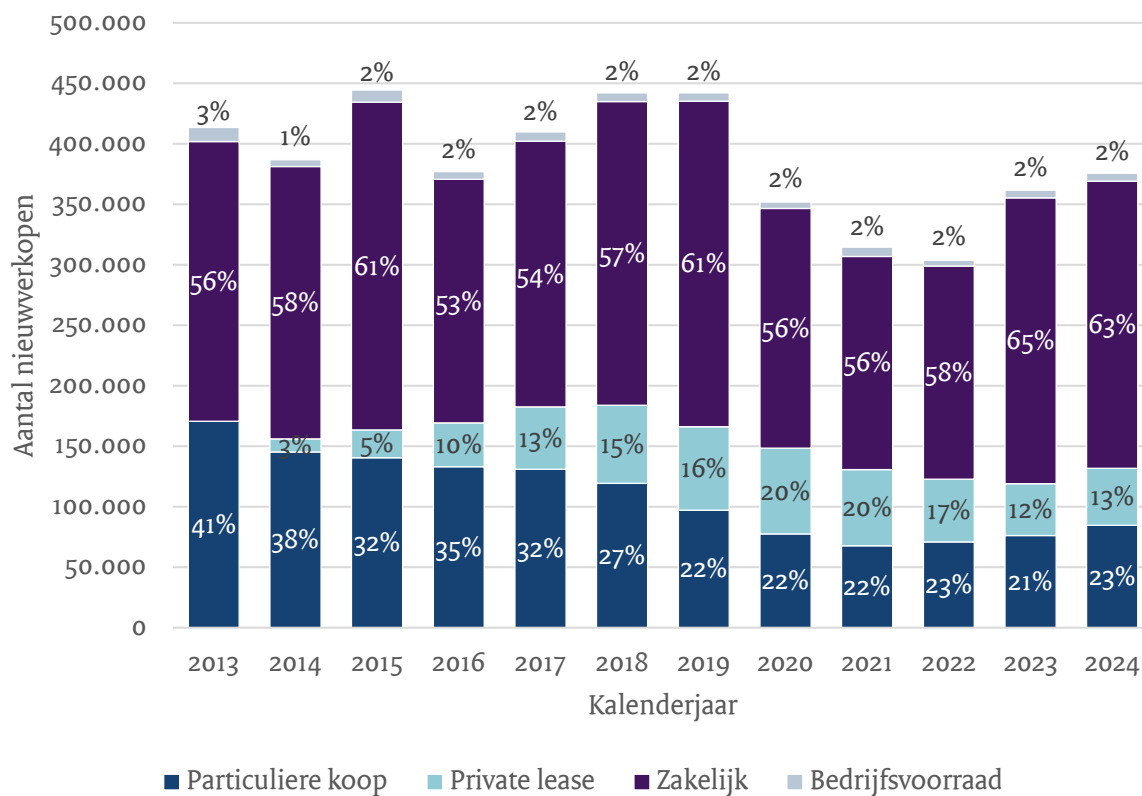
2.2.3. Meest verkochte modellen in de nieuwverkopen van 2024

Tabel 1: Top 10 meest verkochte modellen in 2024 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel per soort aandrijflijn

BEV			PHEV		Benzine	
Rank	Model	%	Model	%	Model	%
1	TESLA MODEL Y (D)	14,5%	FORD KUGA (C)	8,1%	KIA PICANTO (A)	4,4%
2	VOLVO EX30 (C)	8,2%	VOLVO XC60 (D)	5,5%	TOYOTA AYGO X (A)	4,1%
3	TESLA MODEL 3 (D)	8,2%	VOLVO V60 (D)	4,3%	VOLKSWAGEN POLO (B)	3,4%
4	KIA E-NIRO (C)	4,1%	VOLKSWAGEN TIGUAN (C)	4,3%	HYUNDAI I10 (A)	3,1%
5	VOLVO XC40 (C)	3,7%	HYUNDAI TUCSON (C)	3,8%	TOYOTA YARIS CROSS (B)	3,0%
6	BMW IX1 (C)	3,0%	BMW 3-SERIE (D)	3,7%	TOYOTA YARIS (B)	3,0%
7	SKODA ENYAQ (D)	2,9%	SKODA KODIAQ (D)	3,7%	TOYOTA COROLLA (C)	2,8%
8	AUDI Q4 E-TRON (C)	2,4%	LYNK&CO 01 (C)	3,3%	KIA NIRO (C)	2,6%
9	HYUNDAI KONA (C)	2,3%	BMW X1 (C)	3,1%	SKODA OCTAVIA (C)	2,3%
10	VOLVO EX40 (C)	2,1%	PORSCHE CAYENNE (E)	2,7%	HYUNDAI KONA (C)	2,0%

2.2.4. Nieuwverkopen per soort eigenaar/gebruiker

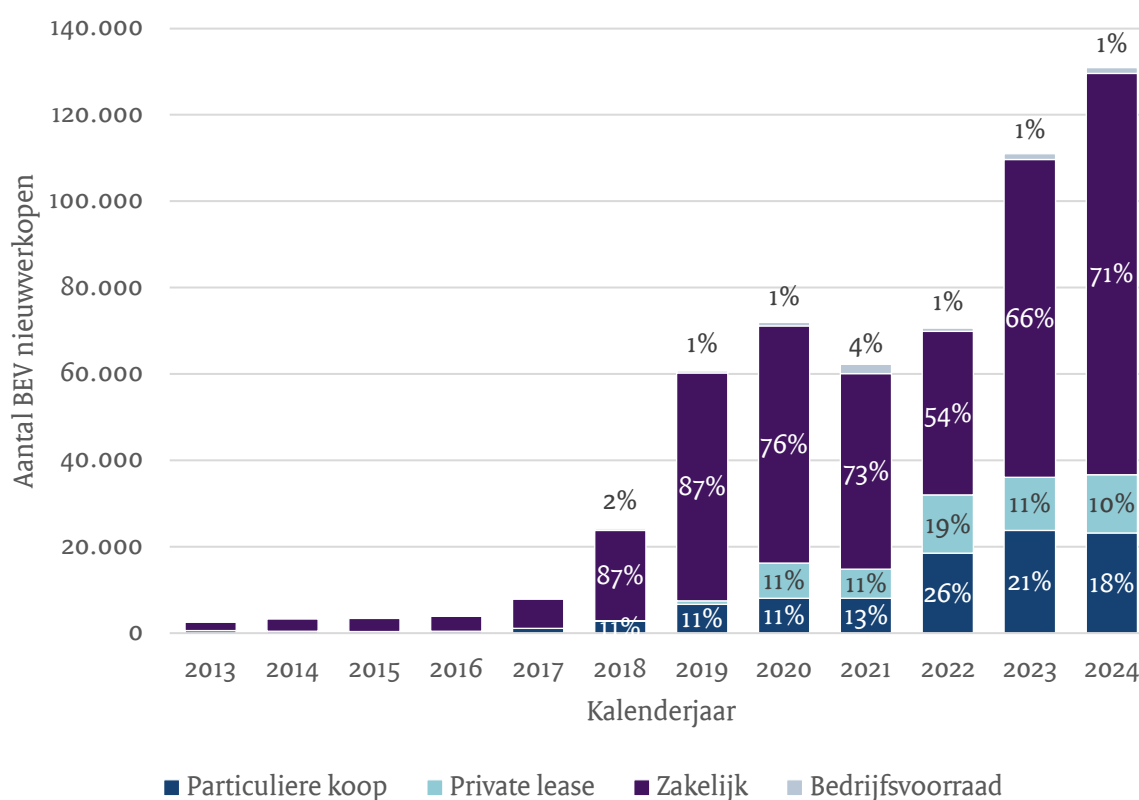
- Het percentage zakelijke nieuwverkopen schommelt al jaren rond de 60%
- Private lease kende een sterke groei in 2013-2020, ten koste van particuliere koop. Vanaf 2021 is het aandeel private lease afgenomen.



Figuur 9: Nieuwverkopen per kalenderjaar naar verschillende soorten eigenaren/gebruikers

2.2.5. BEV-nieuwverkopen per soort eigenaar/gebruiker

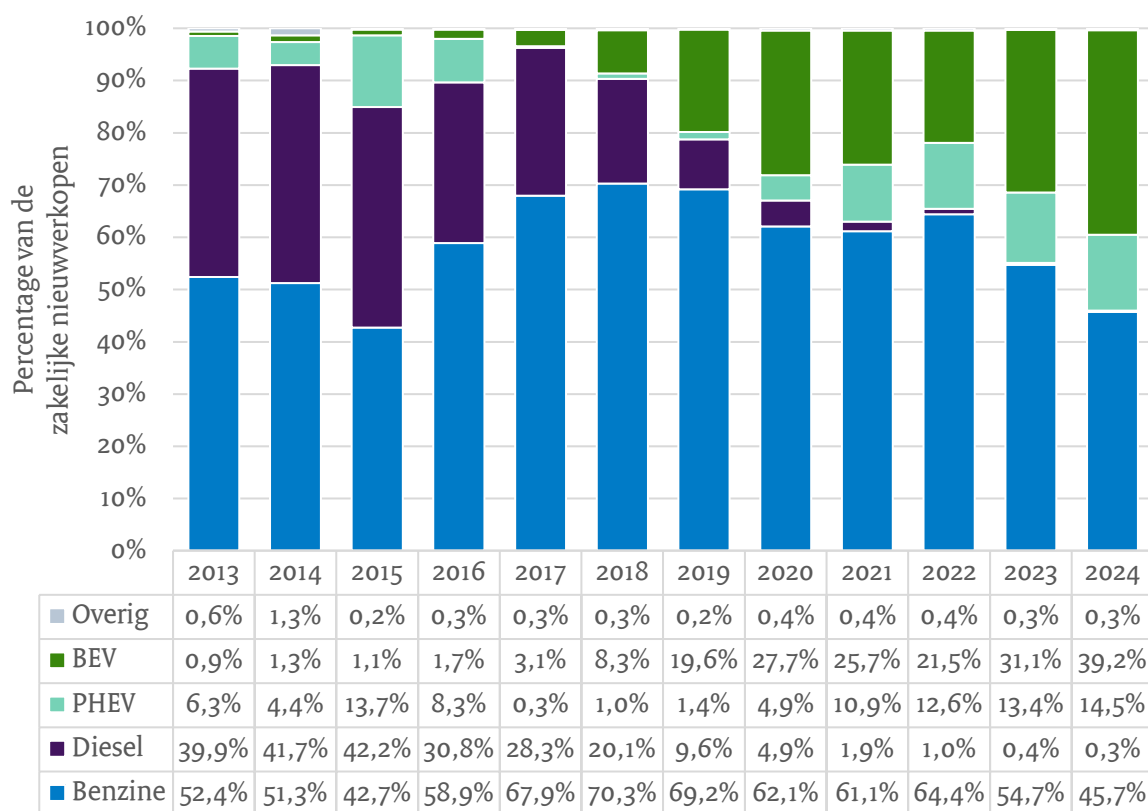
- Nieuwe BEV's stromen voornamelijk zakelijk in, de omvang is sinds een dip in 2021 en 2022 sterk toegenomen
- Het aandeel zakelijke BEV-nieuwverkopen nam in de periode 2020-2022 sterk af, maar neemt de laatste twee jaren weer toe tot 71% in 2024
- Het aantal particuliere BEV-nieuwverkopen (ruim 36.000) was de afgelopen twee jaren nagenoeg gelijk



Figuur 10: BEV-nieuwverkopen per kalenderjaar naar verschillende soorten eigenaren/gebruikers

2.2.6. Nieuwverkopen per aandrijflijn: zakelijk

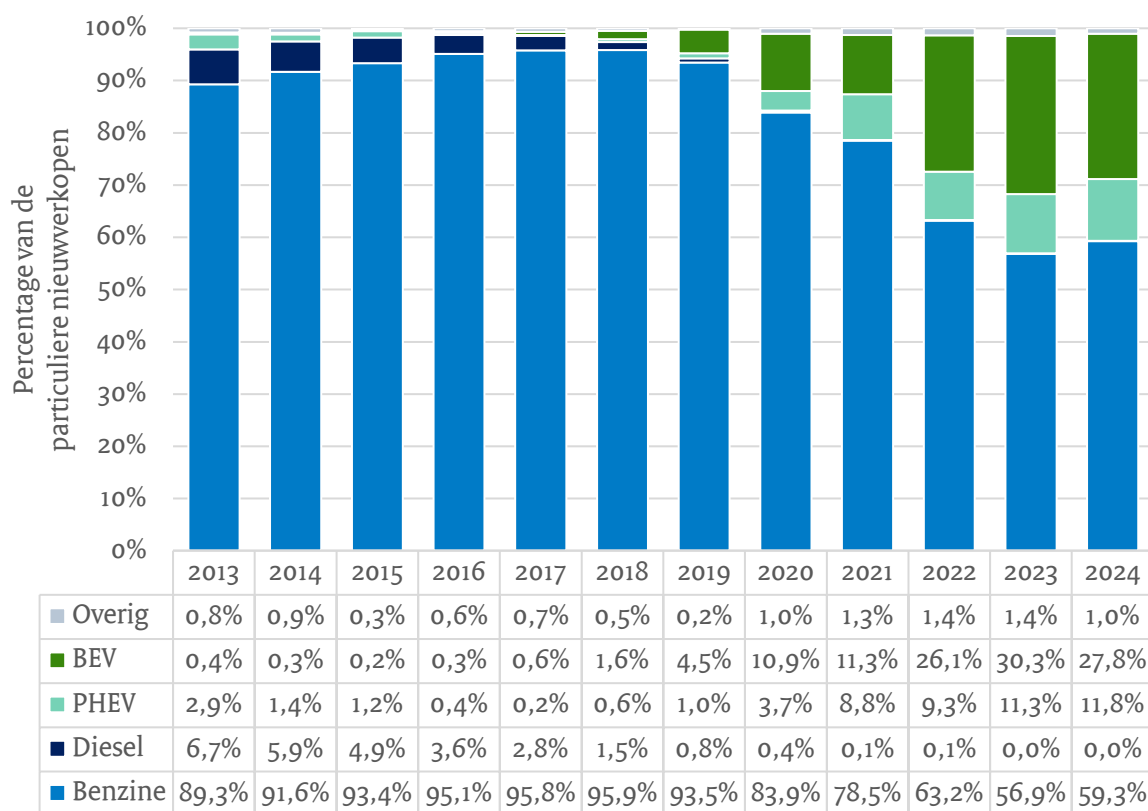
- Het aandeel BEV steeg naar 39% van de zakelijke markt in 2024
- Het aandeel benzine daalde voor het eerst onder de 50% in 2024
- De groei van het aandeel PHEV zet sinds 2019 door tot afgerond 15% in 2024



Figuur 11: De zakelijke nieuwverkopen naar aandrijflijn in de kalenderjaren 2013 t/m 2024

2.2.7. Nieuwverkopen per aandrijflijn: particulier (koop/private lease)

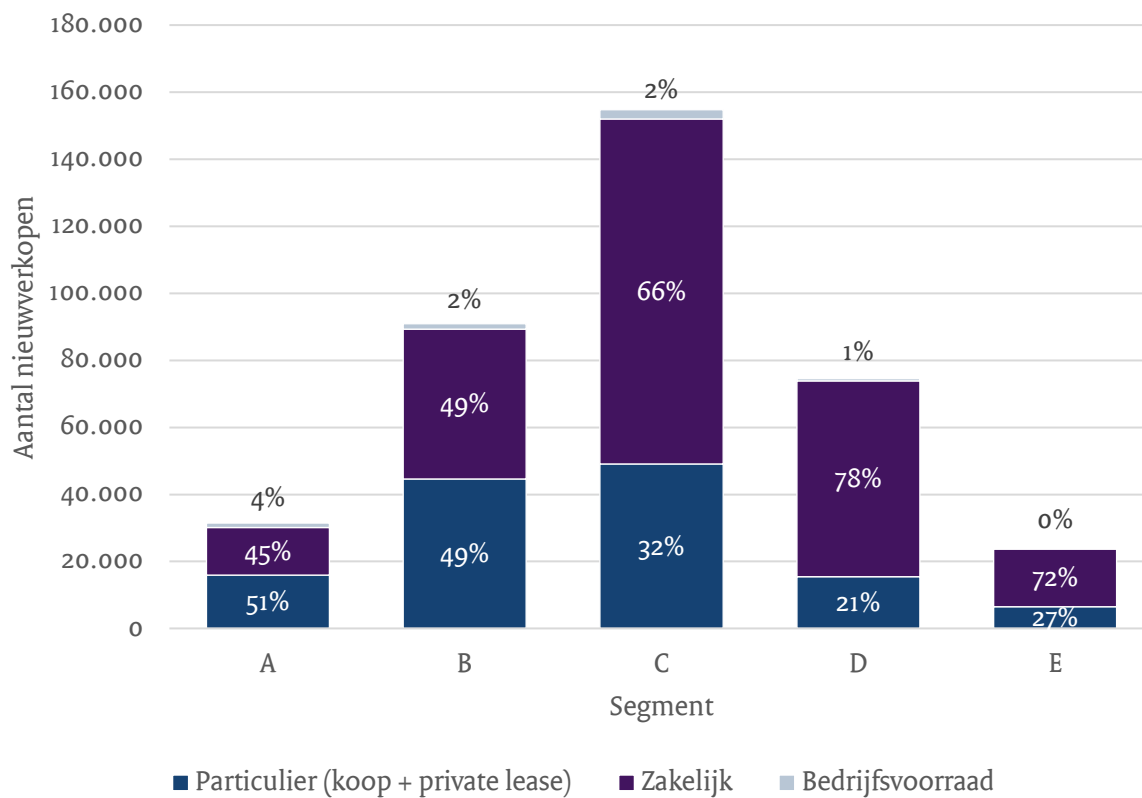
- Het aandeel BEV is in 2024 licht afgenomen naar 28%
- Het aandeel benzine is in 2024 licht gestegen ten opzichte van 2023
- Het aandeel PHEV groeit sinds 2019, diesel wordt nauwelijks meer verkocht



Figuur 12: De particuliere nieuwverkopen naar aandrijflijn in de kalenderjaren 2013 t/m 2024

2.2.8. Soort eigenaar per segment

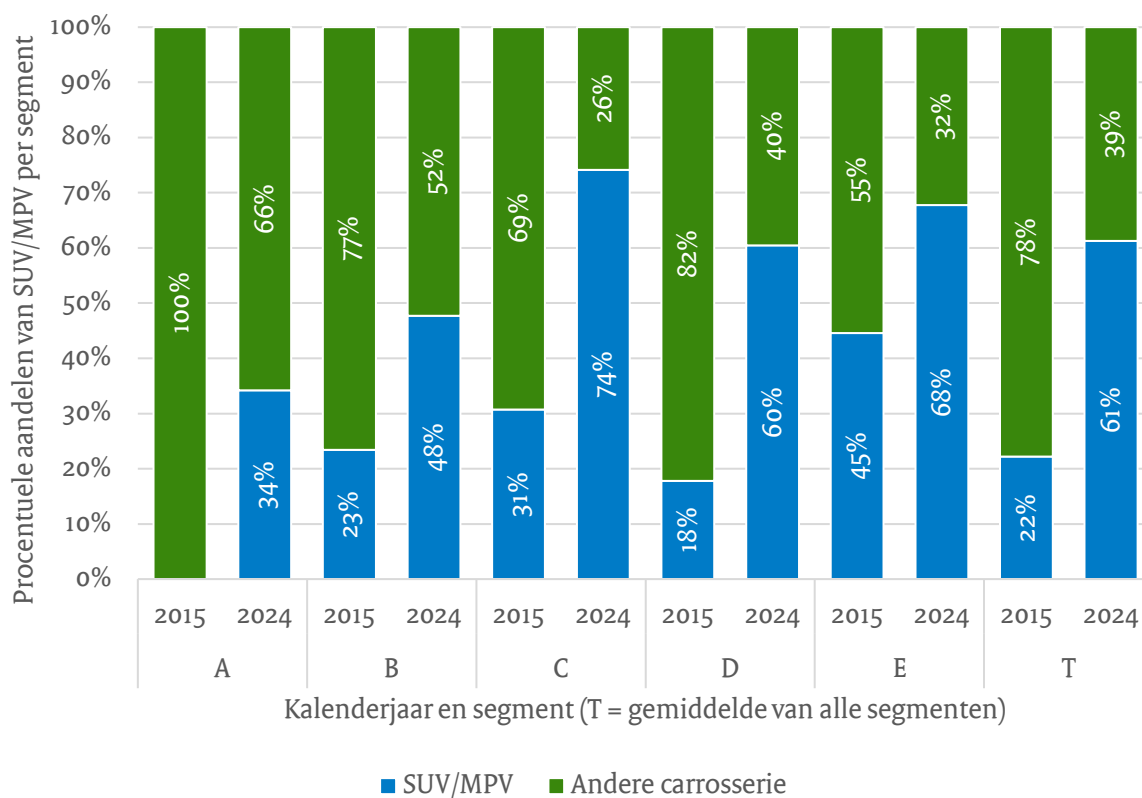
- De segmenten A, B en C vormen samen 83% van de particuliere nieuwverkopen
- De (middel)hoge segmenten (C, D en E) kennen de meeste verkopen aan het zakelijke deel van de markt



Figuur 13: Omvang en verhouding zakelijk-particulier per segment in de nieuwverkopen in 2024

2.2.9. Ontwikkeling aandeel SUV/MPV

- Tussen 2015 en 2024 is het aandeel SUV/MPV in de nieuwverkopen sterk gestegen, van 22% in 2015 tot 61% in 2024
- Met name in het C-segment (het grootste segment in de nieuwverkopen) komen relatief veel SUV's/MPV's voor



Figuur 14: Aandeel SUV/MPV van de nieuwverkopen per segment in de kalenderjaren 2015 en 2024

2.3. Technische ontwikkelingen van BEV's

Gemiddeld leeggewicht nieuwe auto's gestegen

Nieuwe auto's wegen gemiddeld tussen 900 kg in het A-segment en 2.300 kg in het E-segment (zie Figuur 15). Het gemiddelde leeggewicht van nieuwverkopen is de afgelopen vier jaar met circa 150 kg gestegen van ongeveer 1.390 kg in 2021 tot 1.540 kg in 2024. Deze stijging komt onder andere door de stijging van het aantal BEV- en PHEV-nieuwverkopen (die gemiddeld zwaarder zijn), door een verschuiving in segmentsamenstelling richting hogere segmenten, toenemende veiligheidseisen van voertuigen en binnen segmenten een verschuiving richting SUV's/MPV's/crossovers (die gemiddeld zwaarder zijn).

BEV zwaarder door batterij

Het meergewicht van BEV's en PHEV's hangt sterk af van de grootte van de batterijen. Het aandeel van het gewicht van het batterijpakket maakt een substantieel deel uit van het totaalgewicht van BEV-personenauto's. Dit varieert van gemiddeld 19% in segment A tot 26% in segment E (zie Figuur 16). Op langere termijn is de verwachting dat door toenemende energiedichtheid van batterijtechnologie het gewicht van BEV's kan dalen. Figuur 15 laat verder zien dat het gemiddelde gewicht over alle brandstofgroepen sterker stijgt in de hogere segmenten waar het aandeel BEV's en PHEV's de afgelopen jaren het grootst was. Wanneer gewichtsverschillen op basis van dezelfde en representatieve segmentverdeling worden vergeleken, is het gemiddelde gewichtsverschil tussen vergelijkbare BEV's en benzineauto's circa 400 kg. Hetzelfde geldt voor de vergelijking tussen PHEV's en benzineauto's. PHEV's hebben weliswaar kleinere accu's dan BEV's, maar ook het gewichtsnadeel van de dubbele aandrijftechniek.

Sterkste daling energieverbruik in hogere segmenten

In 2024 varieerde het gemiddelde verbruik bij BEV-nieuwverkopen van bijna 16 kWh per 100 kilometer in het A-segment tot ruim 19 kWh per 100 kilometer in het E-segment (zie Figuur 17). Net als bij de actieradius varieert ook het verbruik seizoensmatig: in de zomer ligt het verbruik tussen de 12-14% lager dan gemiddeld, terwijl het in de winter tussen de 17-21% hoger ligt.

Opvallend is dat het gemiddelde verbruik in de segmenten A tot en met C de afgelopen jaren licht is afgenomen, terwijl in de hogere segmenten D en E sprake is van een duidelijk sterkere afname. Zo ligt het gemiddelde verbruik in segment D lager dan in segment C. Deze ontwikkeling hangt nauw samen met technologische innovaties die doorgaans als eerst worden toegepast in de hogere segmenten, zoals de inzet van warmtepompen, efficiëntere banden en motoren, nieuwe accutechnologie, geoptimaliseerde velgen en verbeterde aerodynamica. Deze verbeteringen dragen bij aan een lager verbruik, maar vereisen doorgaans duurdere onderdelen, waarvoor in de lagere segmenten vaak geen ruimte is binnen de prijsstelling. Verder geldt dat auto's in de hogere segmenten vaker geoptimaliseerd worden voor lange afstanden, terwijl in de lagere segmenten meer stadsauto's voorkomen waarbij efficiëntie relatief minder een probleem is⁵.

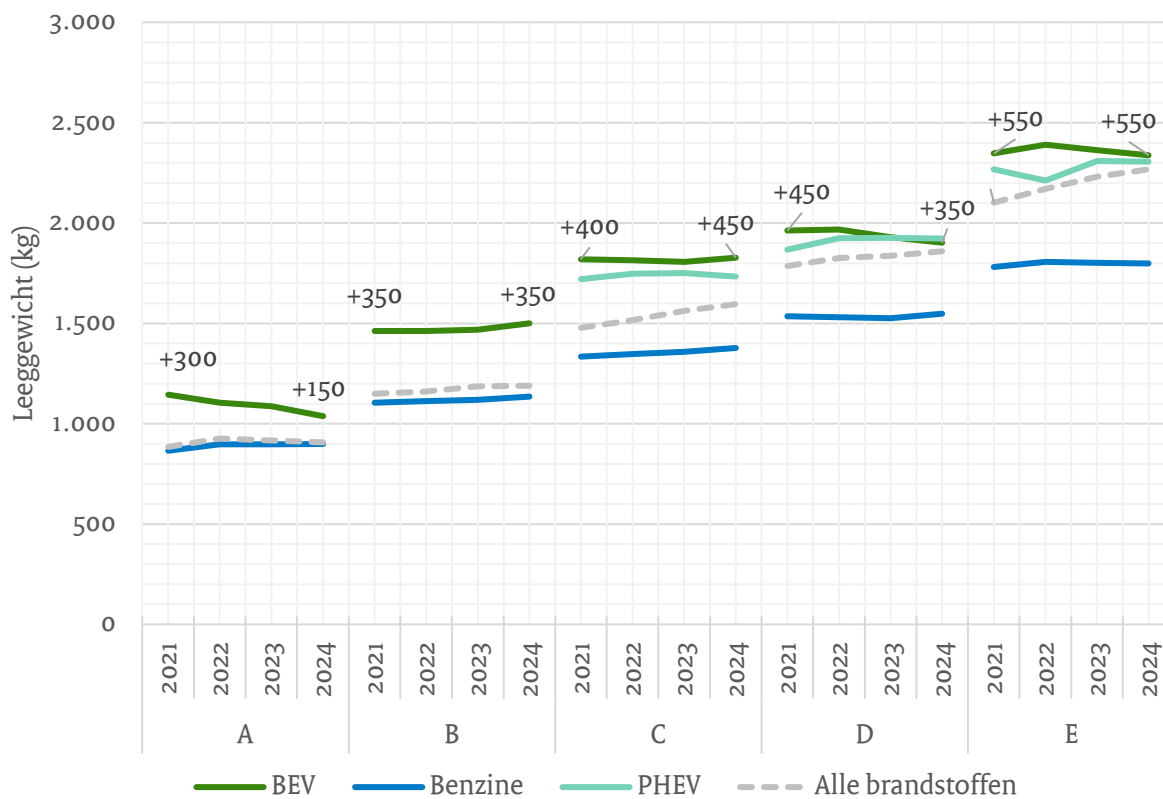
Gemiddelde actieradius BEV's toegenomen

De gemiddelde actieradius van BEV's is de afgelopen jaren toegenomen, met uitzondering van het A-segment (zie Figuur 18). In 2024 varieerde de gemiddelde actieradius bij nieuwverkopen van circa 177 kilometer in het A-segment tot 475 kilometer in het E-segment (praktijkwaarden). Seizoensinvloeden spelen hierbij een duidelijke rol: in de winter ligt de actieradius gemiddeld ongeveer 15% lager, terwijl deze in de zomer circa 15% hoger uitvalt.

⁵ Meer geënt op korte ritten en daarmee minder last van luchtweerstand en meer recuperatie bij remmen, zie ook <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/rekuperation-elektroauto>

2.3.1. Gewichtsontwikkeling per soort aandrijflijn

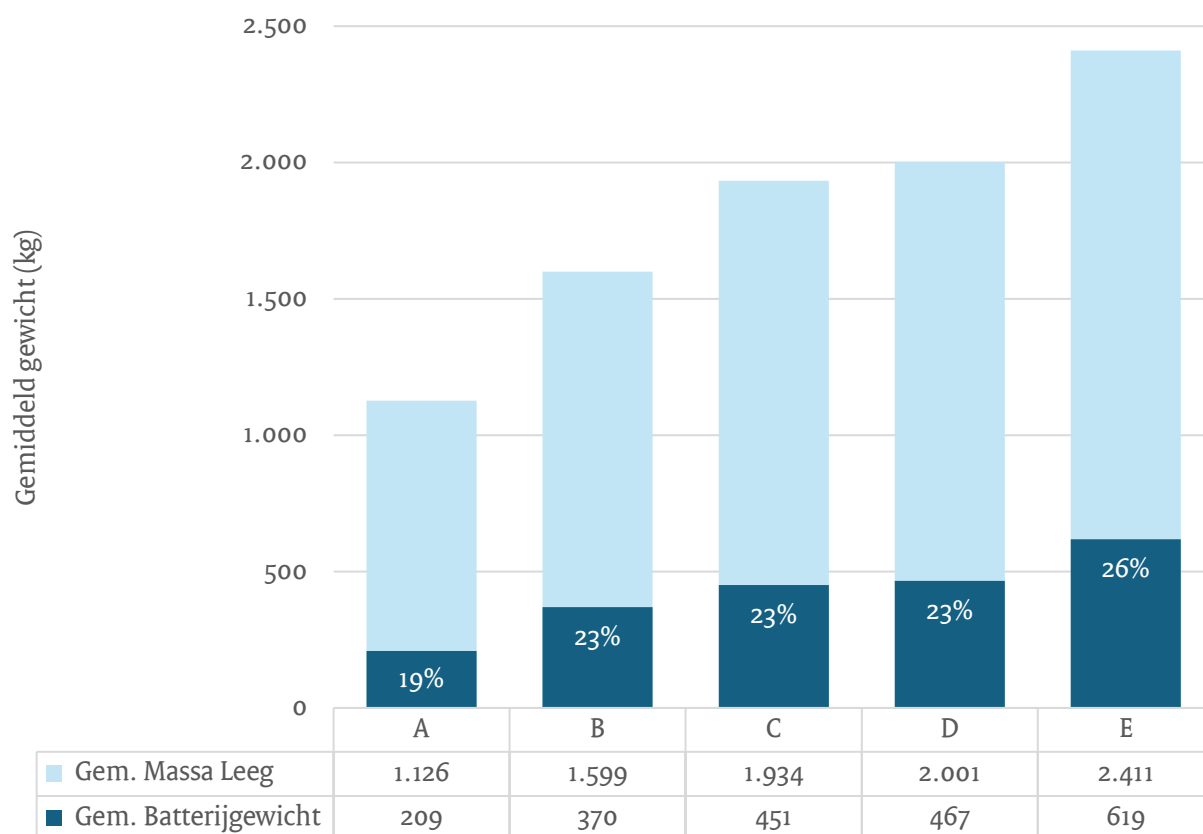
- Het gemiddelde leeggewicht van de nieuwverkopen ligt tussen 900 en 2.300 kg
- BEV's en PHEV's zijn gemiddeld circa 400 kg zwaarder dan benzinemodellen
- Segmenten C, D en E, met veel BEV- en PHEV-ingroei, worden gemiddeld steeds zwaarder



Figuur 15: Gemiddelde massa leeg (kg) van de nieuwverkopen per aandrijflijn per segment per kalenderjaar

2.3.2. Batterijgewicht in BEV-personenauto's

- In het A-segment maakte de batterij gemiddeld 19% uit van het leeggewicht in 2024. In het E-segment is met 26% het aandeel van het batterijgewicht in het totale leeggewicht van de auto gemiddeld het grootst
- Het meergewicht van BEV's ten opzichte van benzineauto's (Figuur 15) komt grotendeels⁶ op conto van het batterijgewicht (Figuur 16)
- Het aandeel van de batterij in het leeggewicht was het grootst bij auto's in het E-segment

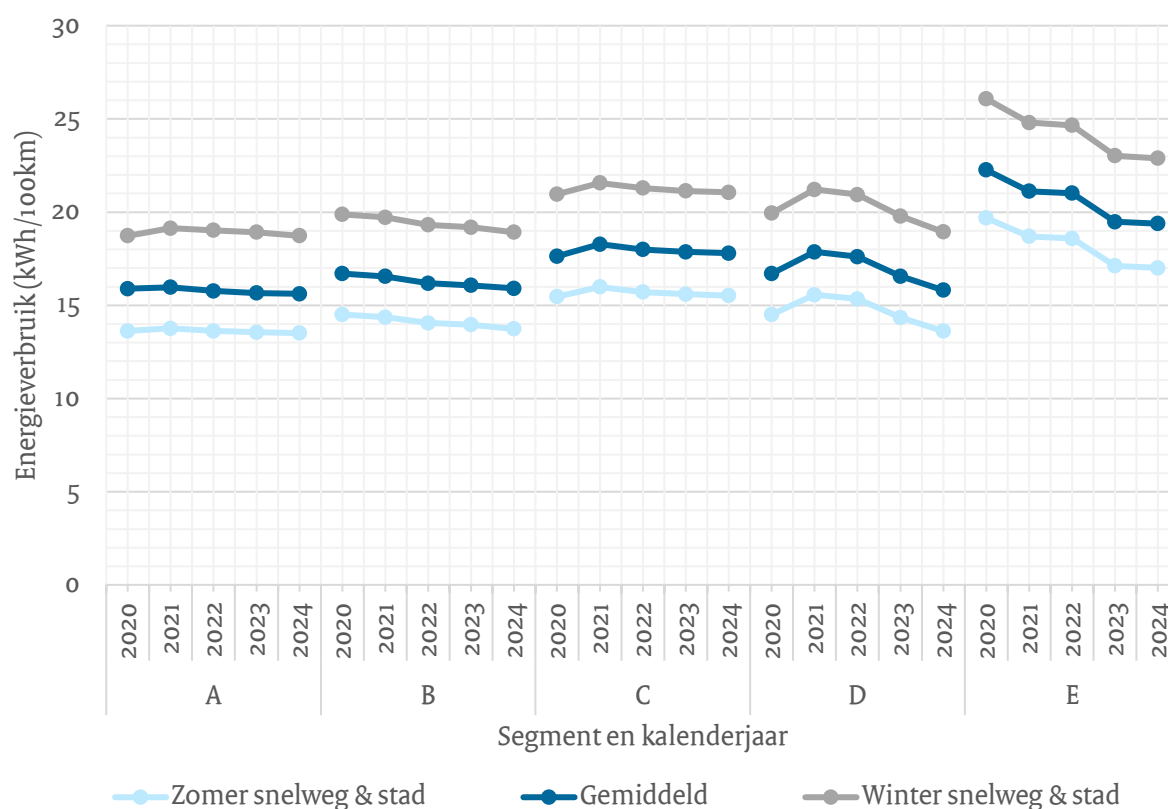


Figuur 16: Het gewogen gemiddelde leeggewicht en het gewogen gemiddelde gewicht van de batterij (ev-database.org/nl) en het procentuele aandeel van het batterijgewicht in het leeggewicht per segment in de nieuwverkopen van BEV's in 2024

⁶ Let op: het meergewicht is niet exact hetzelfde als het batterijgewicht omdat er ook andere componenten bijdragen aan het gewicht van een auto. Het meergewicht is een per saldo meergewicht aangezien de traditionele aandrijflijn (verbrandingsmotor, versnellingsbak, (gevulde) brandstoftank, etc.) ook iets wegen.

2.3.3. Energieverbruik BEV-personenauto's

- Het gemiddelde energieverbruik⁷ varieerde in de nieuwverkopen van 2024 van bijna 16 kWh/100km tot ruim 19 kWh/100km
- In de zomer is het verbruik tussen 12-14% lager dan gemiddeld en in de winter 17-21% hoger
- Het gemiddelde verbruik neemt in de segmenten A t/m C de afgelopen jaren licht af en in de segmenten D en E is die afname duidelijk groter (zie ook de eerdere toelichting onder par. 2.3)
- Op basis van enkel verkrijgbaarheid (dus ongeacht daadwerkelijk in Nederland verkocht), is de bandbreedte van verbruik iets breder. De Tesla Model 3 RWD heeft een verbruik van 13,6 kWh/100km. De bandbreedte eindigt met auto's met een verbruik boven 24 kWh/100km waaronder de Mercedes-Benz EQS SUV, Hongqi E-HS9 120 kWh en de Mercedes-Benz G 580.
- De fabrieksopgave (WLTP) van het verbruik ligt lager dan de praktijkwaarde⁸
- Ter vergelijking: een BEV met een verbruik van 16 kWh/100km is vergelijkbaar met een (fictieve) benzineauto met een verbruik van 1,8 liter/100km⁹



Figuur 17: Het gewogen gemiddelde energieverbruik (ev-database.org/nl) van de BEV nieuwverkopen per segment per jaar

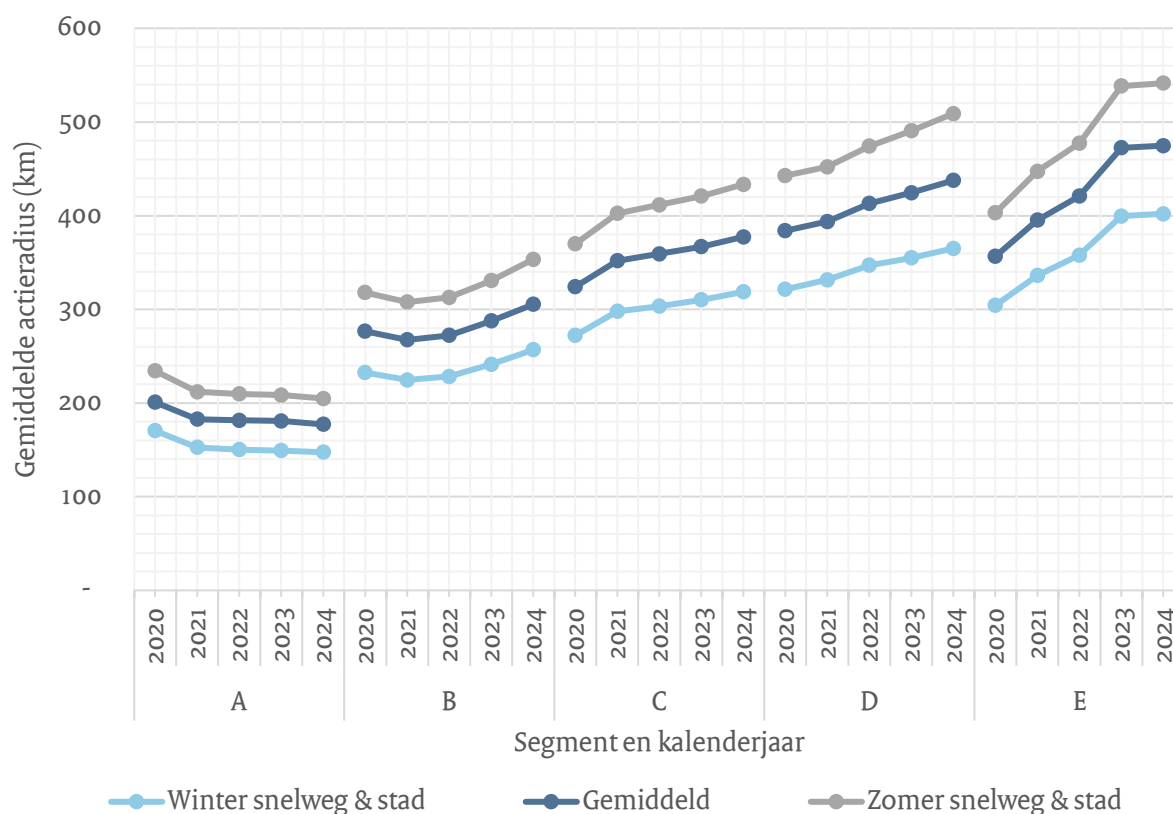
⁷ Indicatie van het werkelijke energieverbruik. Winter: slechtste geval op basis van -10°C en gebruik verwarming. Zomer: beste geval op basis van 23°C zonder gebruik van AC. Voor 'Snelweg' wordt een continue snelheid van 110 km/u aangenomen. Het daadwerkelijke energieverbruik hangt sterk af van snelheid, rijgedrag, klimaat en route. Zie ook: <https://ev-database.org/nl/informatie/stroomverbruik-hybride-elektrische-auto> en <https://ev-database.org/nl/cheatsheet/verbruik-elektrische-auto>

⁸ https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/publication-real-world-co2-emissions-and-fuel-consumption-cars-and-vans-collected-2022-2024-07-26_en: "...that the real-world CO2 emissions and fuel consumption from diesel and petrol cars on the road are, on average, around 20% higher than indicated by the official values from the standardised WLTP type-approval test..." <https://publications.tno.nl/publication/34637385/ASSFmq/TNO-2020-R11664.pdf>: "...Gemiddeld genomen wijkt het praktijkelektriciteitsgebruik 18% naar boven af van de door fabrikanten opgegeven WLTP-waarde..."

⁹ Een liter benzine komt gemiddeld overeen met ongeveer 8.9 kWh.

2.3.4. Actieradius van de in Nederland nieuw verkochte BEV-personenauto's

- De gemiddelde actieradius (praktijkwaarde¹⁰) is de afgelopen jaren toegenomen, behalve in het A-segment
- De gemiddelde actieradius in de nieuwverkopen van 2024 varieert van 177 km in segment A tot 475 km in segment E
- In de winter ligt de actieradius circa 15% lager dan gemiddeld en in de zomer circa 15% hoger



Figuur 18: De gewogen gemiddelde actieradius (ev-database.org/nl) van de BEV nieuwverkopen per segment per jaar

¹⁰ <https://ev-database.org/nl/informatie/praktische-actieradius-elektrische-auto> EVDB Index Praktijkwaarde: Om het onderling vergelijken van elektrische auto's zo simpel mogelijk te maken is één uiteindelijk getal nodig. Dit getal komt tot stand door een berekening op basis van diverse gemiddelden. Zo wordt onder andere een temperatuur van 9° Celsius, een luchtdruk van 1013 hPa, een normaal rijgedrag en een gemiddelde snelheid van 88 kilometer per uur gebruikt. Ook wordt rekening gehouden met een gemiddeld gebruik van verwarming en airconditioning. Uit het praktijkmodel komt vervolgens een getal dat voor alle voertuigen in de EV Database ter onderlinge vergelijking dient.

De door fabrikanten opgegeven waarden zijn gebaseerd op laboratoriumtests. Voorheen was dat de New European Driving Cycle (NEDC) en tegenwoordig is dat de Worldwide Harmonised Light vehicles Test Procedure (WLTP). In de praktijk blijkt de actieradius lager te zijn dan de opgegeven WLTP waarde. Het verschil tussen WLTP en praktijk hangt samen met zaken zoals weersomstandigheden, de rijstijl, de route en de staat van de batterij.

2.4. Marktontwikkelingen van BEV's

Aanbod BEV's groeit, meer dan de helft in de hogere segmenten

Het aantal verkrijgbare verschillende BEV-merkmodellen neemt de afgelopen jaren duidelijk toe (zie Figuur 19). Ondanks die groei blijft het aanbod sterk geconcentreerd in de hogere segmenten: de segmenten D en E zijn samen nog altijd goed voor meer dan de helft van het totale aanbod.

Europese BEV-nieuwverkopen namen af in 2024, Scandinavische landen en Nederland op kop

Het totaal aantal BEV-nieuwverkopen in de EU + UK + EFTA¹¹ is toegenomen in 2018-2023, maar in 2024 nam de BEV-markt juist af (zie Figuur 20). Dit is voornamelijk een gevolg van een grote daling BEV-nieuwverkopen in Duitsland en in mindere mate Frankrijk. Het totale aandeel BEV's in de nieuwverkopen in EU + UK + EFTA was circa 14% (zie Figuur 21). Het aandeel BEV in de Nederlandse nieuwverkopen lag met circa 35% ver boven het Europese gemiddelde. Nederland lag daarmee in 2024 op plek 4 in aandeel BEV-nieuwverkopen in Europa: Noorwegen (89%), Denemarken (52%) en Zweden (35%) liepen voorop.

Meerprijs BEV in de lagere segmenten A t/m C, voordeel in D en E

Figuur 22 geeft inzicht in de prijsontwikkelingen van BEV's ten opzichte van benzineauto's en PHEV's. In de segmenten A, B en C is een BEV gemiddeld ruim duurder dan een benzineauto, maar de gemiddelde meerprijs nam de laatste jaren af. In het D- en E-segment liggen de catalogusprijzen van BEV's (ruim) lager dan die van benzineauto's en PHEV's in 2024.

Nettoprijzen benzineauto's ruim lager dan BEV en PHEV in A t/m C, verschil klein in D

Wanneer de BTW en de BPM¹² worden afgetrokken van de consumentenprijs (bruto catalogusprijs), blijft de netto catalogusprijs over (zie Figuur 23). BEV's zijn gemiddeld duurder dan benzineauto's in de segmenten A, B en C. Tussen 2021 en 2024 is een kleine prijsdaling zichtbaar. In het D-segment is de prijsdaling groter en liggen de gemiddelde nettoprijzen van BEV's dicht bij die van benzineauto's in 2024. In het E-segment is er al langer sprake van een gemiddeld prijsvoordeel en deze is sterk toegenomen in 2024. PHEV's hebben in het C-segment een vergelijkbare prijs als BEV's, maar zijn in het D- en E-segment ruim duurder.

Meer prijsoverlap BEV-benzine in hogere segmenten, minder in lagere segmenten

Het voorgaande deel van deze paragraaf ging in op verschillen tussen gemiddelde prijzen per segment. De variatie in aankooprijzen per segment verschilt in werkelijkheid sterk. De mate van spreiding rond de gemiddelde prijs zegt iets over de keuzemogelijkheid die mensen hebben om een BEV te kopen die vergelijkbaar is in prijs met een brandstofauto. In de hogere segmenten is er duidelijk een goedkopere BEV te kiezen. In de lagere segmenten is dat moeilijker (zie Figuur 24). PHEV's zijn in veel gevallen duurder dan BEV's en benzineauto's.

Voor een vergelijking op basis van total cost of ownership (TCO) is er een aparte publicatie.¹³

Batterijprijzen dalen sterk in 2024

Bloomberg New Energy Finance (BNEF) rapporteert en prognosticeert jaarlijks de gemiddelde wereldwijde (lithium-Ion) batterijprijs in dollar per kWh (zie Figuur 25). In 2024 daalde deze prijs sterk van \$144/kWh naar \$115/kWh (20%). Richting 2030 wordt voorspeld dat dit bedrag nog bijna halveert naar \$69/kWh. Er is dus potentie voor verdere kostendalingen van BEV's, ondanks de grotere batterijpakketten in nieuwe modellen.

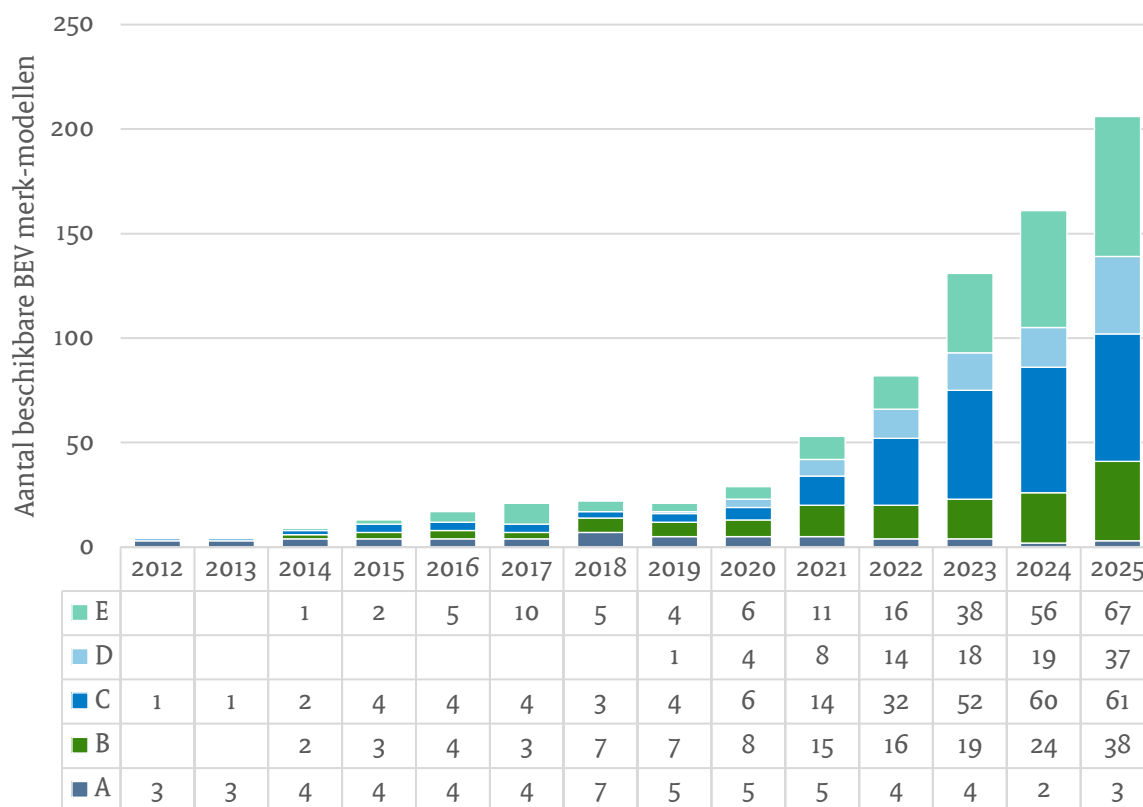
¹¹ IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland

¹² BPM: Belasting van personenauto's en motorrijwielen

¹³ Handreiking Total cost of ownership (TCO)-berekening voor personenauto's, maart 2025 (zie [hier](#))

2.4.1. Nieuw verkrijgbare BEV-merkmodellen

- Het aantal verkrijgbare verschillende BEV-merkmodellen neemt duidelijk toe¹⁴
- De segmenten D en E maken meer dan de helft van dat aanbod uit
- Opvallend is dat het aantal verkrijgbare modellen in segment A erg laag is en het aantal ook geen stijgende trend vertoont

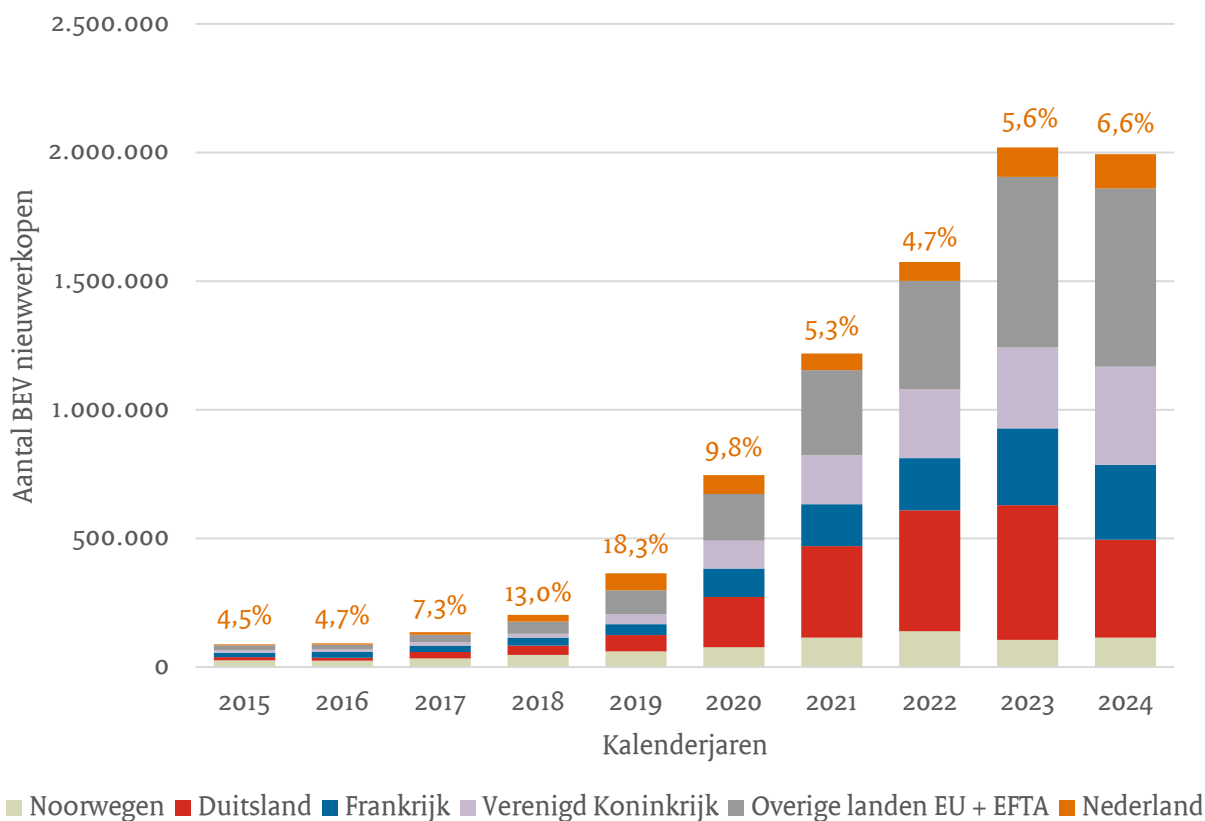


Figuur 19: Aantal in Nederland nieuw verkrijgbare BEV-merkmodellen (ev-database.org/nl) per jaar

¹⁴ Er wordt hier geen onderscheid gemaakt tussen verschillende uitvoeringen binnen de merkmodellen.

2.4.2. De Nederlandse BEV-markt ten opzichte van de rest van Europa

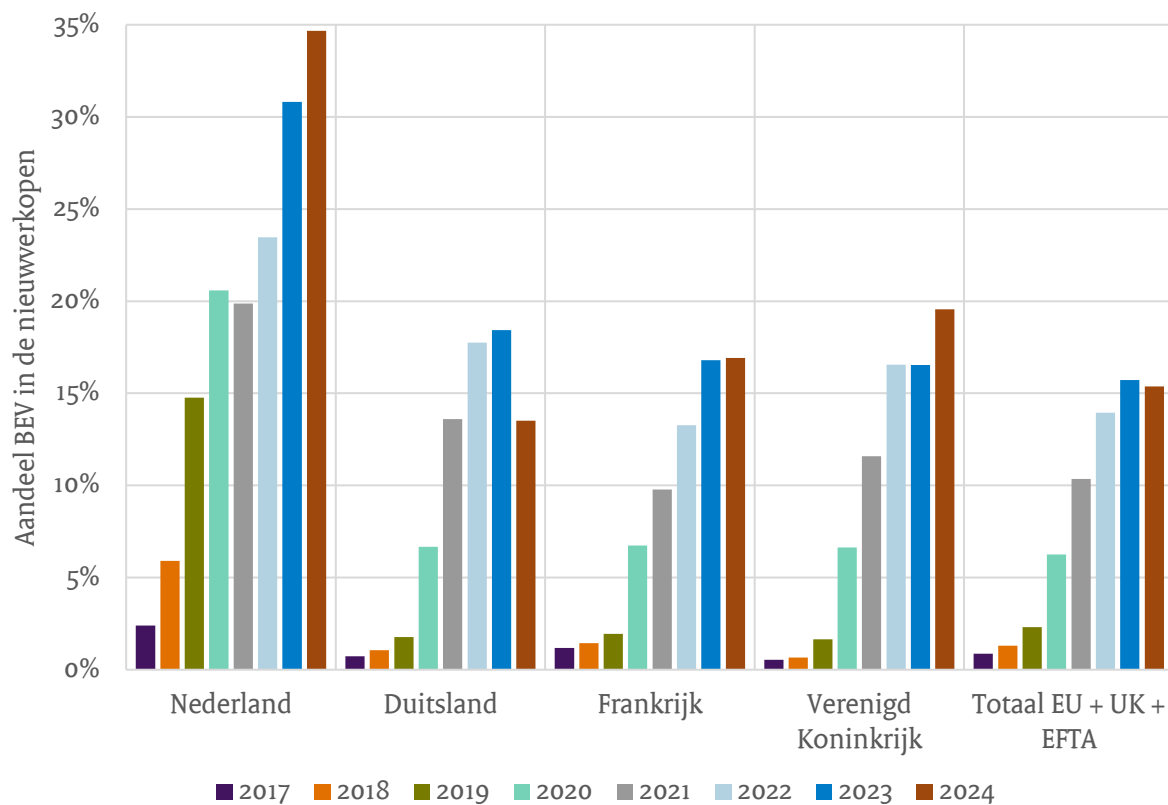
- Europese BEV-nieuwverkopen namen in 2024 af na jaren van groei
- Aandeel Nederland is groter in 2024, deels door terugval Duitsland/Frankrijk
- Vooral in Duitsland namen de BEV-nieuwverkopen sterk af
- Noorwegen, Denemarken en Zweden lopen voor op Nederland



Figuur 20: Nieuwverkopen BEV en aandeel Nederland in de jaren 2015 t/m 2024 in de EU (top 5 + overige landen + EFTA)

2.4.3. Aandelen BEV-nieuwverkopen ten opzichte van de rest van Europa

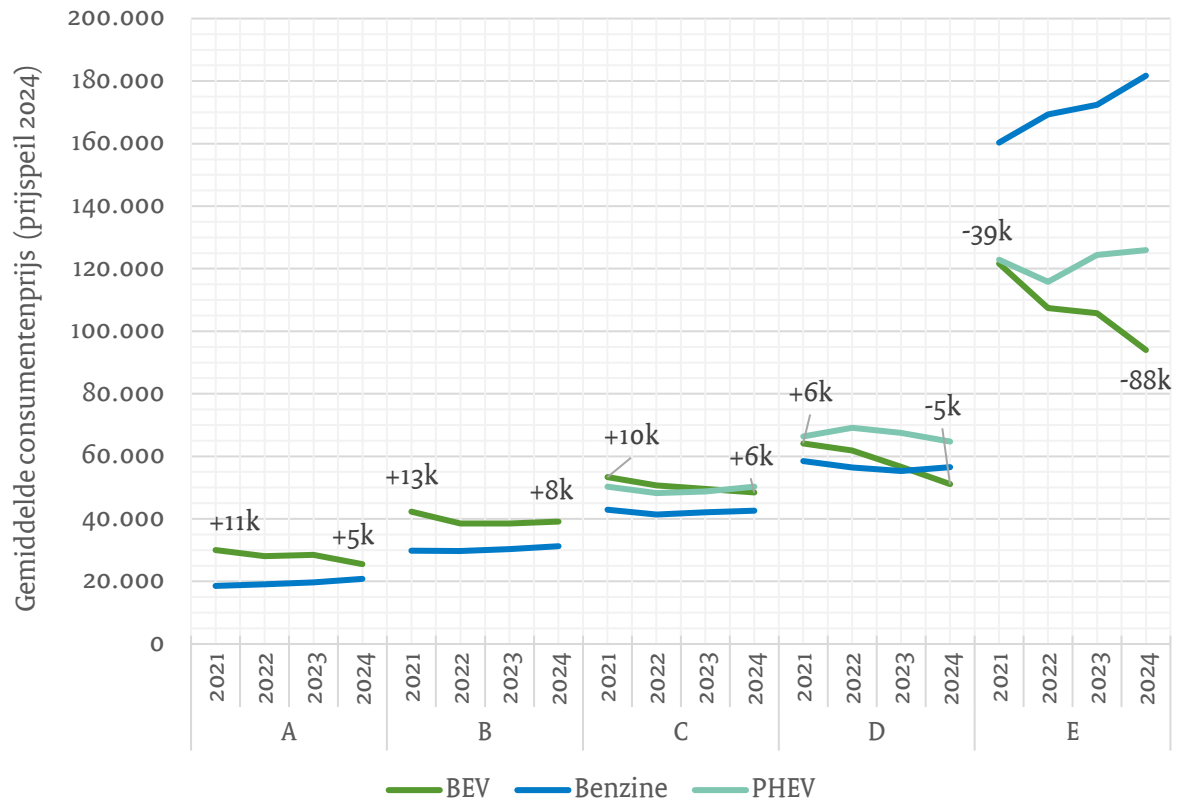
- Ingroei BEV in Nederlandse nieuwverkopen ligt ruim hoger dan Europees gemiddelde en grote Europese landen



Figuur 21: Aandelen BEV in de nieuwverkopen in Nederland, grote buurlanden en Europa per kalenderjaar

2.4.4. Prijsverschillen tussen verschillende aandrijflijnen

- Kleinere BEV's (A t/m C) gemiddeld duurder dan benzinemodellen
- Gemiddelde meerprijs (A t/m C) nam af tussen 2021-2024
- D- en E-segment BEV's gemiddeld goedkoper dan benzinemodellen in 2024

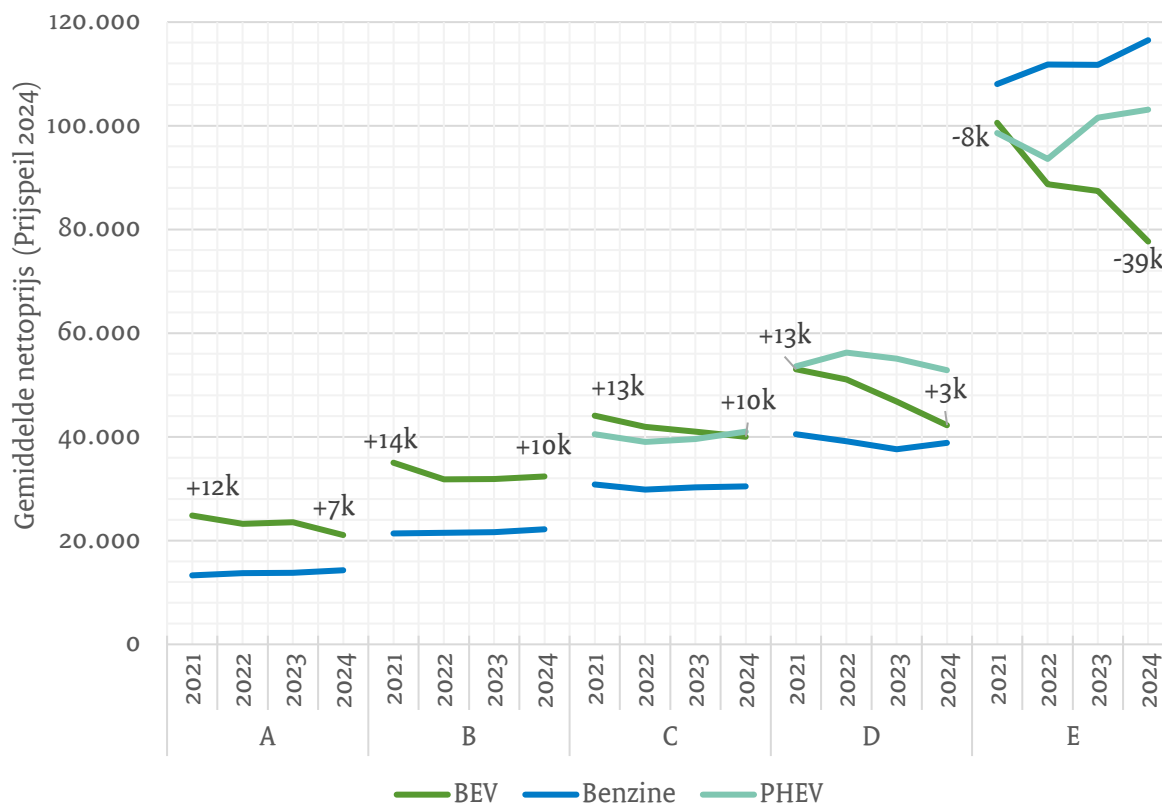


Figuur 22: Gemiddelde consumentprijzen (BEV, benzine, PHEV) en meerprijs BEV vs. benzine nieuwverkopen in 2021 t/m 2024 (prijsspeil 2024)¹⁵

¹⁵ Het E-segment is een heterogeen segment qua voertuigmodellen met bijvoorbeeld grote, luxe sedans/SUV's maar ook dure, kleine sportwagens, waardoor vergelijkingen op basis van het gemiddelde minder makkelijk te interpreteren zijn. In het E-segment nemen de benzine-verkopen sterk af maar de voertuigen die nog wel verkocht worden zijn de exclusieve/premium modellen. Hierdoor neemt de gemiddelde prijs sterk toe.

2.4.5. Netto prijsverschillen (prijs excl. BTW/BPM) tussen verschillende aandrijflijnen

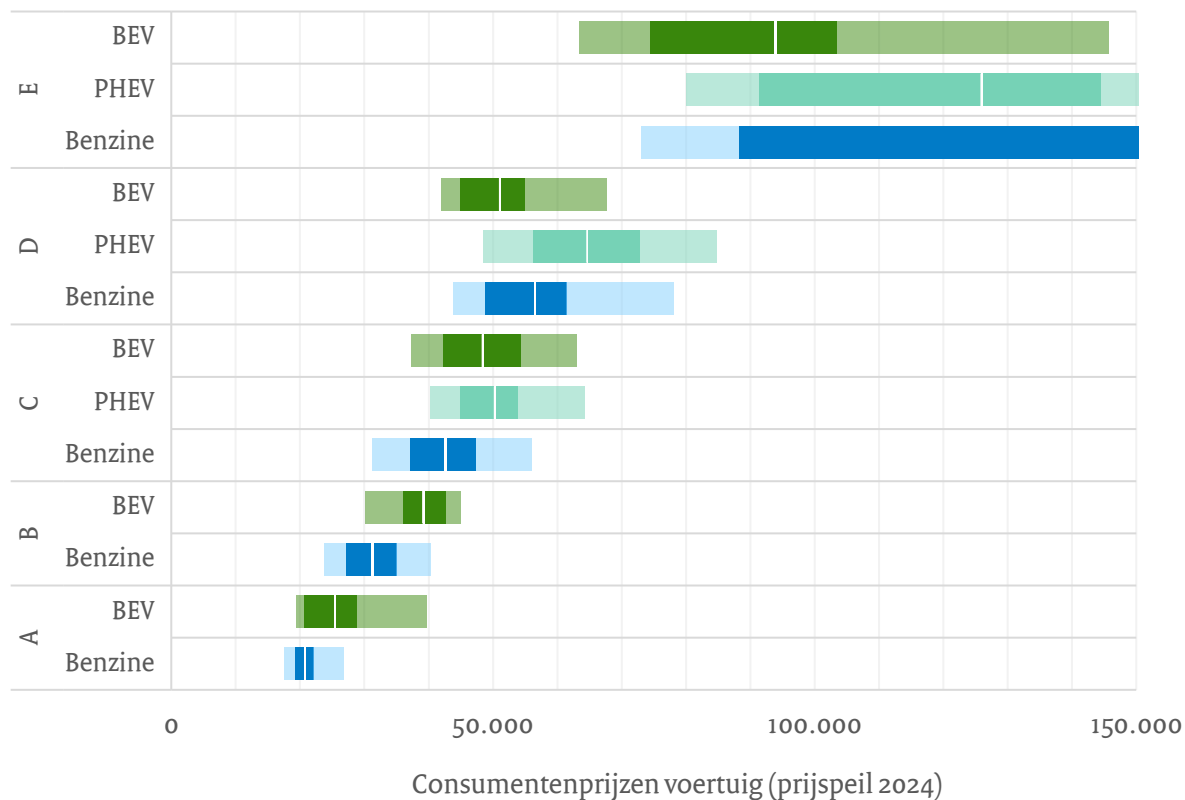
- BEV's gemiddeld duurder in A-, B- en C-segment dan benzinemodellen
- Prijzen BEV's en benzinemodellen gemiddeld bijna gelijk in D-segment in 2024
- PHEV's gemiddeld even duur als BEV's in C-segment, duurder in D en E



Figuur 23: Gemiddelde nettoprijzen (prijs excl. BTW/BPM) BEV-, benzine- en PHEV-nieuwverkoop en meerprijs BEV vs. benzine per segment in 2021 t/m 2024 (prijspeil 2024)

2.4.6. Spreiding catalogusprijzen benzineauto's, BEV's en PHEV's

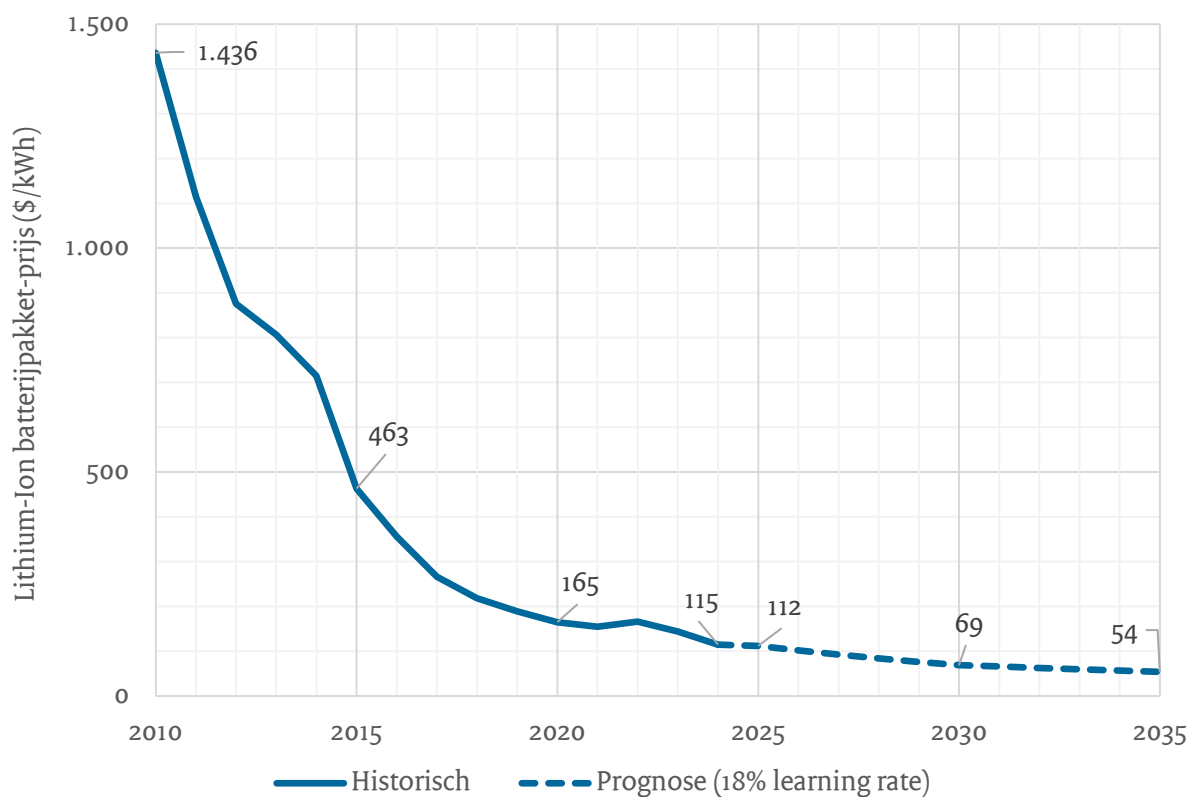
- Veel overlap BEV-benzine in D- en E-segment, BEV vaak goedkoper
- Minder overlap BEV-benzine in A-,B- en C-segment, BEV vaak duurder
- PHEV vaak duurder dan BEV en benzine (ondanks BPM voordeel, zie ook Figuur 28)



Figuur 24: Bandbreedten van consumentprijzen per segment voor benzine, PHEV en BEV in 2024 (witte lijntje = gemiddelde, donker gekleurde gedeelte bandbreedte = middelste 50%, lichtgekleurde gedeelte bandbreedte = middelste 90%)

2.4.7. Prijs batterijpakket

- Sterke daling van circa 20% in 2023-2024 naar \$115/kWh
- Grootste absolute daling is voorbij maar prijs halveert nog bijna richting 2030



Figuur 25: Lithium-Ion batterijen - Cumulatieve vraag-en kostprijsontwikkeling en -prognose tot 2035¹⁶

¹⁶ Bloomberg New Energy Finance (BNEF)

2.5. Relatie nieuwverkop en fiscaal beleid

Bijtellingsvoordeel voor kleinere BEV's bijna afgebouwd, vooral hoge segmenten profiteren

Sinds 2018 is het stimuleringsbeleid voor BEV's in de bijtelling sterk afgebouwd (zie Figuur 26) door de 'cap' (de maximale catalogusprijs waarvoor het kortingspercentage geldt) te introduceren (en te verlagen) en kortingspercentages in de bijtelling onder de cap ook te verlagen (effectief een verhoging van het bijtellingspercentage tot en met de cap). Doordat de catalogusprijzen (de grondslag van de bijtelling) van BEV's in de segmenten A tot en met C vooralsnog hoger zijn dan vergelijkbare benzineauto's, is het voordeel in de fiscale bijtelling kleiner dan de percentages doen vermoeden. Het bijtellingsbeleid resulteert de laatste jaren gemiddeld vooral in een belastingvoordeel in de hoge segmenten¹⁷ (zie Tabel 2). In de lagere segmenten zitten BEV's ongeveer op hetzelfde bedrag en zijn soms zelfs duurder dan vergelijkbare ICEV's, ondanks de procentuele korting. Als het verschil in catalogusprijzen in de lagere segmenten komende jaren blijft bestaan terwijl het bijtellingsbeleid wordt afgebouwd, is er vanaf 2026 sprake van een bijtellingsnadeel voor kleinere BEV's ten opzichte van vergelijkbare ICEV's.

Duidelijke 'eindejaarspieken' bij afbouw fiscaal stimuleringsbeleid 2018-2023, ook eind 2024

Veranderingen in fiscaal beleid hebben grote invloed op de verkooppatronen van BEV's. Van oudsher werden er meer nieuwe auto's in de eerste kwartalen van een jaar verkocht, maar door de afbouw van fiscale voordelen (bijtelling) zijn er de laatste jaren grote pieken in de BEV-verkop in Q4 te zien (zie Figuur 27). Per 2025 werd de bijtelling onder de cap verhoogd van 16% naar 17%. Deze wijziging veroorzaakte ook een piek in de verkopen in Q4 (2024). Op basis van deze trend kan ook in 2025 een eindejaarspiek verwacht worden als de bijtellingskorting in 2026 volledig komt te vervallen.

PHEV's betalen gemiddeld bijna geen BPM in 2024, ruim lager dan benzineauto's

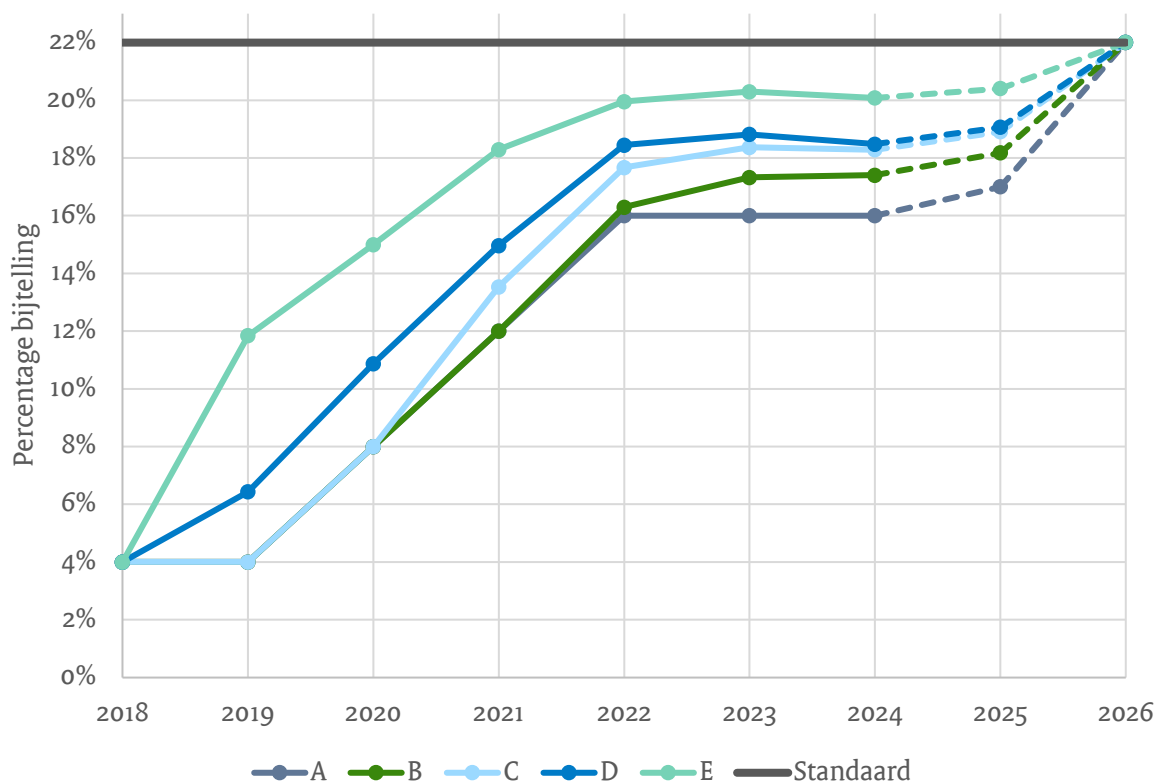
De gemiddelde BPM (aanschafbelasting) van de benzine nieuwverkop in segment A t/m D is in 2021-2024 redelijk constant gebleven (zie Figuur 28). BEV's zijn tot 2025 vrijgesteld van BPM, hierna geldt een vast minimumtarief. De gemiddelde BPM op PHEV's is de laatste jaren verder afgenomen en is nu circa €1.000,-, waarbij de verschillen tussen de segmenten erg klein zijn. Een grote E-segment PHEV (€1.200,-) betaalde in 2024 gemiddeld ruim minder BPM dan een kleine A-segment benzinemodel (€3.500,-). Dit verklaart mogelijk de populariteit van PHEV's de laatste jaren. De sterke daling van de BPM voor PHEV's hangt samen met de aparte BPM-tarieven voor deze voertuigen en de lage CO₂-normuitstoot (WLTP), mogelijk gemaakt door de toegenomen elektrische actieradius. Het praktijkverbruik van deze auto's ligt echter circa 3,5 keer hoger¹⁸. Per 1-1-2025 en per 1-1-2027 wordt de zogenoemde 'Utility Factor' in twee stappen aangescherpt door de EU, waardoor de CO₂-normuitstoot (WLTP) van PHEV's een realistischer beeld geeft van de werkelijke uitstoot. In Nederland vervalt de aparte BPM-tarief tabel voor PHEV's vanaf 2025. PHEV's vallen dan onder de reguliere BPM-tarieven. PHEV's zullen met hun lage theoretische CO₂-uitstoot door deze overgang tijdelijk in 2025-2026 (nog) minder BPM betalen dan in 2024. Vanaf 2027 zal de BPM voor PHEV's weer op een hoger niveau komen te liggen. PHEV's zijn door de afgenomen BPM-druk concurrerend met BEV's en kunnen de transitie naar zero-emissie vertragen.

¹⁷ Analyse o.b.v. de gemiddelde catalogusprijzen per segment van benzine en BEV in de nieuwverkop. Voor de prognose van 2025 en 2026 zijn de gemiddelde prijzen van 2024 gebruikt.

¹⁸ [First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission](#)

2.5.1. Gemiddelde bijtelling BEV-nieuwverkoop per segment

- Procentuele bijtellingskortingen en cap worden afgebouwd, 2025 is het laatste jaar met korting
- In 2024 ligt de gemiddelde procentuele korting effectief tussen 16-22%



Figuur 26: Gemiddelde bijtelling BEV-nieuwverkoop per segment in de kalenderjaren 2018 t/m 2024 en prognose t/m 2026

2.5.2. Bruto bijtelling BEV-nieuwverkoplen per segment

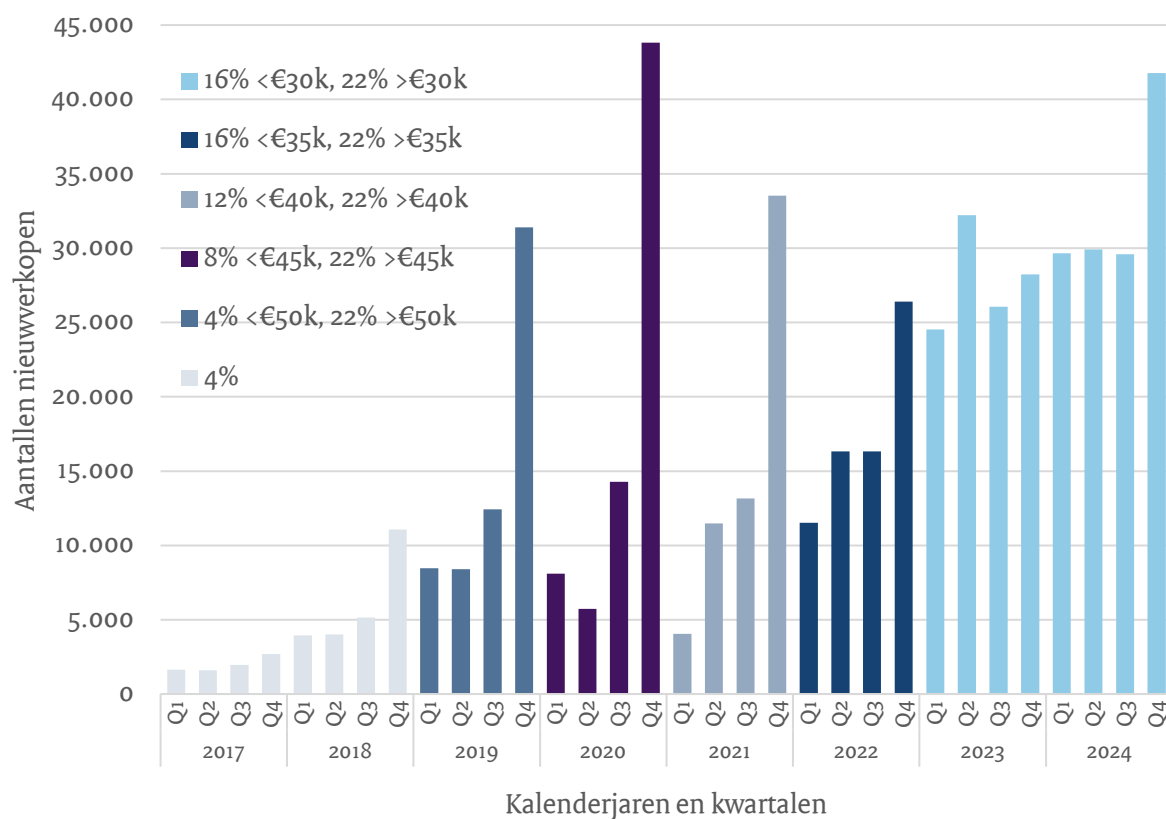
- Bijtellingsvoordeel van BEV's in A- t/m C-segment is sterk afgenomen sinds 2021, soms zelfs nadelig ten opzichte van ICEV's
- BEV's in D- en vooral E-segment blijven relatief voordelig ten opzichte van ICEV's (omdat de catalogusprijzen gemiddeld lager liggen)
- Als de catalogusprijzen van kleinere BEV's niet verder dalen ten opzichte van ICEV's zou er sprake kunnen zijn van een bijtellingsnadeel vanaf 2026

Tabel 2: Bruto bijtelling per kalenderjaar voor de aandrijflijnen benzine, BEV en de verschillen (nominale prijzen) (2018-2024) en prognose t/m 2026

Benzine	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A	3.150	3.272	3.426	3.623	4.020	4.324	4.576	4.576	4.576
B	4.959	5.257	5.591	5.806	6.254	6.660	6.875	6.875	6.875
C	7.634	7.933	8.214	8.369	8.699	9.250	9.371	9.371	9.371
D	10.985	10.913	11.310	11.392	11.868	12.172	12.440	12.440	12.440
E	23.290	26.033	27.676	31.260	35.636	37.935	39.977	39.977	39.977
gew.gem.	7.379	7.670	8.016	8.290	8.816	9.308	9.558	9.558	9.558
BEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A	1.039	1.025	2.036	3.193	4.302	4.556	4.082	4.337	5.612
B	1.764	1.785	3.288	4.502	5.998	6.676	6.819	7.119	8.619
C	1.535	1.667	3.548	6.396	8.575	9.107	8.856	9.156	10.656
D	2.431	3.721	6.157	8.509	10.905	10.656	9.443	9.743	11.243
E	4.330	10.498	13.502	19.724	20.493	21.467	18.870	19.170	20.670
gew.gem.	1.792	2.264	3.583	6.011	8.025	8.494	8.079	8.379	9.879
BEV tov benzine	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A	-2.111	-2.247	-1.391	-430	282	233	-494	-239	1.037
B	-3.196	-3.472	-2.302	-1.304	-256	16	-57	243	1.743
C	-6.099	-6.266	-4.666	-1.973	-124	-143	-515	-215	1.285
D	-8.554	-7.193	-5.153	-2.883	-963	-1.516	-2.997	-2.697	-1.197
E	-18.960	-15.534	-14.174	-11.536	-15.143	-16.469	-21.107	-20.807	-19.307
gew.gem.	-5.587	-5.406	-4.433	-2.279	-792	-814	-1.479	-1.179	321

2.5.3. BEV-nieuwverkop en bijtellingsbeleid

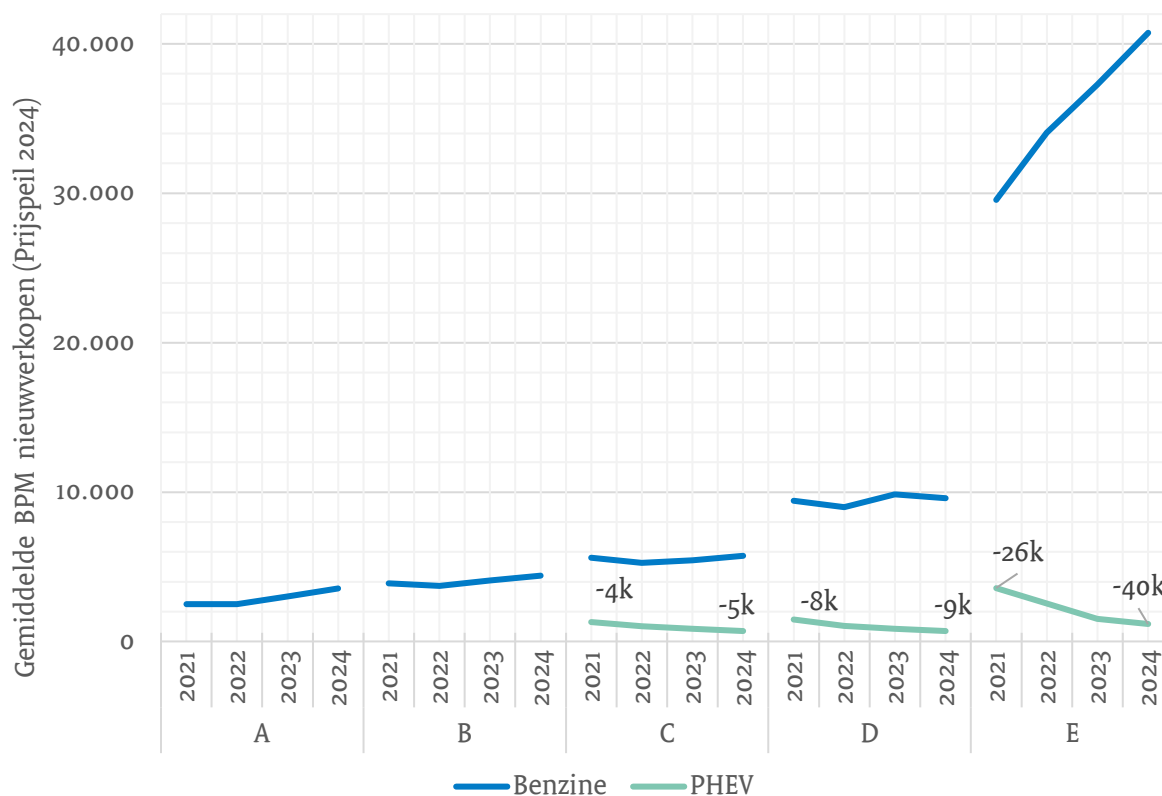
- Duidelijke pieken in de BEV-verkop in Q4 bij wijziging in fiscaal beleid
- Grotere pieken bij grotere beleidswijzigingen



Figuur 27: BEV-nieuwverkop per kwartaal en wijzigingen in bijtellingsbeleid in de kalenderjaren 2017 t/m 2024

2.5.4. BPM-verschillen tussen benzineauto's en PHEV's

- BPM benzine redelijk constant tussen 2021-2024 in segmenten A t/m D
- In het E-segment nemen de verkopen sterk af en worden er vooral nog exclusieve/premium modellen verkocht, waardoor de gemiddelde BPM steeds verder stijgt
- BEV vrijgesteld t/m 2024
- BPM PHEV daalt verder en zit ruim onder de tarieven van (A-segment) benzine



Figuur 28: Gemiddelde BPM-belastingdruk benzine- en PHEV-nieuwverkopen en benzine vs. PHEV per segment in 2021 t/m 2024 (prijspeil 2024)

Werkelijke uitstoot ruim boven WLTP-uitstoot

CO₂-winst voornamelijk door BEV-ingroei

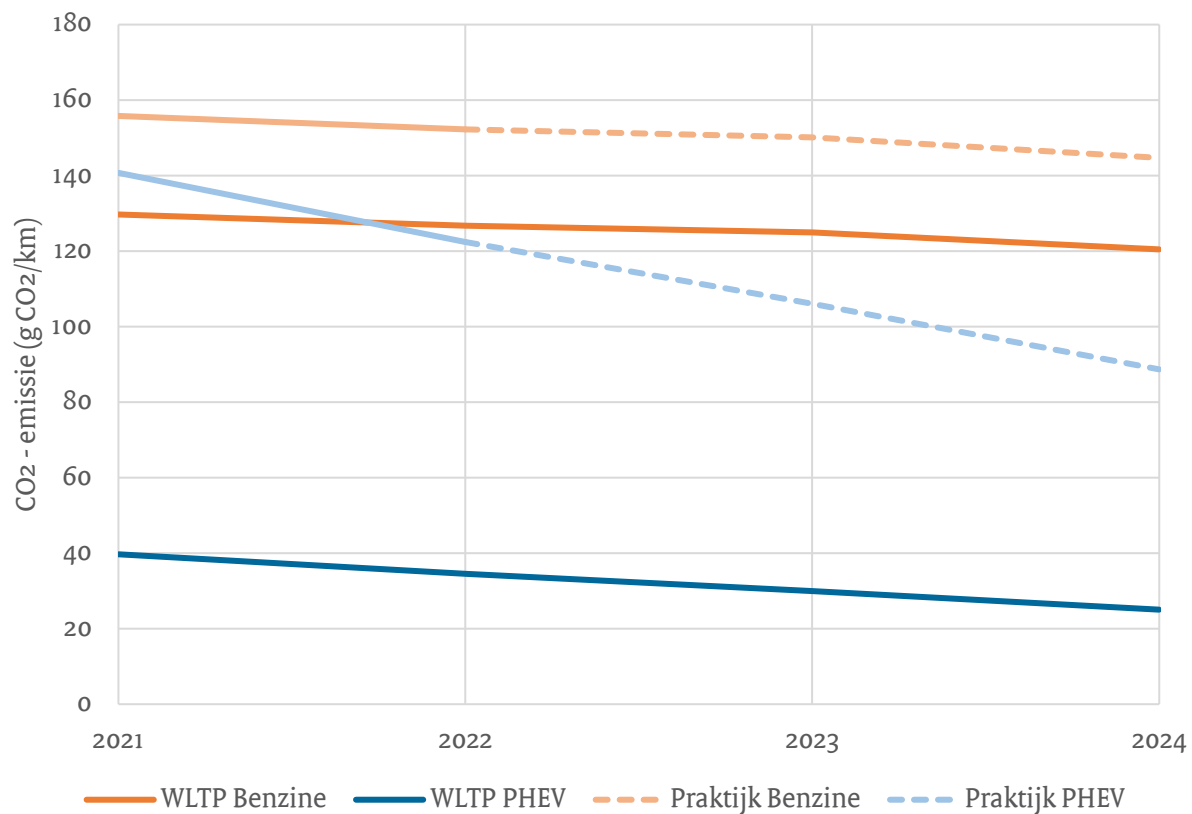
Nederlandse CO₂-uitstoot ruim onder norm en Europees gemiddelde

Sinds 2021, waarin de WLTP-typekeuring werd ingevoerd²², lag de gemiddelde CO₂-uitstoot door nieuwverkopen in Nederland ruim onder de 118 g/km (WLTP) die als doelstelling gold voor het Europees gemiddelde in 2021-2024²³. Nederland had in 2024 een voorsprong van 42 g/km (WLTP) op het werkelijke Europees gemiddelde, ofwel circa 40% lager. Voor 2025 en 2030 geldt een reductiedoelstelling²⁴ van -15% respectievelijk -55% (aangescherpt o.b.v. Fit-for-55 pakket EU) ten opzichte van de WLTP-referentiewaarde. Dit leidt tot een WLTP-norm van 93,5 g/km in 2025-2029, 49,5 g/km in 2030-2034 en 0 g/km vanaf 2035 (zie Figuur 31). Recent is het doel voor 2025-2027 afgezwakt door een middeling over deze jaren toe te staan in plaats van een afzonderlijke beoordeling per jaar²⁵.

²⁵ CO₂ emissions: EP adopts flexibility measures for carmakers | News | European Parliament

2.6.1. Gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer

- Uitstoot nieuwe benzineauto's en PHEV's neemt af in 2021-2024
- Benzineauto's stoten in werkelijkheid circa 20% meer uit dan WLTP-emissie
- PHEV's stoten in werkelijkheid circa 250% meer uit dan WLTP-emissie

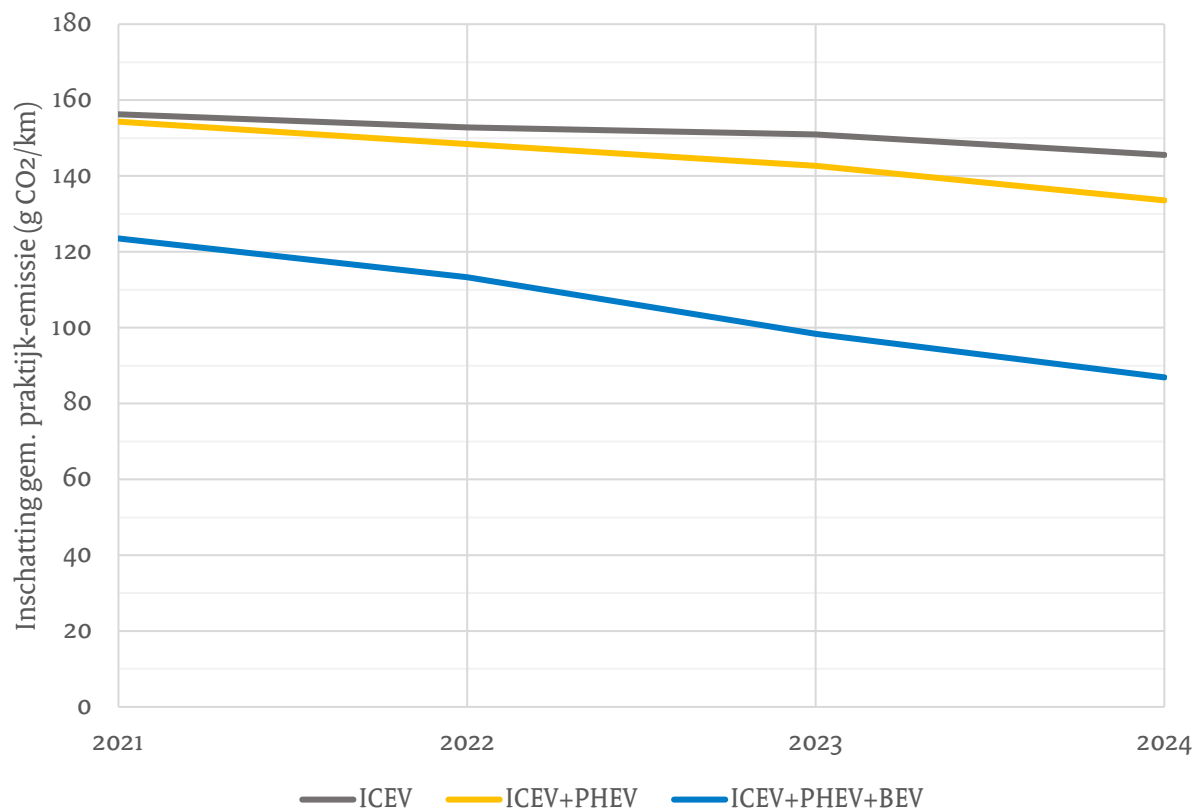


Figuur 29: Gemiddelde CO₂-uitstoot voor verschillende aandrijflijnen in de nieuwverkopen²⁶

²⁶ De praktijk ('Real World') uitstoot in 2023 en 2024 (weergegeven als stippellijnen) zijn ingeschat o.b.v. de cijfers over 2021 en 2022.

2.6.2. Impact BEV's en PHEV's op gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer

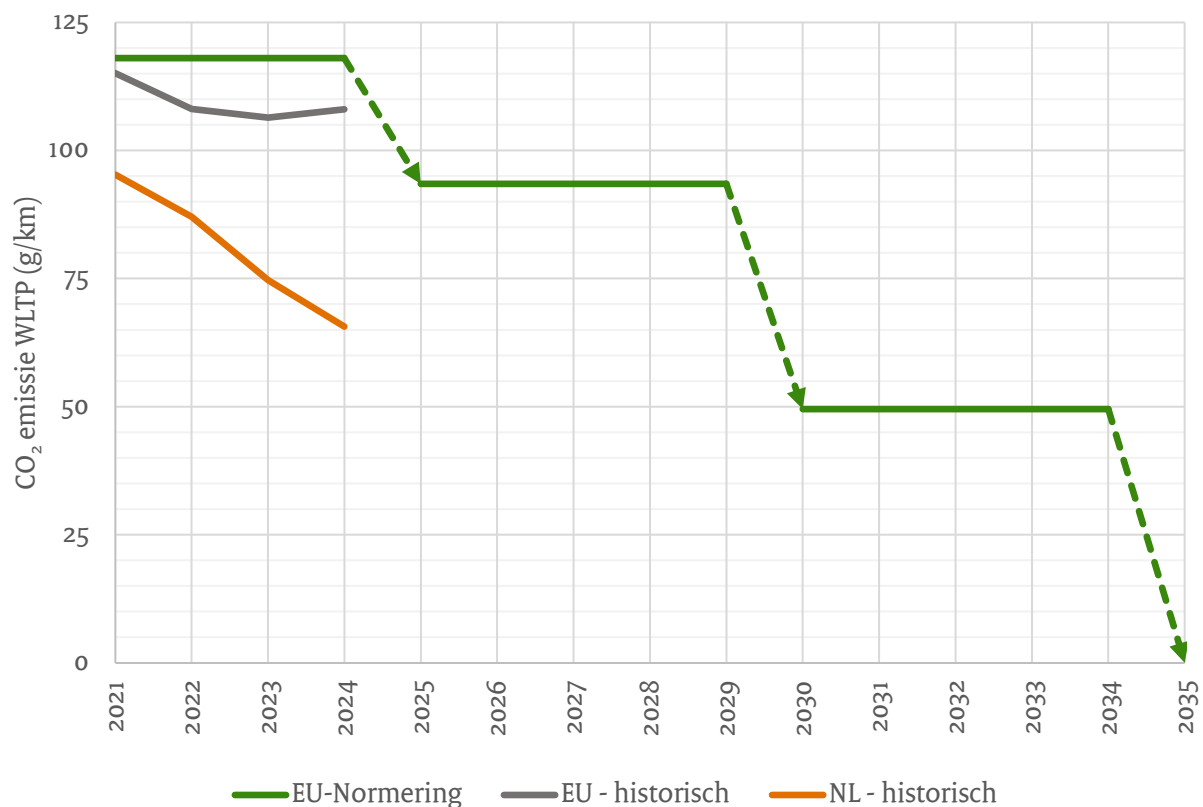
- Impact BEV-ingroei op gemiddelde praktijk ('real world') uitstoot nieuwverkopen in 2021-2024 is groot
- Impact PHEV-ingroei is relatief klein



Figuur 30: Inschatting real world uitstoot voor verschillende groepen aandrijflijnen

2.6.3. De Nederlandse CO₂-uitstoot van nieuwverkopen in Europees perspectief

- Europese CO₂-normen in drie stappen naar 0 g/km in 2035
- Nederlandse nieuwverkopen lagen ruim onder de norm en circa 40% onder Europees gemiddelde in 2024



Figuur 31: Gemiddelde CO₂-normuitstoot van nieuwverkopen: Nederland en de EU ten opzichte van Europese CO₂-normen

3. Instroom: Occasion import

Occasion import betreft de instroom van gebruikte auto's uit het buitenland. In dit hoofdstuk komen de volgende deelonderwerpen aan bod: de omvang van de occasion import, de aandelen van aandrijflijnen en de verdeling naar segmenten (paragraaf 3.1), de leeftijden (paragraaf 3.2) en de impact op de 'vergroening' van het wagenpark (paragraaf 3.3).

3.1. Ontwikkelingen occasion import: omvang en samenstelling

Terugloop BEV en opmars PHEV in occasion import

De omvang van de occasion import groeide tussen 2013 en 2017 met gemiddeld 22% per jaar (zie Figuur 32 en Tabel 3). Daarna vlakke de groei af, met als opvallende uitzondering een sterke piek in 2021. Het afgelopen jaar is de occasion import echter weer sterk toegenomen, met 14% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit is met name toe te schrijven aan de verhoogde import van occasion PHEV's (tot een kwart van de totale import in 2024). In tegenstelling tot PHEV's loopt de import van gebruikte BEV-personenauto's al twee jaar op rij terug (zie Figuur 33). De vraag naar BEV's kan zijn afgenomen door de onzekerheid rondom beleid, oplaadkosten en het wegvallen van de aanschafsubsidie. Ook is mogelijk dat met name door particulieren vaker gekozen wordt voor een PHEV in plaats van een BEV. Verder is er misschien onvoldoende aanbod van gewilde, betaalbare BEV-merkmodellen in de omringende landen.

Segmentsamenstelling BEV en PHEV in occasion import veranderd

Tussen 2020 en 2024 is de procentuele verdeling van de segmenten bij BEV's en PHEV's duidelijk veranderd (zie Figuur 34). De segmentverdeling van BEV's in de occasion import verschilt daarnaast flink van de segmentverdeling in de nieuwverkopen (Figuur 8). Vergeleken met de nieuwverkopen, waarin grotendeels C- en D-segment BEV's worden aangeschaft, wordt er relatief veel A- en B-segment geïmporteerd. Ook ten opzichte van de totale occasion import valt op dat relatief veel A-segment BEV's worden geïmporteerd. Bij PHEV's was een relatief flinke stijging in het C-segment te zien en een daling in het E-segment in 2024 ten opzichte van 5 jaar daarvoor.

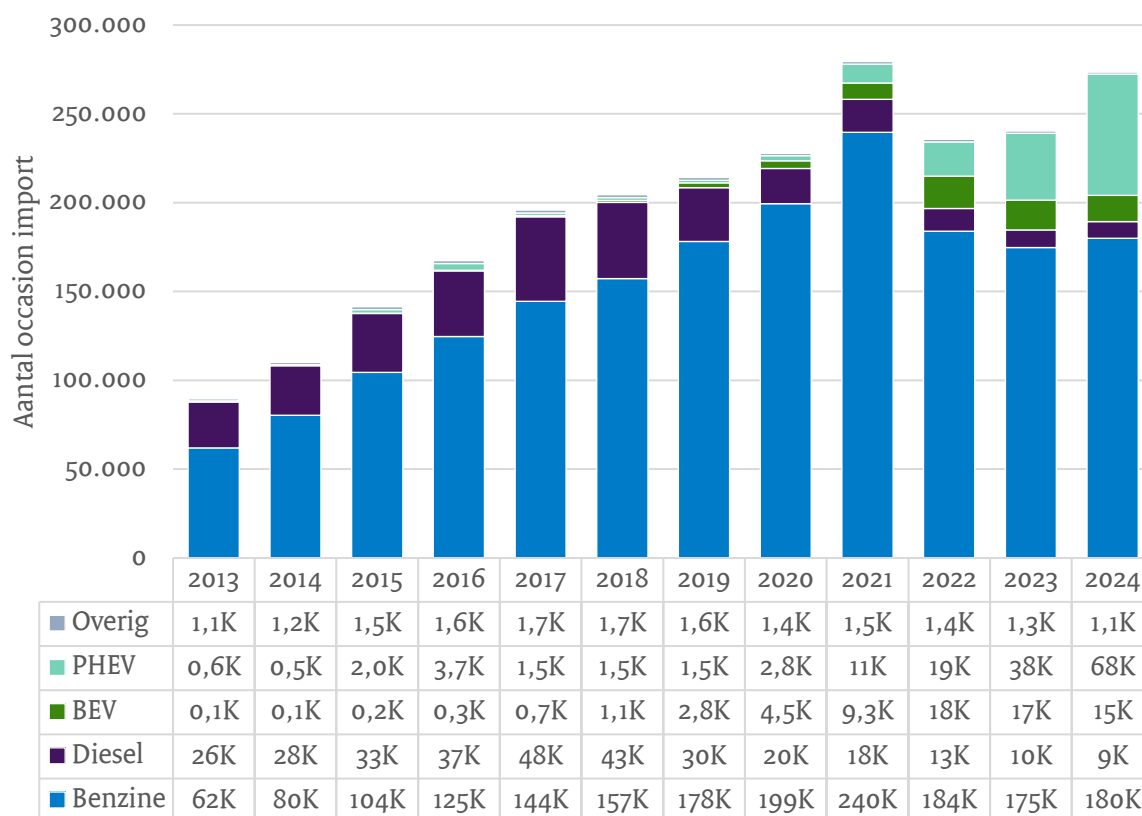
Net als bij de nieuwverkopen, neemt daarnaast in de totale occasion import het aandeel SUV/MPV toe. In 2024 was 48% van de occasion import een SUV/MPV, tegenover 15% een decennium eerder (2014).

Top 10 geïmporteerde merkmodellen

Zes van de tien meest geïmporteerde BEV-merkmodellen komen uit lagere segmenten A en B, zie Tabel 4. De tien populairste BEV-modellen zijn goed voor 45% van alle geïmporteerde elektrische auto's. Bij PHEV's is de concentratie iets lager: de top 10 beslaat ruim 37% van het totaal. Voor benzineauto's ligt dit aandeel nog lager, met bijna 23% van de import verdeeld over de tien meest gekozen modellen.

3.1.1. Omvang en aandrijflijnen van de occasion import

- Na een langere periode van beperkte groei (op een uitzonderlijke piek in 2021 na) nam de import van occasions in 2024 relatief sterk toe, met een stijging van 14% ten opzichte van het voorgaande jaar
- Het aantal occasion import van BEV's is in 2024 opnieuw licht afgenomen ten opzichte van het jaar ervoor
- Opvallend is de sterke stijging van het aantal geïmporteerde PHEV's tussen 2021 en 2024 tot een kwart van de totale occasion import
- Aandelen benzine en diesel nemen af, met name door het stijgende aandeel PHEV



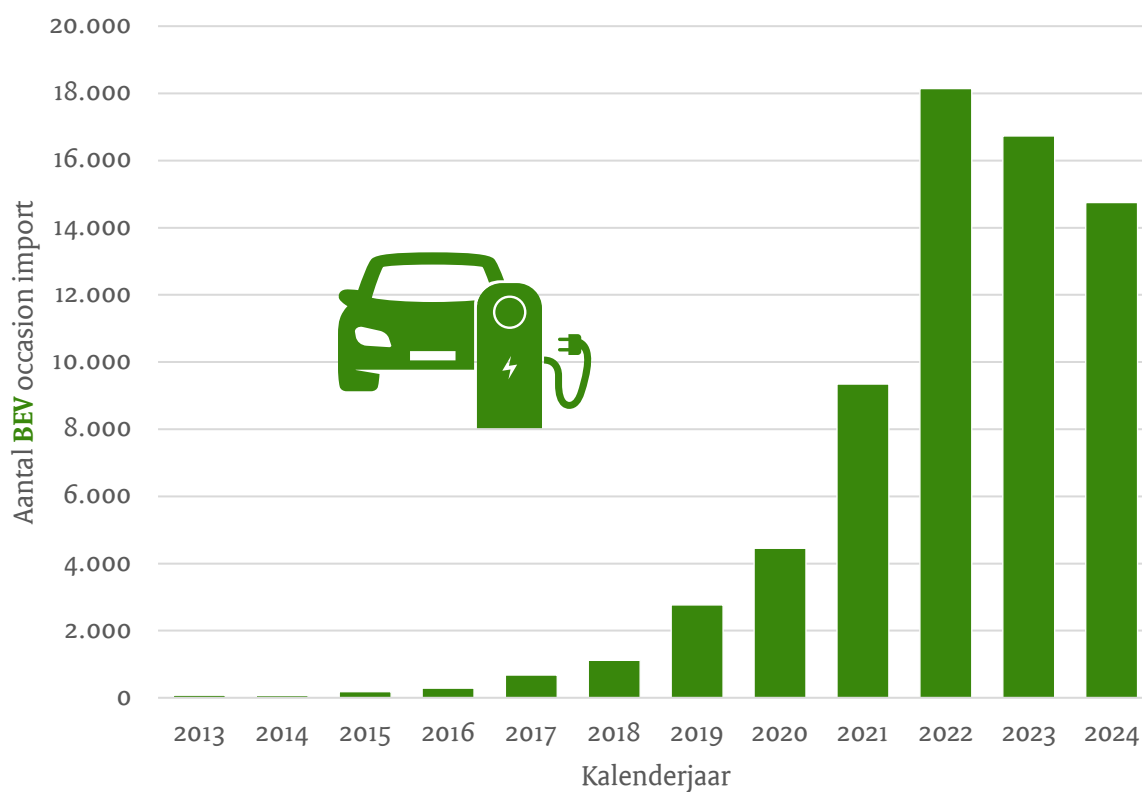
Figuur 32: Occasion import per aandrijflijn per kalenderjaar (K='Kilo'=1.000)

Tabel 3: Procentuele aandelen van aandrijflijnen in de occasion import per kalenderjaar in de jaren 2020-2024

	Benzine	Diesel	BEV	PHEV	Overig
2020	87,5%	8,7%	2,0%	1,2%	0,6%
2021	85,7%	6,6%	3,3%	3,8%	0,5%
2022	78,0%	5,4%	7,7%	8,2%	0,6%
2023	72,7%	4,1%	7,0%	15,7%	0,5%
2024	65,8%	3,4%	5,4%	25,0%	0,4%

3.1.2. BEV occasion import

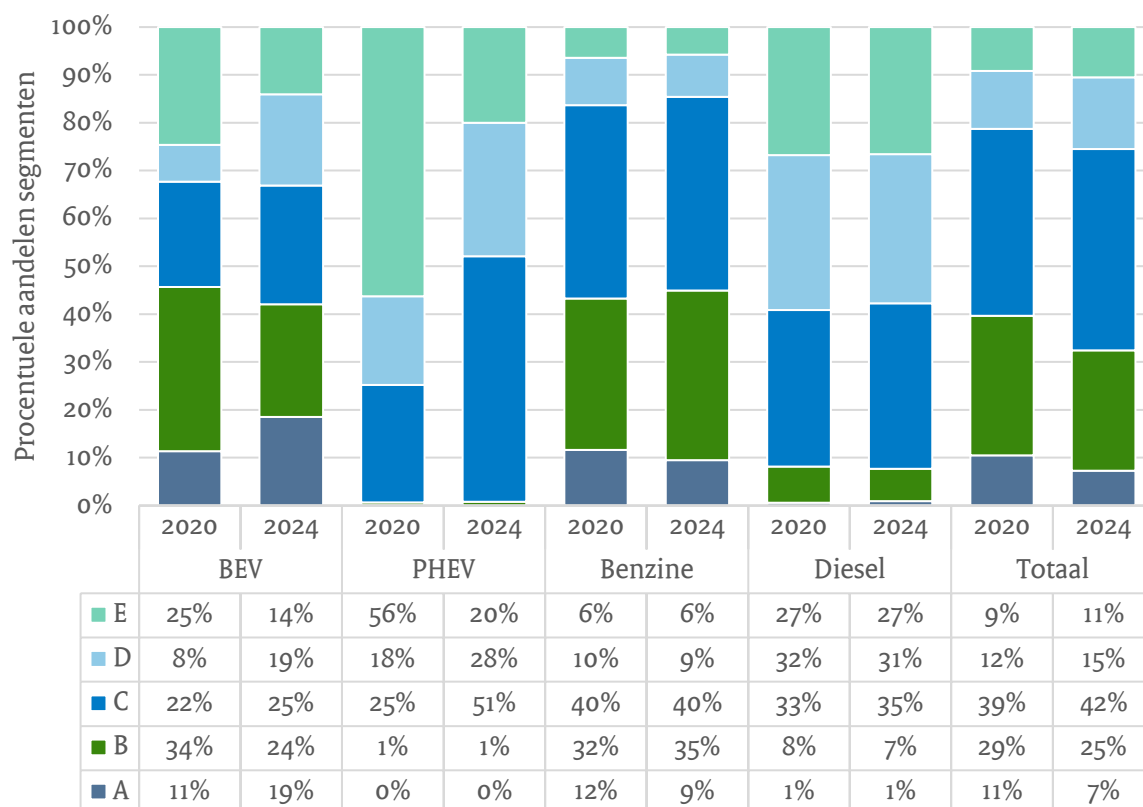
- Voor het tweede jaar op rij vertoont de occasion import van BEV's een dalende trend
- In 2024 nam de import van BEV-occasions met 12% af ten opzichte van een jaar eerder



Figuur 33: Occasion import van BEV's per kalenderjaar

3.1.3. Segmenten in de occasion import

- De procentuele verdeling van de segmenten bij BEV's en PHEV's is tussen 2020 en 2024 duidelijk veranderd
- Ten opzichte van de segmentenverdeling in de totale occasion import, werden in 2024 relatief veel A-segment BEV-occasions geïmporteerd. Het aandeel van segment E neemt bij BEV duidelijk af.
- Van de geïmporteerde PHEV's was met name het C-segment in trek in 2024
- De segmentsamenstelling van de benzine- en diesel occasion import is in 5 jaar tijd nauwelijks veranderd



Figuur 34: Occasion import personenauto's per segment per aandrijflijn per kalenderjaar (Totaal = alle aandrijflijnen, inclusief niet getoonde)

3.1.4. Top 10 geïmporteerde merkmodellen

- De BEV top 10 merkmodellen omvatten 45% van het totaal aan geïmporteerde BEV's
- Bij PHEV betreft de top 10 ruim 37% van alle geïmporteerde PHEV's en bij benzine bestaat de top 10 uit bijna 23% van alle geïmporteerde benzineauto's

Tabel 4: Top 10 merkmodellen in de occasion import in 2024 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel per soort aandrijflijn

	BEV		PHEV		Benzine	
1	Fiat 500E (A)	8,6%	Lynk&Co 01 (C)	5,5%	Volkswagen Polo (B)	4,2%
2	Volkswagen E-Up! (A)	5,4%	Volvo Xc40 (C)	4,9%	Volkswagen Golf (C)	4,0%
3	Volkswagen Id.3 (C)	4,7%	Volkswagen Golf (C)	3,9%	Volkswagen T-Roc (C)	2,4%
4	Renault Zoe (B)	4,6%	Ford Kuga (C)	3,8%	Nissan Qashqai (C)	2,0%
5	Tesla Model Y (D)	4,6%	Bmw X5 (E)	3,8%	Volkswagen Tiguan (C)	2,0%
6	Tesla Model 3 (D)	4,3%	Volvo Xc60 (D)	3,7%	Toyota Yaris (B)	1,9%
7	Hyundai Kona (B)	4,2%	Bmw 3-Serie (D)	3,1%	Toyota Yaris Cross (B)	1,8%
8	Mini Cooper (B)	3,6%	Volkswagen Passat (D)	3,1%	Ford Focus (C)	1,6%
9	Peugeot E-208 (B)	2,9%	Audi Q5 (D)	3,0%	Renault Captur (B)	1,5%
10	Kia E-Niro (C)	2,5%	Audi A3 (C)	2,6%	Ford Fiesta (B)	1,5%

3.2. De leeftijden van de occasion import

Relatief meer jonge occasion import (≤ 5 jaar)

Figuur 35 toont de verdeling naar leeftijdscategorie van de occasion import in verschillende kalenderjaren. In de afgelopen acht jaar is er duidelijk een afname van het aandeel importauto's ouder dan 5 jaar te zien. Er worden dus relatief steeds meer occasions geïmporteerd die niet ouder zijn dan 5 jaar, waarbij voertuigen in de leeftijdscategorie van 2 tot en met 5 jaar het populairst zijn. De gemiddelde importleeftijd van alle occasion import neemt daarmee ook licht af en was 5,1 jaar²⁷ in 2024 (ten opzichte van 5,8 jaar in 2017).

Steeds meer oudere BEV en PHEV occasion import (2-5 jaar)

In de import van BEV-occasions neemt de leeftijdscategorie van 2 tot 5 jaar oud een steeds groter aandeel in, zie Figuur 36. Import van BEV's ouder dan 5 jaar komt weinig voor (3% in 2024). In eerdere jaren lag het aandeel heel jonge BEV-occasions (≤ 1 jaar) een stuk hoger: in 2020 omvatte deze categorie 45% van de BEV occasion import en dit is sindsdien gedaald naar 10% in 2024. Voorheen was er in de exporterende landen geen restrictie op doorverkoop na subsidie. Men kon daarom auto's met winst snel doorverkopen naar o.a. Nederland. Later is de regelgeving in die landen aangepast waarbij, net als in Nederland, men gesubsidieerde BEV's een aantal jaar in bezit moest houden.

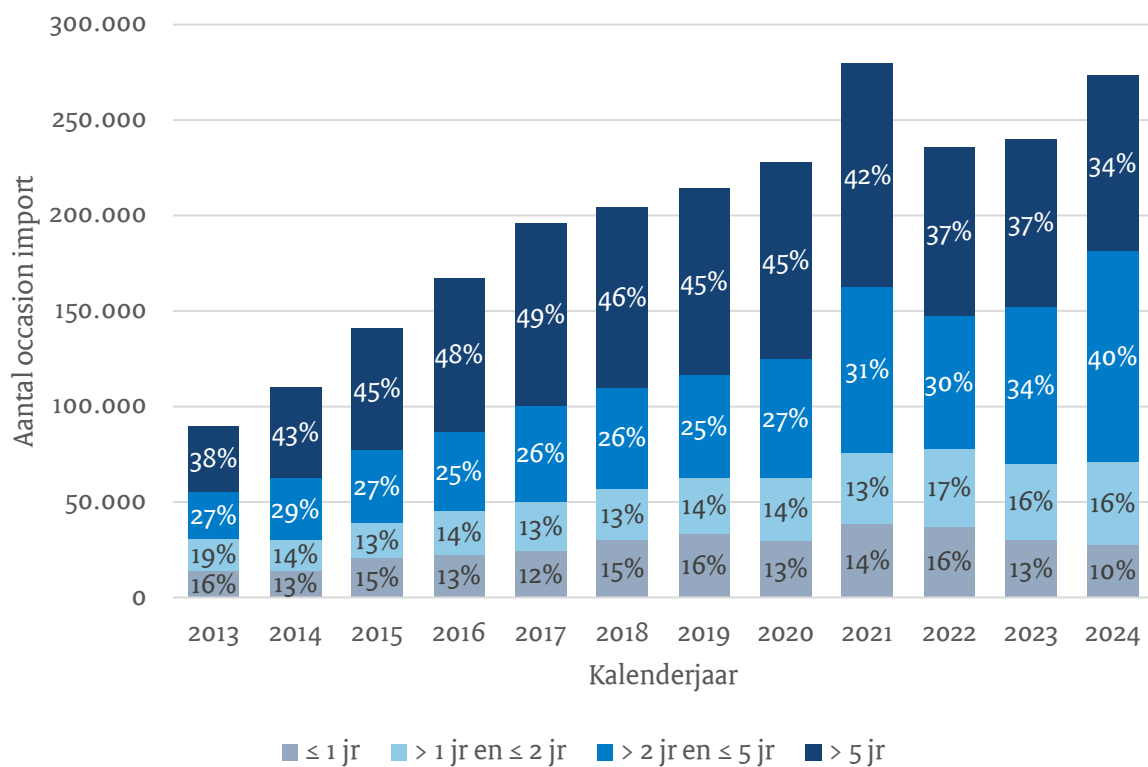
Ook bij geïmporteerde PHEV-occasions is een duidelijke verschuiving naar auto's van 2 tot 5 jaar te zien. In 2024 was dit aandeel 65% van de totale PHEV occasion import. Net als bij BEV zijn de aandelen oudere occasions bij PHEV erg laag, omdat deze auto's relatief kort geleden voor het eerst verschenen.

De gemiddelde leeftijd van een diesel- en benzine occasion import auto in 2024 was respectievelijk 7,7 en 6,1 jaar. Er worden nog maar weinig diesels geïmporteerd, en dat aantal daalt ieder jaar. Bovendien zijn de diesels die worden geïmporteerd gemiddeld steeds ouder. Bij occasion import van BEV was de gemiddelde leeftijd 2,5 jaar en bij PHEV 2,6 jaar in 2024.

²⁷ Gemiddelde leeftijd exclusief oldtimers (40 jaar en ouder). De gedachte achter buitensluiten van oldtimers is dat deze vaak ongevoelig zijn voor beleid gericht op vergroening van het wagenpark. Deze voertuigen zijn veelal in handen van liefhebbers, musea e.d. (voertuigen die niet mede a.g.v. beleidsprikkels worden vervangen door een modern ZE voertuig). Die voertuigen leggen doorgaans relatief weinig kilometers af.

3.2.1. Leeftijdscategorieën in de occasion import

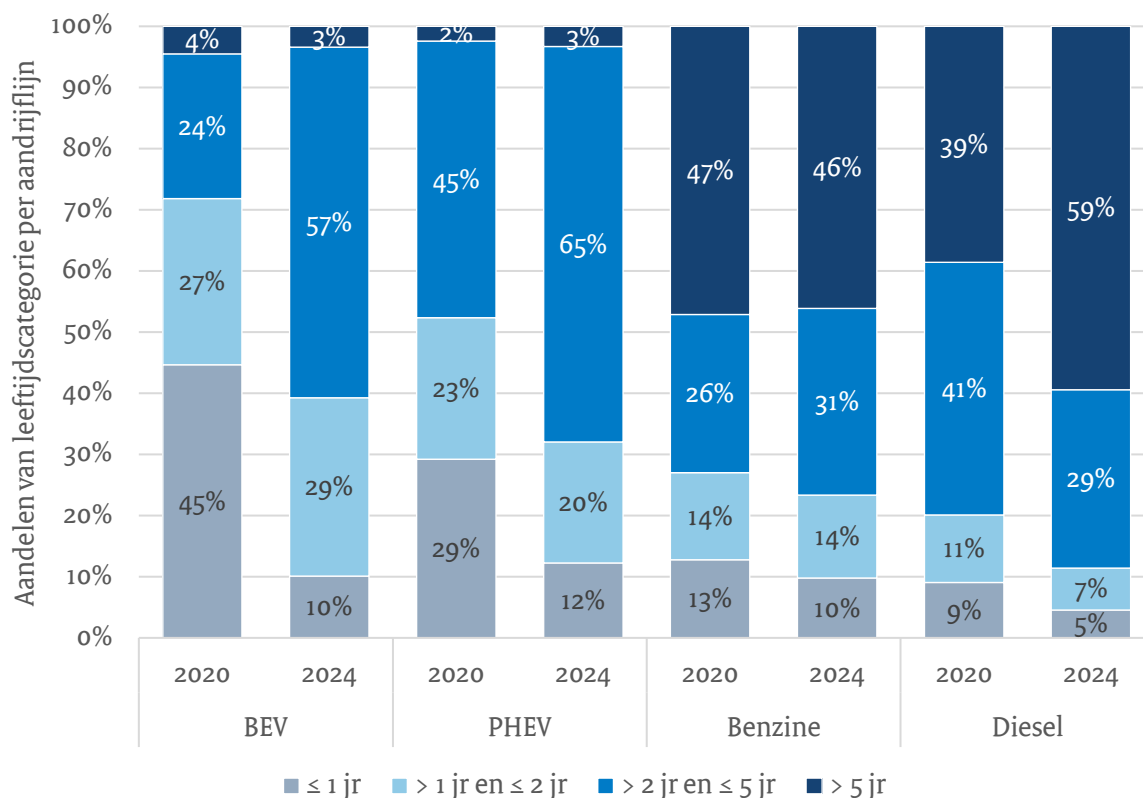
- Het aandeel oude occasion import (ouder dan 5 jaar) neemt al zeven jaar af, maar in absolute aantallen was er in de getoonde jaren een toename (behalve in 2018 en 2022)
- Aandeel occasion import tussen de 2 en 5 jaar neemt steeds verder toe
- Ongeveer 28.000 auto's waren in 2024 jonger dan 1 jaar, opnieuw een lichte daling ten opzichte van de jaren ervoor



Figuur 35: Occasion import per leeftijdscategorie per kalenderjaar

3.2.2. Leeftijdscategorieën per aandrijflijn in de occasion import

- De aandelen occasion import van tussen de 2 en 5 jaar zijn in vijf jaar tijd voor zowel BEV als PHEV sterk toegenomen, terwijl de aandelen jonger dan 1 jaar zijn afgenomen
- Hoewel er steeds minder diesels als occasion geïmporteerd worden, zijn deze steeds vaker ouder dan 5 jaar
- De daling in de import van zeer jonge occasions (≤ 1 jaar) is zichtbaar in elke aandrijflijn



Figuur 36: Aandelen van leeftijdscategorieën van occasion import per aandrijflijn in 2020 en 2024

3.3. Occasion import en de impact op ‘vergroening’ van het wagenpark

Voor een indicatie van de mate waarin import van relatief vervuilende occasions de ‘vergroening’ van het wagenpark remt, wordt hier uitgegaan van emissieklassen. Deze hebben betrekking op Europese normen voor lokaal vervuilende emissies, zoals fijnstof (PM) en stikstofoxiden (NO_x)²⁸. 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) het voertuig uitstoot. De emissieklassen betreffen o t/m 6 en Z. Emissieklasse ‘o’ omvat de meest vervuilende auto’s en emissieklasse ‘6’ de minst vervuilende. ‘Z’ staat voor ‘zero-emissie’²⁹.

In Figuur 37 zijn de ontwikkelingen van de procentuele aandelen van de emissieklassen in de occasion import te zien. Emissieklasse 6 omvatte in 2024 bijna 79% van de occasion import. Daarom is deze klasse verdeeld in 6abc, 6dt (6d-temp), 6d en 6e, om duidelijk te maken dat ook binnen deze emissieklasse een ontwikkeling richting minder uitstoot plaatsvindt³⁰. Binnen emissieklasse 6 is 6e de klasse van auto’s met de minste emissie.



Sterke toename PHEV-import en bij ICEV-import meer hoge emissieklassen

Door lagere importcijfers van BEV’s, is het aandeel van emissieklasse Z lager dan in de jaren voor 2024. Van de PHEV occasion import (een kwart van de totale occasion import) viel 93% in de emissieklassen 6d of 6e, de emissieklassen van auto’s met de minste emissie. In 2024 liet het aandeel emissieklasse 6d dan ook een sterke stijging zien en deze is inmiddels goed voor de helft van de totale occasion import. Het afgelopen decennium vertoont een dalende trend qua aandelen van emissieklassen o t/m 5. In de laatste jaren is ook bij de aandelen van emissieklassen 6abc en 6dt een afname te zien.

Impact op vergroening wagenpark

De enigszins remmende werking op de ‘vergroening’ van het wagenpark door occasion import van deels relatief oude auto’s in een lage emissieklasse neemt steeds verder af naarmate dergelijke auto’s minder worden geïmporteerd. Bij de nieuwverkopen is de ontwikkeling richting minder vervuilende auto’s al veel langer en sterker aanwezig en is er een veel groter aandeel BEV. In 2024 betrof bijvoorbeeld al 99,3% van de nieuwverkopen emissieklassen 6e en Z. Ruim een derde daarvan was zero emissie (emissieklasse Z). In datzelfde jaar waren emissieklassen 6e en Z respectievelijk bijna 7% en ruim 5% van de occasion import en dus werden vooral auto’s met andere emissieklassen geïmporteerd, met name 6d (50%).

De auto’s in de laagste emissieklassen zijn vrijwel altijd de auto’s met de hoogste leeftijden. In de occasion import van 2024 was van de personenauto’s in emissieklasse 5 de gemiddelde leeftijd 11,8 jaar en in de lagere emissieklassen waren de leeftijden van geïmporteerde auto’s nog stukken hoger (tot

²⁸ ‘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.

²⁹ Emissieklasse ‘Z’: geen emissie (TTW). Althans niet uit de uitlaat. Er is vanzelfsprekend wel emissie van fijn stof uit de remmen, banden, wegdek.

³⁰ Tijdens de typegoedkeuringscertificering mogen bij de RDE-test de 6d-temp voertuigen tot 2,1 maal de in het laboratorium vastgestelde grenswaarde voor stikstofoxiden (NO_x) uitstoten en 1,5 keer de grenswaarde van fijnstof (PM, aantal deeltjes groter dan 10nm). Voor 6d zijn deze grenswaarden aangescherpt tot 1,43 voor NO_x en 1,5 voor PM. Vanaf september 2023 is 6e voor nieuwe typegoedkeuringen van toepassing. Bij 6e mogen de grenswaarden nog minder worden overschreden: NO_x 1,1 en PM 1,34. <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php>

gemiddeld 44,8 jaar in emissieklassen 0 t/m 2). Bij die leeftijden ligt het kilometrage (ver) onder het gemiddelde.

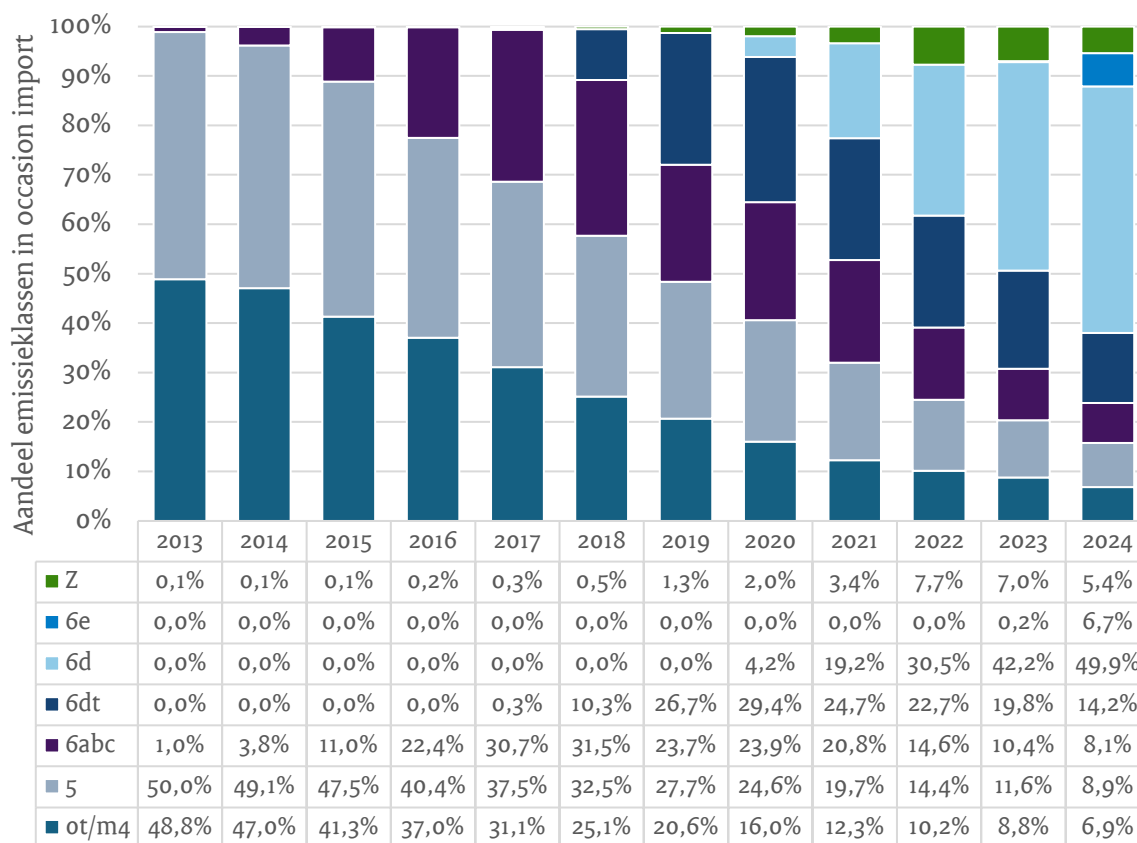
In paragraaf 7.4 worden de kilometrages en leeftijden tegen elkaar afgezet. Daarin is te zien dat de oudere voertuigen doorgaans ook de minste afstanden afleggen en dat over het algemeen kan worden gesteld: hoe ouder, hoe lager de kilometrages.

De geschetste dalende trend van de impact van relatief vervuilende occasion import krijgt enigszins 'tegengas' van bevindingen uit onderzoek die erop duiden dat de praktijkuitstoot van auto's groter is dan uit de formele testresultaten lijkt. Daarnaast wordt de eerder genoemde dalende impact geremd door een toename van de gemiddelde voertuigleeftijd en gebruiksduur. De gemiddelde importleeftijd van benzineauto's (veruit de grootste groep) fluctueerde het afgelopen decennium rond 6,7 jaar en de periode dat benzineauto's gemiddeld in Nederlands gebruik zijn, is in het afgelopen decennium met een jaar toegenomen tot ruim 11 jaar.

Kortom, voor zover occasion import een negatieve impact heeft op de 'vergroening' van het wagenpark, neemt deze impact af doordat het aantal geïmporteerde occasions met lage emissieklassen daalt en deze relatief oude auto's bovendien doorgaans minder rijden. Tegelijkertijd blijven de auto's langer in gebruik en is de praktijkemissie (zeker van oudere auto's) groter dan de formele testwaarden.

3.3.1. Aandelen van de emissieklassen in de occasion import

- De aandelen van emissieklassen 0 t/m 5 in de occasion import dalen elk jaar, wat betekent dat er steeds minder vervuilende auto's worden geïmporteerd
- Het aandeel voertuigen in emissieklasse Z is gedaald, als gevolg van een afname in de import van BEV-occasions
- De helft van de occasion import in 2024 bestond uit personenauto's met emissieklasse 6d



Figuur 37: Procentuele aandelen van emissieklassen in de occasion import per kalenderjaar

4. Doorstroom: Binnenlandse occasionmarkt

De binnenlandse occasionmarkt betreft gebruikte auto's die in Nederland van eigenaar wisselden³¹. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de ontwikkelingen in het aantal verkochte binnenlandse occasions (paragraaf 4.1). Hierbij worden het zakelijk deel van de markt (paragraaf 4.2) en het particuliere deel van de markt (paragraaf 4.3) apart behandeld en wordt steeds gedifferentieerd naar segmenten. Verder wordt het aanbod van binnenlandse occasions (paragraaf 4.4) beschreven.

4.1. Omvang binnenlandse occasionmarkt

Aantal binnenlands verhandelde occasions stijgt verder na dip in 2022

Zoals Figuur 38 laat zien, was het aantal verhandelde binnenlandse occasions in de periode 2017-2021 min of meer stabiel, net boven de 1.500.000 voertuigen per jaar. In 2022 daalde dit aantal naar ruim 1.433.000 voertuigen. Mogelijk hing deze daling samen met onvoldoende aanbod van gewilde gebruikte auto's en de hoge prijzen³². De afgelopen twee jaar nam het aantal echter weer toe, om in 2024 het hoogste aantal in de hier beschreven periode te behalen: ruim 1.580.000 unieke voertuigen.

Aandelen BEV en PHEV nemen gestaag toe

In de periode vanaf 2017 is een gestage groei van de aandelen BEV's en PHEV's in de verkoop van binnenlandse occasions te zien. Het aandeel BEV was in 2017 0,1% van het totaal, en maakte in 2024 bijna 5% van de verkopen uit. PHEV's stegen in dezelfde periode van 1% naar 4%. Met name diesels zijn naar verhouding steeds minder in trek. Dit aandeel daalde van 15% in 2017 naar 5% in 2024. Het overgrote deel van de verkochte occasions zijn benzineauto's.

Twee derde BEV's verkocht aan particulieren

Bijna Twee derde (64%) van de BEV's werd in 2024 aan particulieren verkocht, terwijl ongeveer een derde (36%) naar bedrijven ging (zie Figuur 39). Dit is een duidelijk verschil met het jaar ervoor, toen nog ruim de helft (56%) van de BEV's naar particulieren ging. Van alle overige aandrijfliijnen ging een zeer ruime meerderheid (91%) naar particulieren en de resterende 9% naar bedrijven.

Zakelijke markt kiest voor jonge occasions, particuliere markt meer verspreid

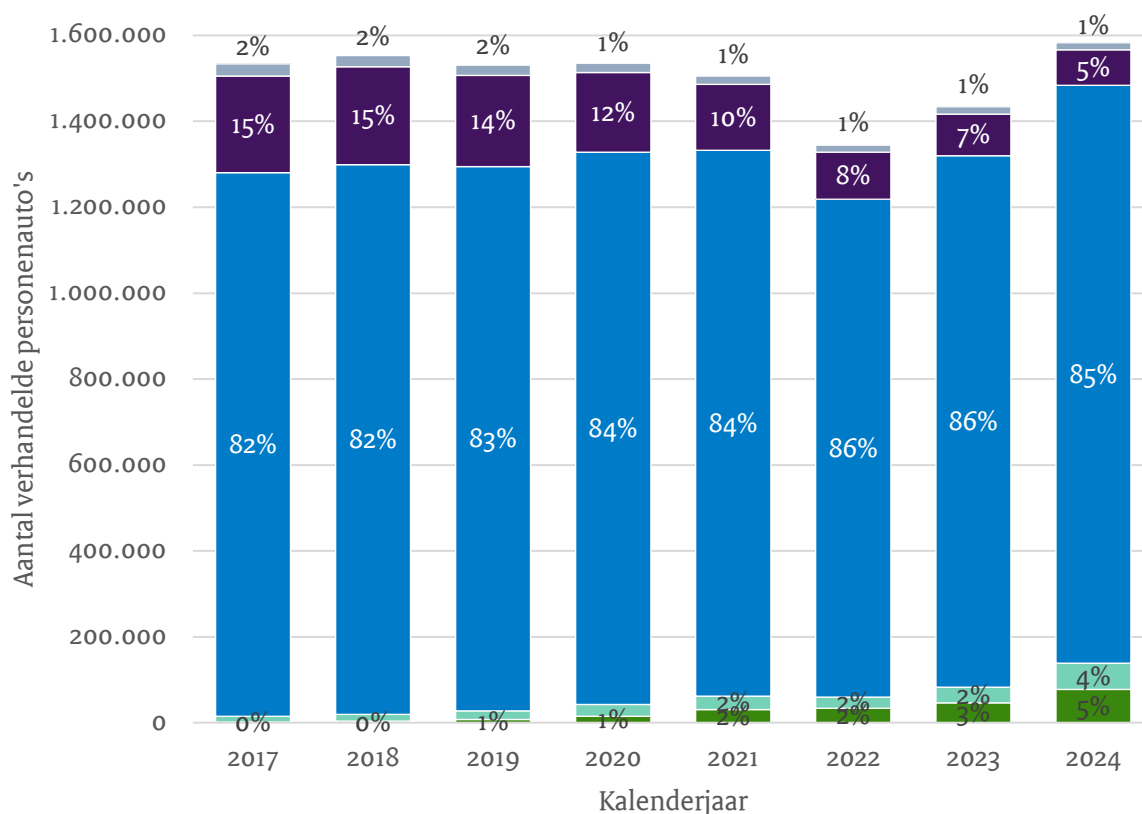
In het zakelijke deel van de markt worden voor het overgrote deel relatief jonge occasions verhandeld (zie Figuur 40): de auto's zijn gemiddeld tussen 5 en 6 jaar oud. BEV-occasions zijn gemiddeld 2 tot 3 jaar oud. In het particuliere deel van de markt zijn de verhandelde occasions over veel meer bouwjaren verdeeld dan in het zakelijke deel. Bij particulieren zijn de auto's dan ook gemiddeld tussen 12 en 13 jaar oud. BEV-occasions zijn in dit deel van de markt tussen 4 en 5 jaar oud.

³¹ 'Binnenlandse occasion' is hier gedefinieerd als een personenauto die 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 de auto rijden.

³² De vraag naar gebruikte auto's was zo groot dat de gemiddelde vraagprijs voor gebruikte auto's in 2022 record na record brak. Tegelijkertijd was er te weinig aanbod. Met name jonge occasions en occasions met een vraagprijs tussen 5.000 en 15.000 waren heel moeilijk te verkrijgen. Dit tekort was een 'kettingreactie' op de lange levertijden / beperkte nieuwverkoop in de periode voor 2022 welke op haar beurt was ingegeven door chiptekorten en gebrek aan andere onderdelen. Dit was veroorzaakt door de vele fabriekssluitingen van toe-leveranciers uit o.a. China tijdens de COVID-19-pandemie ('lock downs') en de negatieve invloed van de oorlog in Oekraïne. Het tekort aan specifiek segment A auto's is ontstaan doordat steeds meer fabrikanten deze niet meer bieden (qua marge oninteressant) en een deel van de mensen die normaliter dergelijke auto's nieuw kochten, wijken uit naar hele jonge occasions.

4.1.1. Aantal binnenlands verhandelde occasions per aandrijflijn per jaar

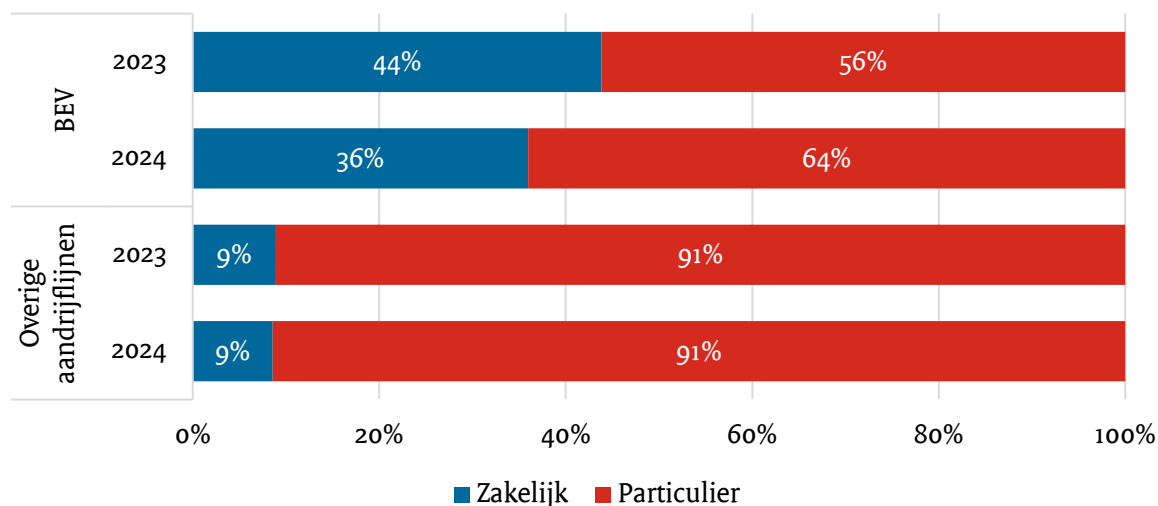
- Het aantal binnenlands verhandelde occasions is in 2024 voor het tweede jaar op rij gestegen (tot ruim 1.583.000 unieke voertuigen) en is inmiddels hoger dan voor de sterke daling in 2022
- Het wagenpark groeide van 2023 naar 2024 met bijna 2% terwijl de binnenlandse occasionmarkt toenam met 10%. Dus ook wanneer de ontwikkeling van het wagenpark wordt verdisconteerd, is er sprake van een groei van de binnenlandse occasionmarkt.
- Het aandeel BEV-voertuigen is in 2024 naar 4,9% gestegen, het hoogste aandeel tot nu toe
- Ook het aandeel PHEV-voertuigen heeft met 4% van het totaal een nieuw hoogtepunt bereikt



Figuur 38: Het totaal aantal binnenlands van eigenaar gewisselde auto's per aandrijflijn per kalenderjaar

4.1.2. Aandeel BEV en overige binnenlandse occasions naar zakelijk en particulier

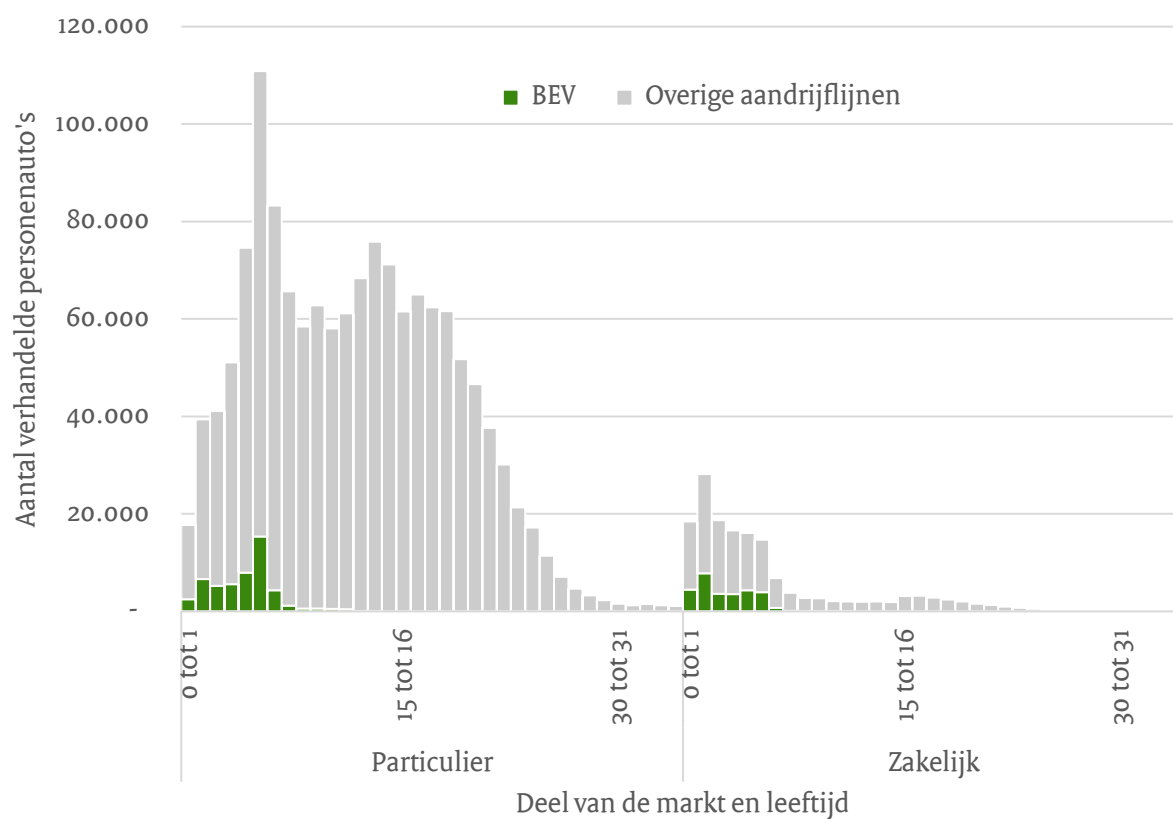
- Ook op de binnenlandse occasionmarkt worden BEV's veel vaker dan gemiddeld aan zakelijke dan aan particuliere eigenaren verkocht
- Niettemin is een verschuiving naar een groter aandeel van particulieren waarneembaar. Bijna Twee derde (64%) van de BEV binnenlandse occasions werd het afgelopen jaar aan particulieren verkocht, ten opzichte van 56% in 2023.
- Voor de overige aandrijflijnen bleef de verdeling gelijk in 2024 ten opzichte van het jaar ervoor, en werd 91% van de binnenlandse occasions aan particulieren verkocht



Figuur 39: De procentuele verdeling naar zakelijke en particuliere delen van de markt in 2023 en 2024 bij BEV's en bij alle overige aandrijflijnen

4.1.3. Leeftijdsverdeling binnenlandse occasions zakelijk en particulier

- Binnenlandse verhandelde occasions aan particulieren kennen een grotere spreiding in bouwjaren dan die aan zakelijke gebruikers
- In het zakelijke deel van de markt is de voertuigleeftijd circa 4,5 jaar en BEV's zijn gemiddeld tussen de 2 en 3 jaar oud
- Gemiddeld is de voertuigleeftijd circa 11,5 jaar in het particuliere deel van de markt en BEV's zijn gemiddeld tussen de 4 en 5 jaar oud



Figuur 40: De verdeling over de bouwjaren (vanaf bouwjaar 1990) van de binnenlandse occasions per deel van de markt in 2024

4.2. Binnenlandse occasions in het zakelijke deel van de markt

Aantal zakelijke binnenlandse occasions blijft stijgen

Het zakelijke deel van de markt maakt ongeveer 10% uit van de totale markt voor binnenlandse occasions. De algemene toename van de binnenlandse verkopen is ook terug te zien in de zakelijke markt, zie Figuur 41. Deze verkopen stijgen al vier jaar, van bijna 116.000 voertuigen in 2020 naar bijna 160.000 in 2024. De zakelijke markt voor binnenlandse occasions is daarmee in 2024 verreweg het grootst in de hier beschreven periode vanaf 2017.

Aandeel occasion BEV's in zakelijke deel van de markt blijft ook stijgen

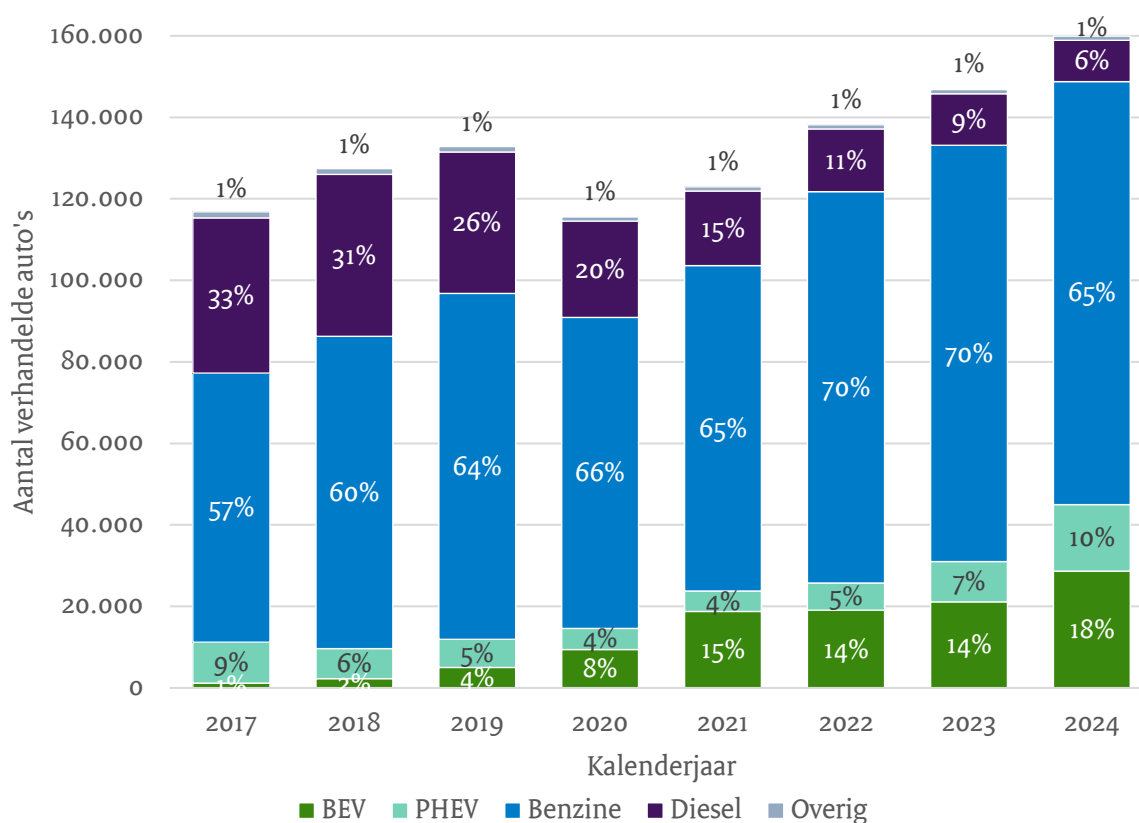
Het procentuele aandeel BEV is in het zakelijke deel van de markt aanzienlijk groter dan in de totale binnenlandse occasionmarkt (zie Figuur 41 versus Figuur 38). Waren de BEV's in 2017 nog slechts goed voor 1% van de markt, in 2024 is 18% van alle personenauto's die aan zakelijke klanten werden verkocht een BEV. PHEV's laten een minder eenduidig patroon zien. Dit aandeel daalde tussen 2017 en 2020 van 9% naar 4%, om daarna weer te stijgen tot 10% in 2024. De daling van het aandeel diesel is ook op de zakelijke markt duidelijk te zien: van 32% in 2017 naar 6% in 2024. Benzineauto's maken ook op de zakelijke markt het grootste deel uit van de binnenlandse occasionverkopen.

Aandeel verkochte BEV's en PHEV's in segment D neemt toe

Op de zakelijke markt is bij zowel de BEV's als de PHEV's tussen 2023 en 2024 een stijging van het aandeel verkochte binnenlandse occasions in segment D te zien (zie Figuur 42). Bij de BEV's is er tegelijkertijd een daling van het aandeel verkopen in segment B. In de overige segmenten en aandrijflijnen zijn in die periode slechts kleine veranderingen zichtbaar in de aandelen.

4.2.1. Aantal binnenlandse occasions in de zakelijke deelmarkt naar aandrijflijn

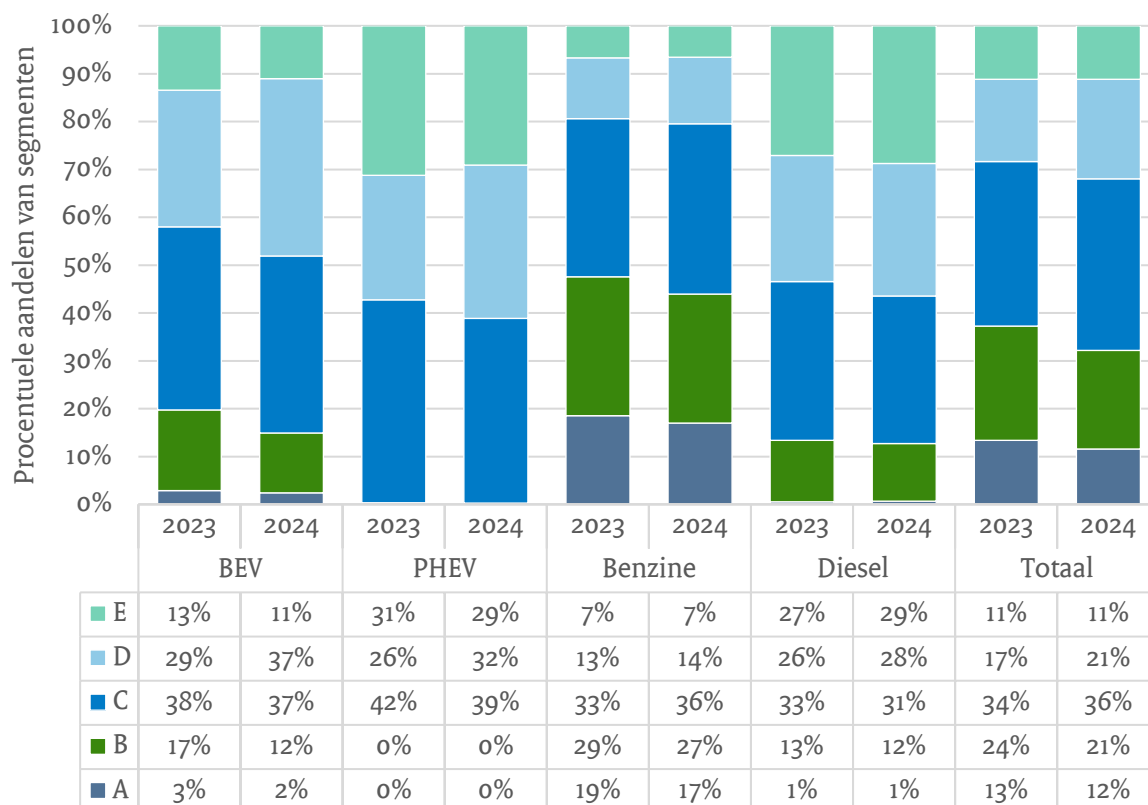
- Het aantal binnenlandse occasions die op de zakelijke deelmarkt werden verkocht steeg in 2024 voor het vierde jaar op rij tot een recordhoogte van bijna 160.000 voertuigen
- Ook het aandeel BEV nam daarin verder toe naar 18%
- Het aandeel PHEV steeg tot 10%, terwijl het aandeel diesel verder afnam



Figuur 41: Aantallen en percentages aan zakelijke eigenaren verkochte binnenlandse occasion personenauto's per aandrijflijn per kalenderjaar

4.2.2. Segmenten van de binnenlandse occasions in de zakelijke deelmarkt

- In 2024 werden er ten opzichte van het jaar daarvoor op de zakelijke markt met name meer BEV's in segment D verkocht (37% ten opzichte van 29%)
- Het aandeel verkochte occasion BEV's in segment B in de zakelijke markt nam in die periode juist af (van 17% naar 12%)
- Ook bij de PHEV's nam het aandeel in segment D toe (32% ten opzichte van 26%)



Figuur 42: Percentages binnenlandse occasionverkoop aan zakelijke eigenaren per aandrijflijn per segment in 2023 en 2024

4.3. Binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt

Ook aantal binnenlandse occasions op particuliere markt op hoogste niveau sinds 2017

Het verkooppatroon van binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt komt sterk overeen met dat van de gehele markt (zie Figuur 43). Dit is goed te verklaren, aangezien deze deelmarkt verantwoordelijk is voor circa 90% van de totale binnenlandse occasionverkopen. Na een dip in 2022 nemen de aantallen de laatste twee jaar toe. In 2024 werd het grootste aantal verkopen in de particuliere deelmarkt bereikt in de hier beschreven periode: bijna 1.451.000 voertuigen.

Kleinere aandelen BEV's en PHEV's in particuliere markt ten opzichte van zakelijke markt

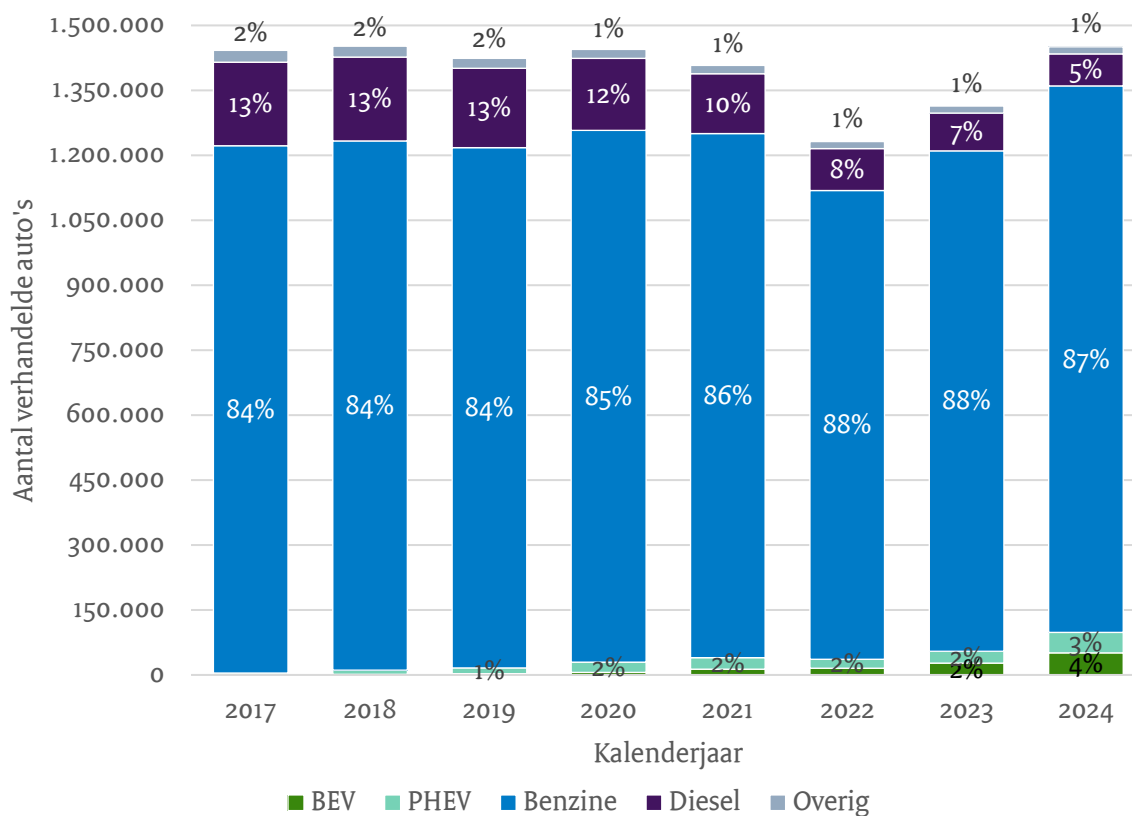
De aandelen BEV's en PHEV's stegen in de particuliere markt in 2024 naar het hoogste punt ooit, maar waren een stuk lager dan in de zakelijke markt. PHEV's maakten bij de particulieren in 2024 3,3% uit van het totaal, en BEV's 3,5%.

Aandeel BEV's in segment D neemt ook bij particulieren toe, segment E neemt af

Net als bij de zakelijke deelmarkt, is er bij BEV's in het particuliere deel van de markt tussen 2023 en 2024 een aanzienlijke groei in het aandeel van segment D zichtbaar, van 14% naar 23% (zie Figuur 44). Het aandeel van segment E nam juist af van 22% naar 14%. Anders dan bij de zakelijke deelmarkt is er bij de particulieren geen noemenswaardige verschuiving zichtbaar in de aandelen per segment van de PHEV's.

4.3.1. Aantal binnenlandse occasions in de particuliere deelmarkt naar aandrijflijn

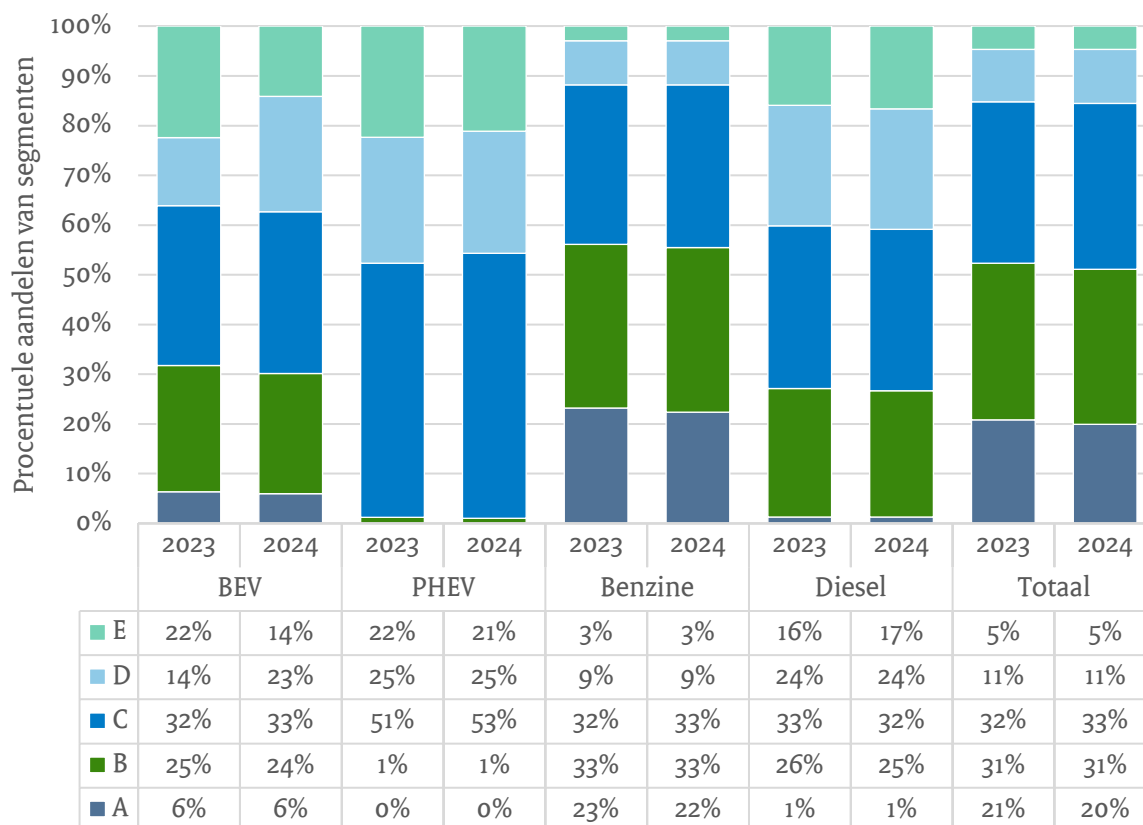
- Het aantal verkochte binnenlandse occasions op het particuliere deel van de markt steeg in 2024 voor het tweede jaar op rij naar een nieuw hoogtepunt van ruim 1.450.000 voertuigen
- De aandelen BEV's en PHEV's stegen ook naar het hoogste punt ooit, respectievelijk 3,5% en 3,3%



Figuur 43: Aantallen en percentages aan particuliere eigenaren verkochte binnenlandse occasion personenauto's per aandrijflijn per kalenderjaar

4.3.2. Segmenten van de binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt

- Bij BEV's van particuliere kopers steeg met name het aandeel segment D tussen 2023 en 2024, terwijl het aandeel verkopen in segment E afnam
- Over alle andere aandrijflijnen bezien, bleven de aandelen per segment op de particuliere markt in die periode min of meer gelijk



Figuur 44: Percentages binnenlandse occasionverkoop aan particulieren per aandrijflijn per segment in 2023 en 2024

4.4. Aanbod binnenlandse occasionmarkt

In deze paragraaf wordt ingegaan op verschillende kenmerken van het aanbod van binnenlandse occasions.³³

Piek aangeboden binnenlandse occasions rond 5 jaar oud

Figuur 45 toont alle personenauto's die in heel 2024 op Gaspedaal.nl werden aangeboden. Er is een duidelijke piek zichtbaar van auto's uit 2019, dus van rond de 5 jaar oud. Dit betreft waarschijnlijk voormalige lease-auto's waarvan de leasetermijn is afgelopen en die in 2024 voor het eerst op de occasionmarkt kwamen. Opvallend is ook dat vanaf bouwjaar 2019 grotere hoeveelheden BEV's beschikbaar waren. PHEV's vertonen een lichte piek voor bouwjaren 2015 en 2016, lopen daarna terug, en zijn vanaf bouwjaar 2020 in nog aanzienlijk grotere hoeveelheden beschikbaar. Dieselauto's verdwijnen nagenoeg voor de meest recente bouwjaren. Dit is in lijn met de sterke terugloop van diesel nieuwverkopen, zoals te zien in Figuur 4. Zoals Figuur 46 laat zien, hebben aangeboden dieselauto's verreweg het hoogste kilometrage. Voor met name de meest recente bouwjaren is dit beeld echter gebaseerd op een zeer beperkt aantal voertuigen.

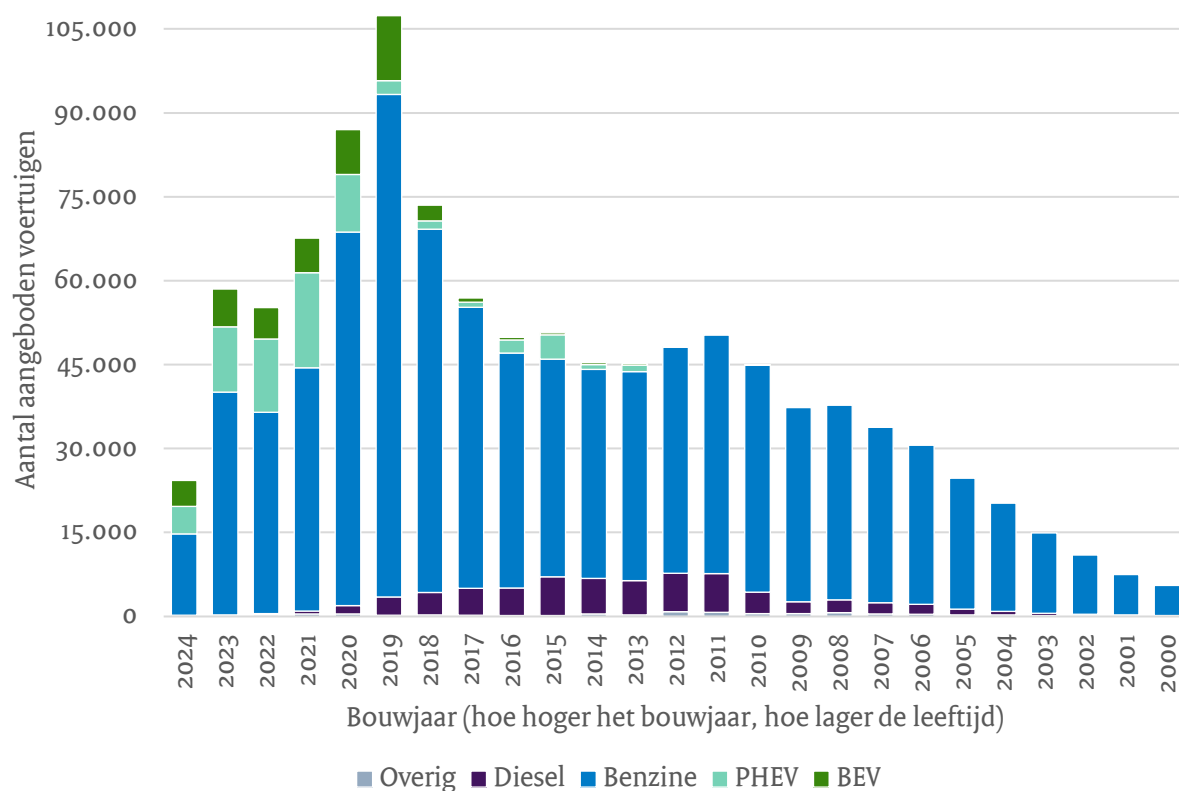
BEV's vooral beschikbaar in hogere prijsklassen en segmenten

In de lagere prijsklassen (tot €15.000) staan momenteel nog vrijwel alleen benzine- en dieselauto's te koop (Figuur 47). Occasion BEV's en PHEV's zijn daarmee nog nauwelijks beschikbaar voor kopers met een relatief kleine beurs. De lagere prijscategorieën bestaan vooral uit oudere auto's, uit een periode waarin BEV's en PHEV's nog niet of nauwelijks in het wagenpark aanwezig waren. Het is dus aannemelijk dat dit beeld in de toekomst zal veranderen. Zoals Figuur 48 laat zien, worden BEV's voornamelijk aangeboden in de hogere segmenten, terwijl benzineauto's juist vooral in lagere segmenten worden aangeboden.

³³ Hiervoor wordt gebruikgemaakt van data van Gaspedaal.nl. Gaspedaal is een verzamelsite die informatie over auto's van verschillende aanbieders samenbrengt. De site biedt daarmee een uitgebreid overzicht van het occasionaanbod in Nederland. Het beeld is echter niet geheel compleet, aangezien niet alle te koop staande voertuigen bij de aanbieders van Gaspedaal worden geadverteerd. Voor meer uitleg over deze dataset, zie bijlage A.

4.4.1. Aanbod van binnenlandse occasions in 2024 naar bouwjaar

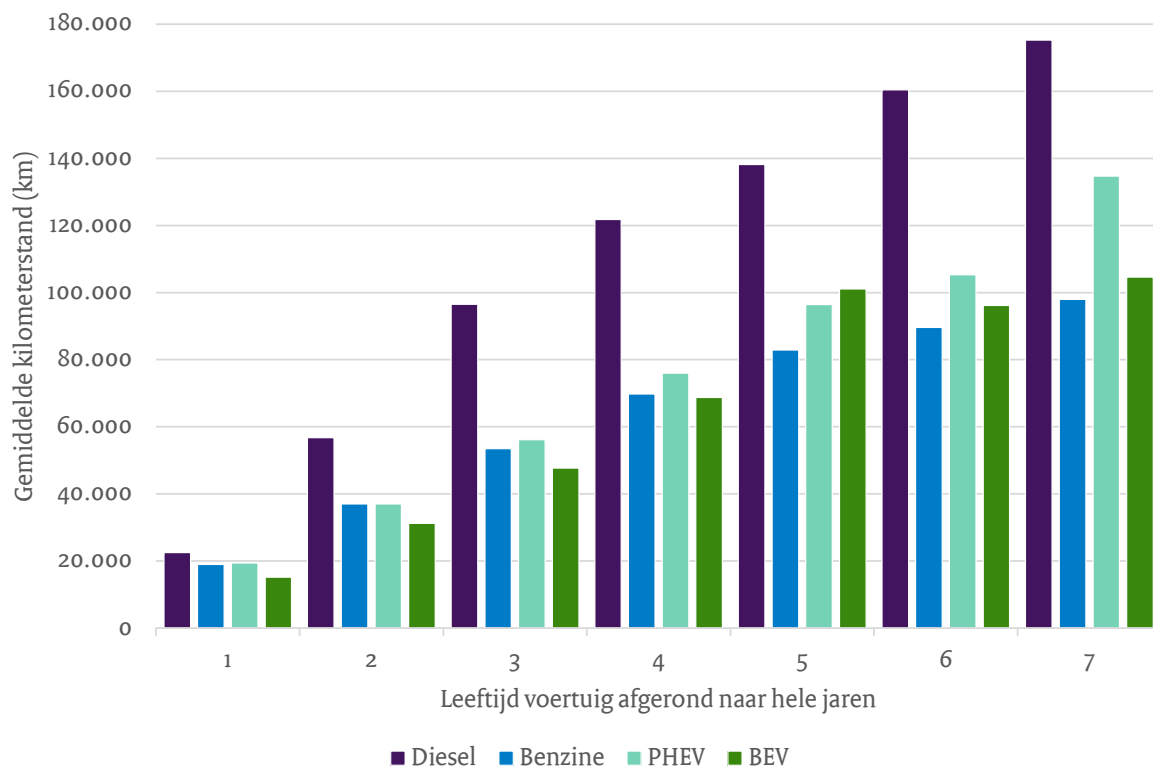
- Het aanbod van binnenlandse occasions op Gaspedaal.nl in 2024 laat een piek zien van auto's uit 2019. Dit komt grosso modo overeen met het aflopen van het gemiddelde leasecontract
- Van de auto's die in 2024 te koop zijn aangeboden, waren er bijna 48.000 BEV's
- Aangeboden binnenlandse occasion BEV's zijn vrijwel allemaal uit recentere jaren. Vanaf bouwjaar 2018 worden deze duidelijk zichtbaar in de grafiek. Vanaf 2018 waren de aantallen nieuwverkopen beduidend hoger dan in de jaren ervoor. Daardoor is er in 2024 in het occasions aanbod van auto's met een bouwjaar vanaf 2018 ook een duidelijke toename van het aantal BEV's te zien
- Er zijn relatief veel PHEV's met bouwjaren 2015 en 2016 beschikbaar. Van de daaropvolgende bouwjaren worden er minder PHEV's aangeboden, om vervolgens vanaf bouwjaar 2020 weer aanzienlijk toe te nemen
- Het aanbod van dieselvoertuigen op de binnenlandse occasionmarkt is voor de meest recente bouwjaren vrijwel geheel verdwenen



Figuur 45: Aantal auto's op Gaspedaal.nl in 2024 per bouwjaar (c.q. leeftijd) en aandrijflijn

4.4.2. Gemiddelde kilometerstand van binnenlandse occasions naar leeftijd en aandrijflijn³⁴

- Bij de jongere aangeboden auto's (1 t/m 4 jaar) hebben BEV's de laagste kilometerstand, voor wat oudere auto's (5 t/m 7 jaar) zijn dat benzineauto's. De verschillen, ook met PHEV's, zijn over het algemeen echter klein
- Dieselauto's worden met een aanzienlijk hoger kilometrage aangeboden dan auto's van alle andere aandrijflijnen. Hierbij moet wel worden vermeld dat het aantal dieselauto's, met name in de jongste leeftijden, zeer beperkt is

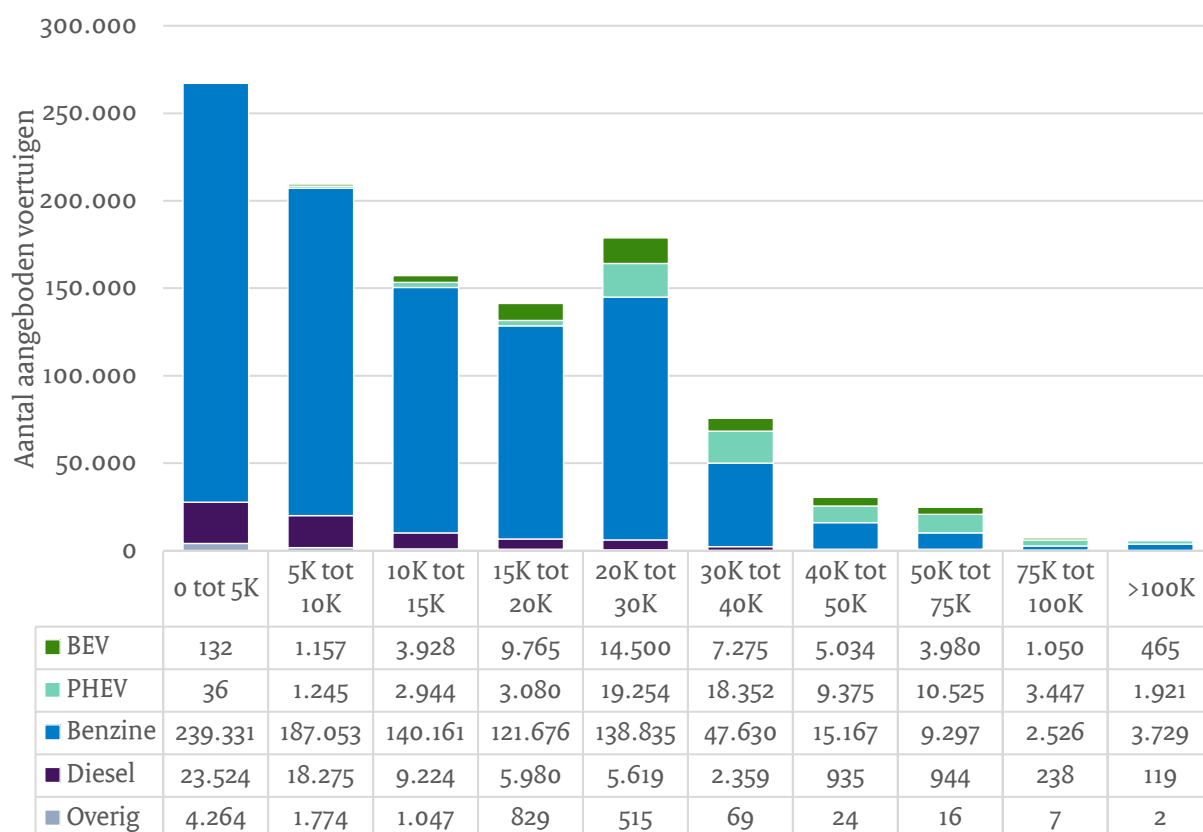


Figuur 46: Gemiddelde kilometerstand van auto's op Gaspedaal.nl in 2024 per leeftijd (1 t/m 7 jaar oud) en aandrijflijn

³⁴ Auto's met een overige aandrijflijn, inclusief FCEV's, zijn hier uitgesloten vanwege zeer kleine aantallen.

4.4.3. Aantal binnenlandse occasions naar prijscategorie en aandrijflijn

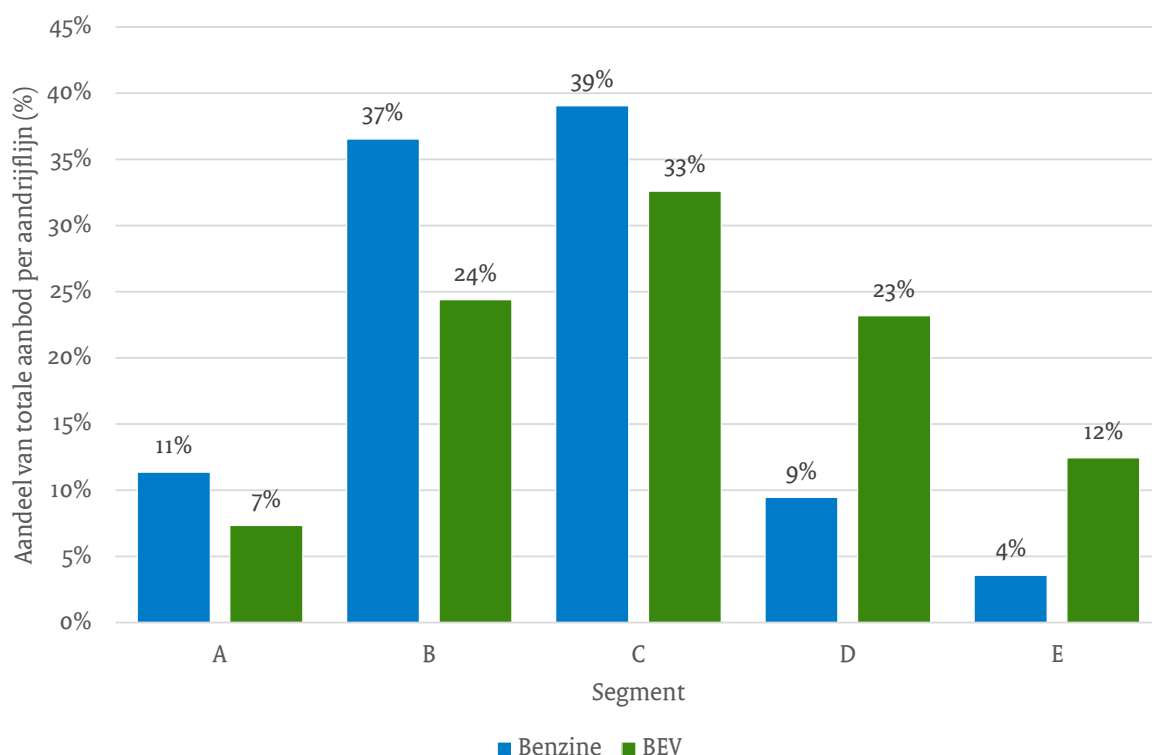
- Het merendeel van de binnenlandse occasions, bijna 58%, wordt aangeboden voor een prijs in de laagste drie prijscategorieën, tot €15.000. Hier zitten nauwelijks BEV's of FCEV's tussen
- Vanaf €15.000 zijn er meer BEV's beschikbaar, maar nog nauwelijks PHEV's. Vanaf €20.000 stijgt het aandeel beschikbare PHEV's. In de prijscategorie €50.000 - €75.000 omvatten PHEV's zelfs het grootste deel van het aanbod



Figuur 47: Aantal aangeboden auto's op Gaspedaal.nl in 2024 per prijscategorie en aandrijflijn

4.4.4. Aangeboden benzine en BEV binnenlandse occasions naar segment

- Het merendeel van de aangeboden binnenlandse occasions met een benzinemotor valt in de segmenten B en C. Samen zijn deze segmenten goed voor 76% van de aangeboden benzineauto's
- Aangeboden BEV's vallen met name in de segmenten B, C en D. Deze drie segmenten zijn samen goed voor 80% van het aanbod van BEV-occasions
- Er worden relatief veel BEV's aangeboden in de hogere segmenten, D en E. Die segmenten zijn bij de BEV's samen goed voor 35% van het aanbod, terwijl dat bij benzineauto's 13% is



Figuur 48: Aandeel auto's op Gaspedaal.nl in 2024 met een benzine- of BEV-aandrijflijn naar segment (telt per aandrijflijn op tot 100%)

5. Uitstroom: Export en Sloop

Dit hoofdstuk omschrijft de trends in de uitstroom van personenauto's uit het Nederlandse wagenpark, van de jaren 2013 tot en met 2024. De uitstroom bestaat vrijwel geheel uit export en sloop (demontage). Verschillende aspecten van uitstroom komen aan bod: de omvang en samenstelling van de uitstroom en de uitstroomkans (paragraaf 5.1). Daarnaast wordt in paragraaf 5.2 en paragraaf 5.3 dieper ingegaan op respectievelijk export en sloop.

5.1. Hoofdontwikkelingen in de uitstroom: omvang en samenstelling

Sloop nam in 2024 iets toe, maar export blijft de belangrijkste reden voor uitstroom

Jaarlijks verdwijnen ongeveer 450.000 auto's uit het Nederlandse wagenpark, voornamelijk door export (rond de 60%) en sloop (rond de 40%), zie Figuur 49. Het aandeel sloop nam de afgelopen jaren geleidelijk af, maar in 2024 is juist weer een lichte toename zichtbaar. Vrijwel alle auto's die worden gesloopt, zijn benzineauto's (zie Figuur 50). Dieselauto's die het wagenpark verlaten, betreffen vrijwel allemaal export. Ook bij BEV's verloopt de uitstroom vrijwel uitsluitend via export. Bij benzineauto's is de uitstroom gelijker verdeeld: ongeveer de helft werd in 2024 geëxporteerd, de andere helft gesloopt.

Diesel verdwijnt uit wagenpark, export van BEV's sterk toegenomen in 2024

Hoewel het absolute aantal uitgestroomde dieselauto's afneemt (zie Figuur 50), stijgt de uitstroom relatief ten opzichte van het aantal diesels dat nog in gebruik is. Waar in 2013 tot en met 2017 de dieseluitstroom constant rond de 10% van het diesel wagenpark lag, steeg dit percentage vanaf 2018 snel (zie Figuur 51). De totale dieselvloot krimpt dus steeds verder, omdat meer dieselauto's het wagenpark verlaten dan erbij komen. Opvallend is daarnaast dat er in 2024 relatief veel BEV's zijn geëxporteerd. De uitstroom lag in eerdere jaren tussen de 1-2% van de BEV's in gebruik, terwijl het in 2024 om 4% ging.

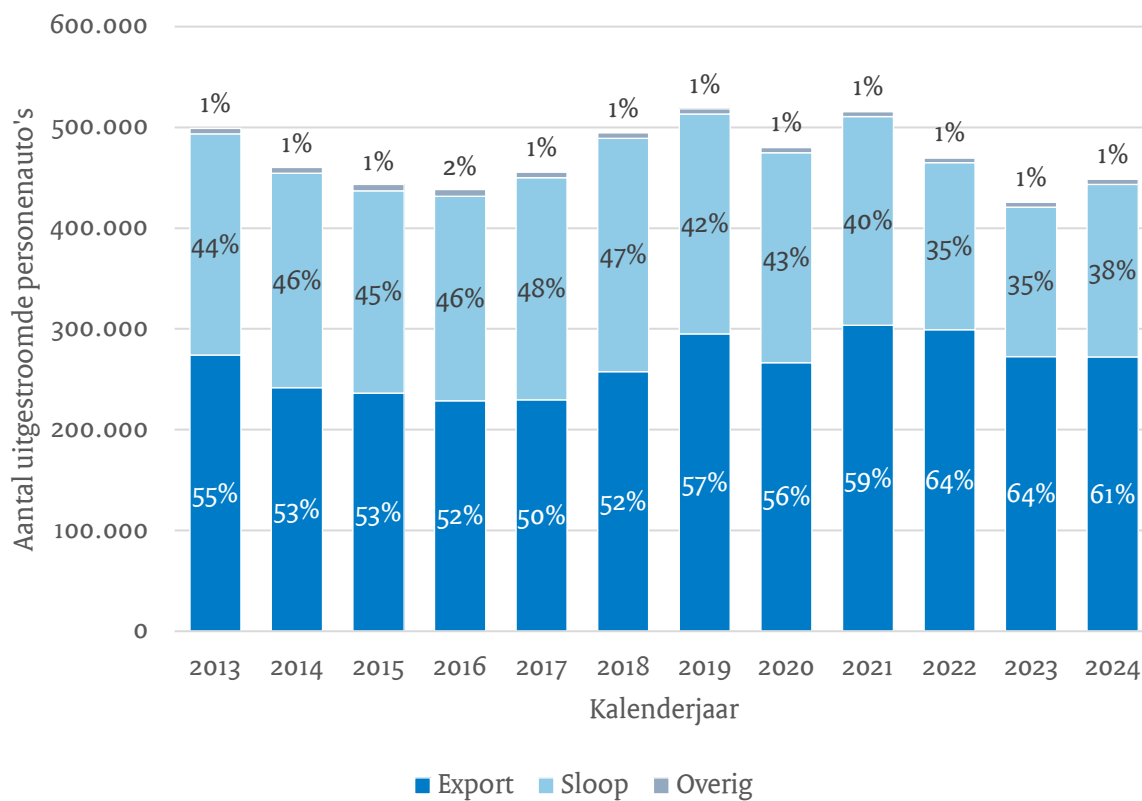
Diesels stromen vroeg uit, benzineauto's blijven langer in het wagenpark

Diesels verlaten het Nederlandse wagenpark het snelst (zie Figuur 52). Naar schatting is de helft van de diesels al verdwenen rond de leeftijd van 5,7 jaar en bij 14 jaar is 90% uitgestroomd. Benzineauto's blijven daarentegen veel langer binnen Nederland in gebruik: de mediaan ligt op 21,2 jaar.

De uitstroomkansen van BEV's en PHEV's zijn nog niet indicatief voor de toekomst, omdat de EV-markt nog sterk in ontwikkeling is.

5.1.1. Omvang uitstroom

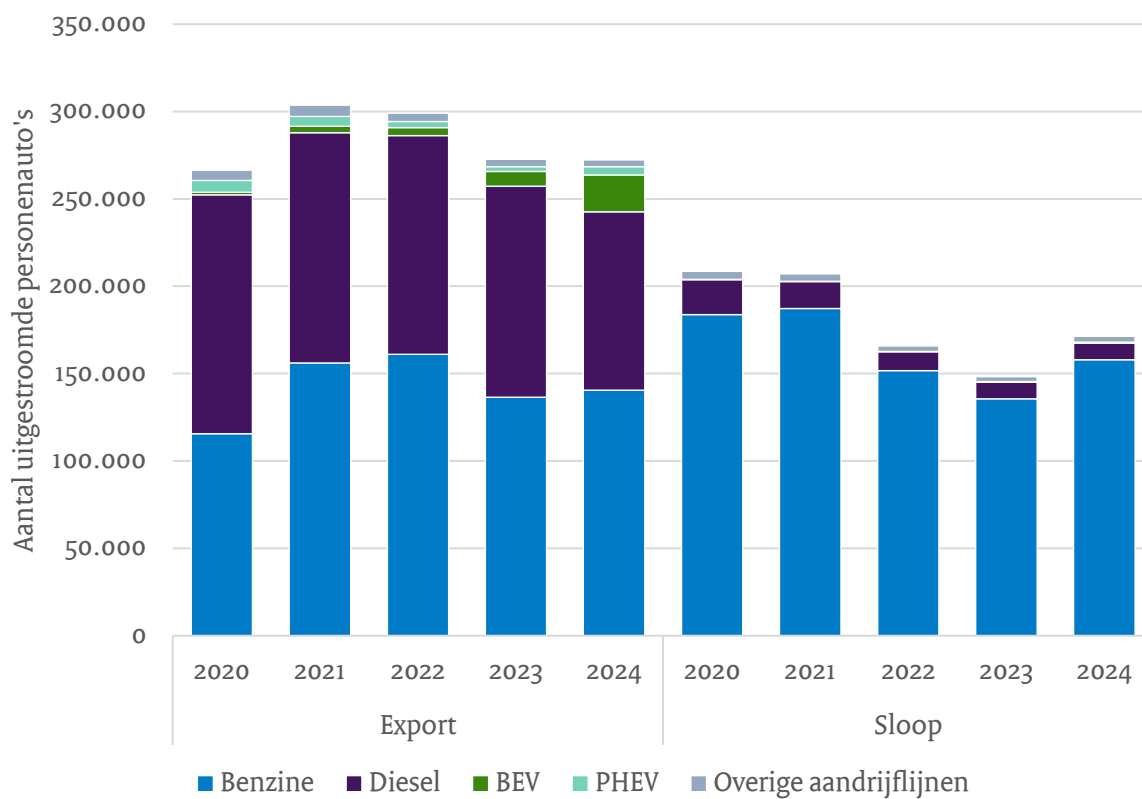
- De uitstroom schommelt rond de 450.000 auto's per jaar
- Het aantal uitgestroomde auto's is in 2024 weer licht gestegen, na twee opeenvolgende jaren van daling
- Aandeel sloop laat na jarenlange afname weer een lichte toename zien



Figuur 49: Aantallen en aandelen uitgestroomde auto's per kalenderjaar

5.1.2. Uitstroom per aandrijflijn

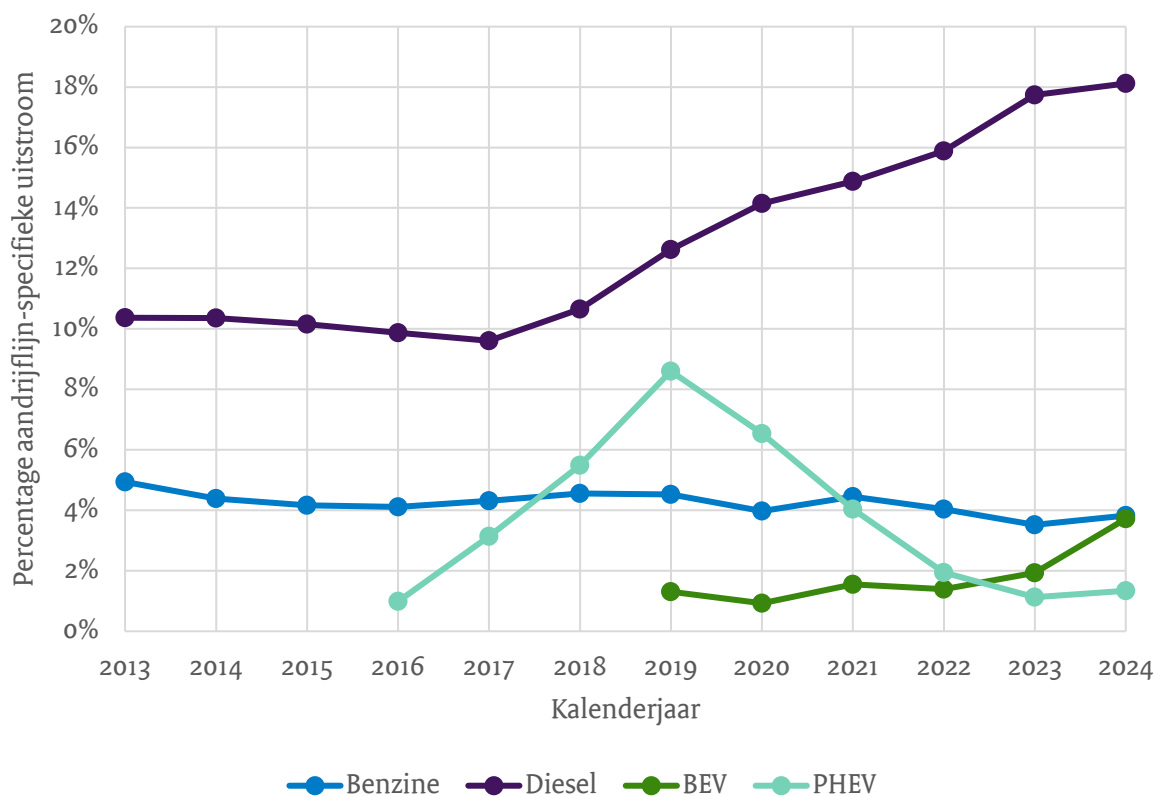
- Van de gesloopte auto's in 2024 was 92% een benzineauto
- Het aantal dieselexport neemt zichtbaar af



Figuur 50: Aantallen uitstroom per aandrijflijn per kalenderjaar

5.1.3. Uitstroom ten opzichte van auto's in gebruik per aandrijflijn

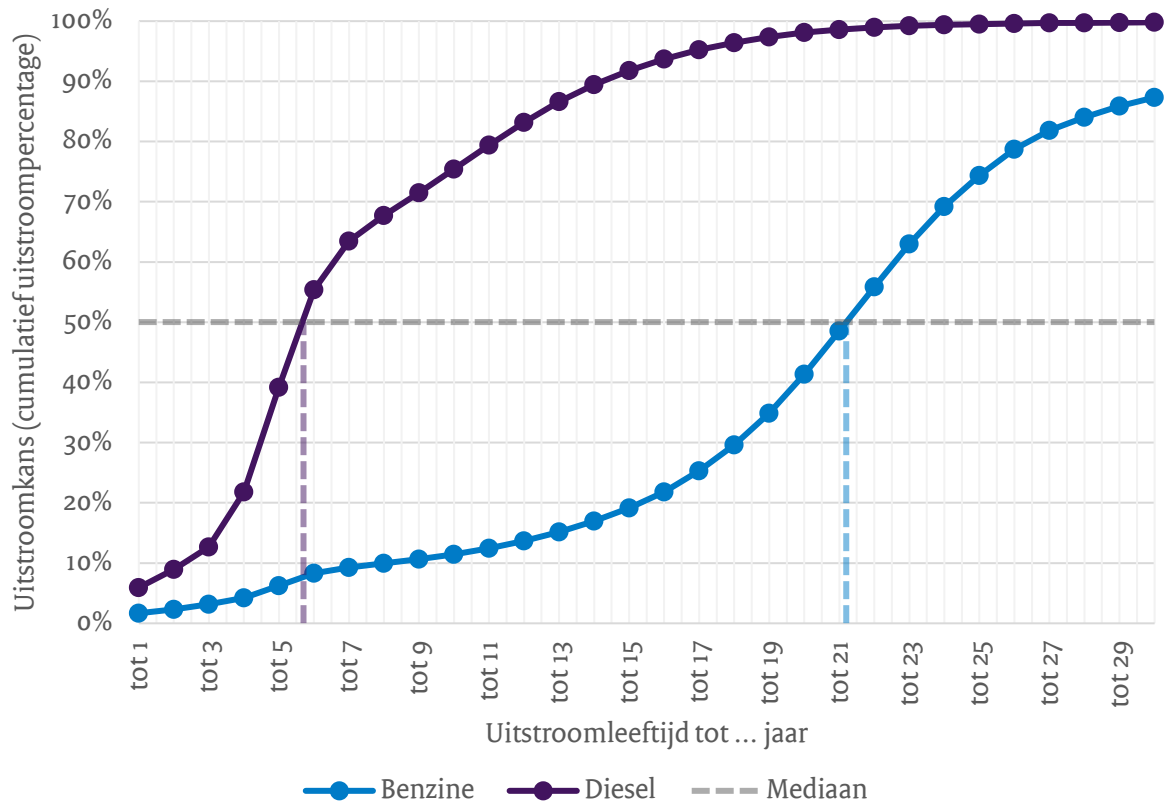
- Het percentage dieseluitstroom ten opzichte van het aantal diesels in gebruik neemt sinds 2018 toe
- Opvallend is het verhoogde percentage BEV-uitstroom ten opzichte van het aantal BEV's in gebruik in 2024
- De aandrijflijn-specifieke uitstroom voor diesel, benzine en PHEV is vrijwel gelijk gebleven in 2024 ten opzichte van een jaar eerder



Figuur 51: De uitstroom per aandrijflijn per kalenderjaar als percentage van de auto's in gebruik

5.1.4. Uitstroomkans

- Voor diesels is de mediaan van de overlevingsduur 5,7 jaar. Dat wil zeggen: 50% van de diesels stroomt uit vóór die leeftijd en 50% blijft langer in het wagenpark dan 5,7 jaar
- Voor benzineauto's ligt de mediaanleeftijd op 21,2 jaar



Figuur 52: Uitstroomkans van personenauto's op benzine en diesel, gebaseerd op de uitstroom en het wagenpark in 2024

5.2. Exportleeftijden en -segmenten

Benzineauto's steeds jonger geëxporteerd, diesels juist ouder

Na een jarenlange stijging, neemt de gemiddelde exportleeftijd van benzineauto's de laatste drie jaren af (zie Tabel 5). Mogelijk worden jongere benzineauto's sneller vervangen door elektrische of hybride modellen.

In 2024 lag de gemiddelde leeftijd van dieselauto's bij export op 11,2 jaar. Dat is beduidend hoger dan de eerder genoemde mediaanleeftijd van uitstroom (5,7 jaar), wat erop wijst dat relatief veel oude diesels het land verlieten of dat ook de kleine groep sloopdiesels relatief oud was.

Duidelijke pieken dieselexport en BEV-export, benzine-export meer verdeeld

Voor dieselauto's is er een duidelijke piek in de exportleeftijd van rond de 5 jaar te zien (zie Figuur 53). Het exportpercentage is bij die leeftijd 26%. Dat betekent dat van alle dieselauto's in gebruik van 5 jaar oud meer dan een kwart werd geëxporteerd. Ook bij BEV's is een duidelijke piek te zien bij de leeftijd van 5 jaar met een exportpercentage van 20%. Deze pieken kunnen mogelijk worden verklaard door het aflopen van leasecontracten voor zakelijke rijders.

De exportpercentages van benzineauto's liggen vele malen lager dan die van dieselauto's. Van de 5-jarige benzineauto's stroomde slechts 2% uit door export. Vanaf een autoleeftijd van 8 tot en met 23 jaar geldt dat hoe ouder de benzineauto is, hoe groter het exportpercentage.

Middelhoge segmenten spelen een dominante rol in de export

Vergeleken met de segmenten in het wagenpark, wordt er bij benzineauto's relatief weinig in de lagere segmenten (A en B) geëxporteerd en veel in de middelhoge segmenten (met name segment C, maar ook segment D). Ook bij diesels is het C-segment iets sterker vertegenwoordigd in de export ten opzichte van het wagenpark, al is wel een dalende trend zien (zie Figuur 54).

Export van BEV's gestegen in 2024 ten opzichte van de jaren ervoor

Opvallend is de sterke groei van de export van BEV's in 2024, met name in het D-segment (zie Figuur 55). Het gaat voornamelijk om de Tesla Model 3, die 30% van de BEV-export besloeg in 2024 (zie Tabel 6). Daarnaast werden relatief veel E-segment BEV's geëxporteerd in verhouding tot hun aandeel in het BEV-wagenpark en relatief weinig C-segment BEV's. Toch waren de segmenten A, B en C samen goed voor 45% van de BEV-export. Mogelijk is de binnenlandse vraag naar oudere BEV's beperkt of biedt export handelaren een betere marge.

5.2.1. Exportleeftijden

- Vanaf 2021 steeg de gemiddelde exportleeftijd (mogelijk bleven auto's langer in gebruik door COVID-19), maar de laatste jaren neemt de gemiddelde exportleeftijd weer enigszins af
- Benzineauto's worden de laatste jaren steeds jonger geëxporteerd, terwijl de exportleeftijd van diesels toeneemt
- Ook de exportleeftijden van BEV's en PHEV's nemen toe, onder andere doordat deze voertuigen inmiddels al langere tijd op de markt zijn

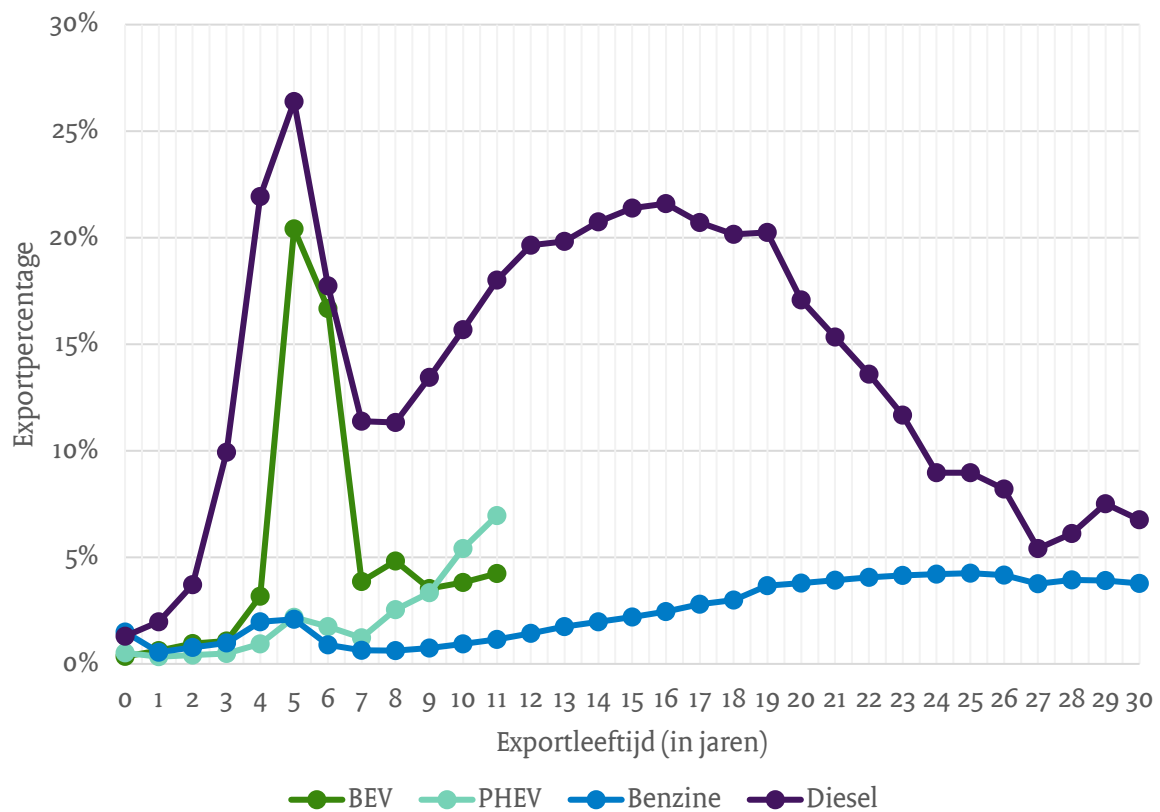
Tabel 5: Gemiddelde exportleeftijden³⁵ per aandrijflijn per kalenderjaar (totaal is inclusief aandrijflijnen die niet worden getoond)

	BEV	PHEV	Benzine	Diesel	Totaal
2013	1,1	2,7	13,4	9,4	11,6
2014	0,6	1,5	13,5	9,7	11,7
2015	1,7	2,5	14,3	9,2	11,6
2016	1,6	3,2	14,3	9,4	11,7
2017	1,7	3,2	14,5	9,4	11,8
2018	2,4	4,4	14,9	9,2	11,9
2019	3,5	4,7	15,0	8,7	11,7
2020	3,3	5,0	15,5	9,1	11,8
2021	2,7	5,3	16,1	9,5	12,8
2022	3,3	6,0	15,8	9,9	13,0
2023	4,3	6,8	15,1	10,2	12,5
2024	4,6	7,0	14,5	11,2	12,4

³⁵ Exclusief oldtimers (40 jaar en ouder)

5.2.2. Exportpercentage

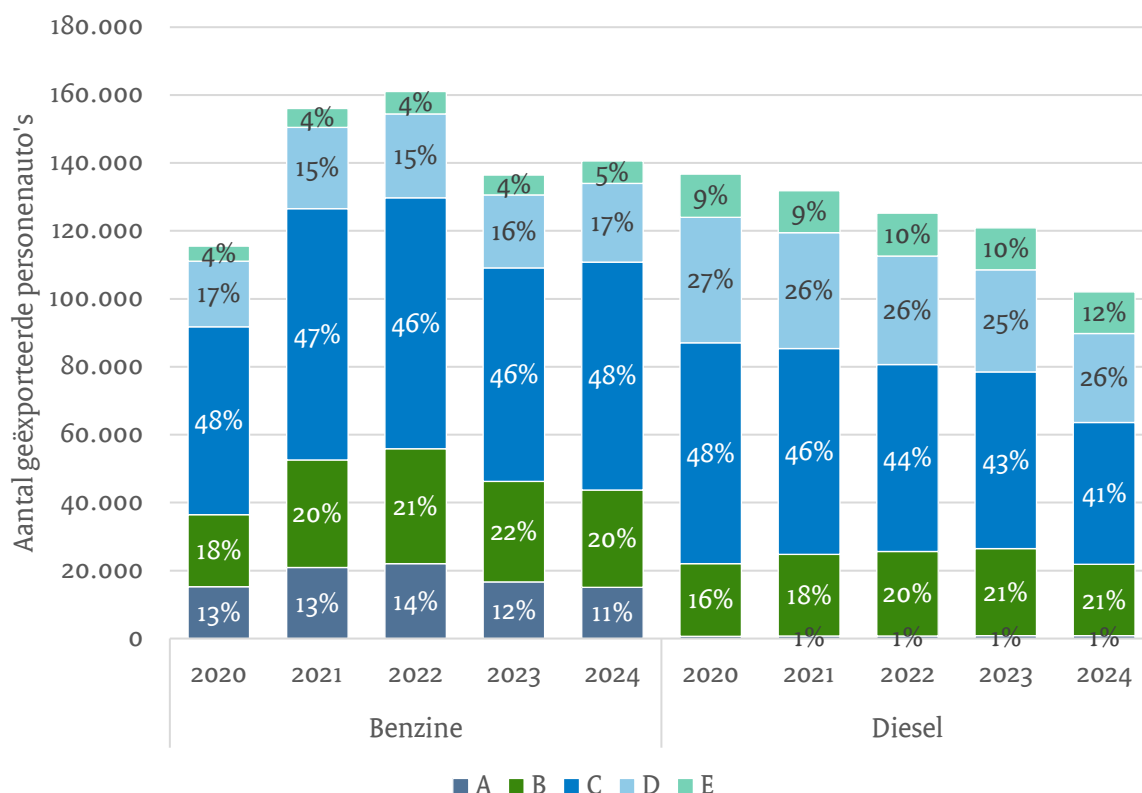
- Het exportpercentage is het aantal (aandrijflijn-specifieke) exportauto's van een bepaalde leeftijd ten opzichte van het totaal aantal auto's in gebruik met dezelfde leeftijd en dezelfde aandrijflijn
- Bij zowel diesel als BEV is een duidelijke piek te zien in het exportpercentage bij een leeftijd van 5 jaar, vermoedelijk als gevolg van aflopende leasecontracten
- Bij de BEV's en PHEV's moet in ogenschouw worden genomen dat deze auto's minder lang op de markt bestaan en dat de absolute aantallen export voor deze aandrijflijnen nog gering zijn



Figuur 53: Exportpercentage voor verschillende aandrijflijnen in 2024

5.2.3. Export per segment: benzine en diesel

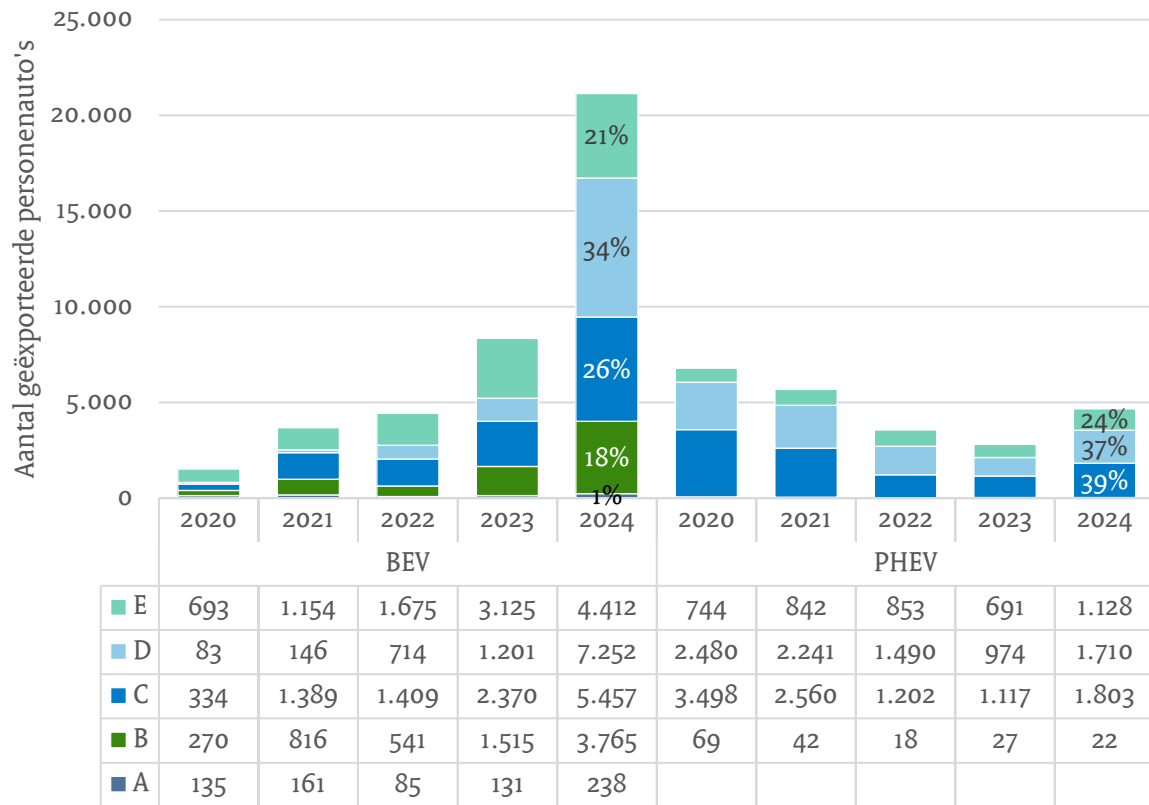
- Vergeleken met de segmenten in het wagenpark, wordt er bij benzineauto's relatief weinig in de lagere segmenten (A en B) geëxporteerd en veel in het middelhoge segment (C en D)
- De segmentverhoudingen bij diesels komen grotendeels overeen met die van het diesel wagenpark. Er wordt bij diesels iets meer geëxporteerd uit het C-segment vergeleken met het diesel wagenpark , al laat dit segment over de jaren heen een dalende trend zien.



Figuur 54: Aantallen en aandelen geëxporteerde benzine en diesel personenauto's per segment per kalenderjaar

5.2.4. Export per segment: BEV en PHEV

- Opvallend is de sterke toename in BEV-export in 2024
- Vergeleken met de wagenpark segmentsamenstelling van BEV's werd er in 2024 relatief veel E-segment en weinig C-segment geëxporteerd
- Het aandeel D-segment BEV-export is in 2024 sterk toegenomen ten opzichte van de jaren ervoor



Figuur 55: Aantallen en aandelen geëxporteerde BEV's en PHEV's per segment per kalenderjaar

5.2.5. Top 10 merkmodellen in de BEV-export

- Van de totale BEV-export in 2024 betrof 30,2% een Tesla Model 3 (segment D)
- Segmenten A, B en C waren in 2024 goed voor 45% van de totale BEV-export en van de tien meest geëxporteerde merkmodellen behoorde 30% tot deze segmenten
- De export van de Jaguar I-Pace (segment E) in 2024 valt op, vooral in het licht van het aantal voertuigen dat eind 2023 nog in Nederland rondreed: 3.220 stuks

Tabel 6: Top 10 meest geëxporteerde BEV-merkmodellen in 2024 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel

Merk-model		Aantal export	
1	TESLA MODEL 3 (D)	6.372	30,2%
2	HYUNDAI KONA (B)	2.066	9,8%
3	KIA E-NIRO (C)	1.636	7,7%
4	TESLA MODEL S (E)	1.405	6,7%
5	NISSAN LEAF (C)	1.306	6,2%
6	JAGUAR I-PACE (E)	1.189	5,6%
7	VOLKSWAGEN E-GOLF (C)	764	3,6%
8	AUDI E-TRON (E)	725	3,4%
9	TESLA MODEL X (E)	576	2,7%
10	HYUNDAI IONIQ (C)	541	2,6%

5.3. Sloop per segment en sloopleeftijden

Segmentverdeling sloop volgt segmentverdeling wagenpark bij benzineauto's

Sloop bestaat vrijwel geheel uit benzineauto's (92% in 2024). De segmentverdeling van de sloop-benzineauto's komt vrijwel geheel overeen met de segmentverdeling van benzineauto's in het wagenpark. De lagere segmenten (A en B) worden relatief iets meer gesloopt dan de hogere segmenten (C, D en E).

Gemiddelde sloopleeftijd neemt toe

Zowel benzineauto's als diesels blijven steeds langer in het wagenpark voordat ze worden gesloopt. De gemiddelde sloopleeftijd neemt dan ook toe (zie Tabel 7). Diesels worden echter gemiddeld zo'n drie jaar eerder gesloopt dan benzineauto's, mogelijk doordat ze intensiever worden gebruikt en gemiddeld meer kilometers afleggen.

Voor benzineauto's geldt een zeer laag slooppercentage tot en met ongeveer 14 jaar (zie Figuur 56). Dat betekent dat bijna geen benzineauto tot en met 14 jaar oud wordt gesloopt. Vanaf 15 tot 23 jaar geldt dat hoe ouder de benzineauto is, hoe groter het slooppercentage. De piek van de sloop van benzineauto's ligt bij 25 jaar. Hetzelfde patroon is te zien voor dieselauto's, waarbij de piek ook ligt op 25 jaar. Een jaar eerder lag de piek voor beide aandrijflijsen op 23 jaar.

5.3.1. Uitstroomleeftijden sloop

- De gemiddelde sloopleeftijd neemt elk jaar toe
- Diesels worden gemiddeld drie jaar eerder gesloopt dan benzineauto's

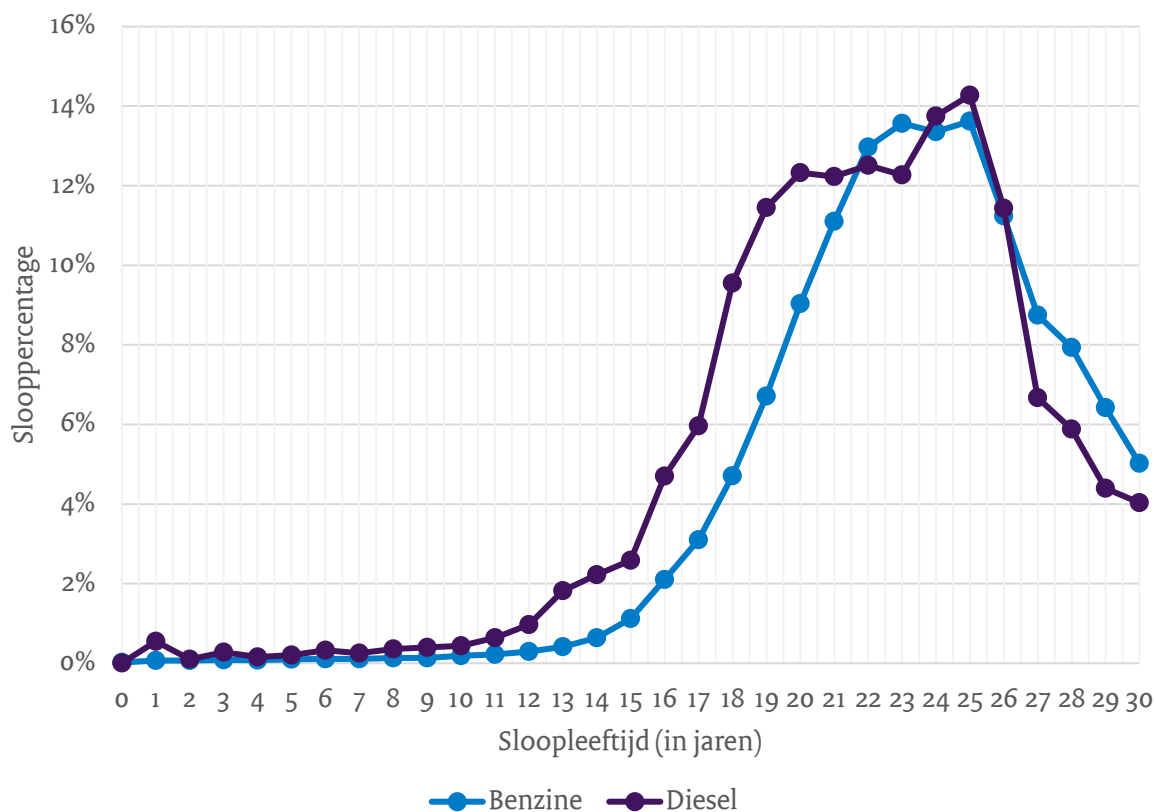
Tabel 7: Gemiddelde sloopleeftijden³⁶ per aandrijflijn per kalenderjaar voor in Nederland gesloopte auto's (totaal is inclusief aandrijflijnen die niet worden getoond)

	Benzine	Diesel	Totaal
2013	17,4	15,6	17,2
2014	17,8	16,6	17,7
2015	17,9	15,6	17,7
2016	18,2	15,7	18,0
2017	18,5	15,8	18,3
2018	18,7	15,9	18,5
2019	19,0	15,9	18,7
2020	19,3	16,3	19,0
2021	19,6	16,6	19,4
2022	19,8	16,8	19,6
2023	20,1	16,7	19,8
2024	20,4	16,9	20,2

³⁶ Exclusief oldtimers (40 jaar en ouder)

5.3.2. Sloopeercentage

- Het sloopeercentage is het aantal (aandrijflijn-specifieke) sloopauto's van een bepaalde leeftijd ten opzichte van het totaal aantal auto's in gebruik met dezelfde leeftijd en dezelfde aandrijflijn
- Bijna geen benzineauto tot 14 jaar wordt gesloopt
- De piek van de sloop ligt voor beide aandrijflijnen op 25 jaar



Figuur 56: Sloopeercentage voor benzineauto's en dieselauto's in 2024

6. In-, door- en uitstroom ten opzichte van elkaar

In dit hoofdstuk worden de in-, door- en uitstroom ten opzichte van elkaar beschouwd. Paragraaf 6.1 geeft een kort overzicht van de relatieve omvang van de verschillende handelsstromen waarbij de focus ligt op BEV's. In paragraaf 6.2 worden de nieuwverkopen en occasion import ten opzichte van elkaar bekeken. Paragraaf 6.3 schetst de instroom ten opzichte van de uitstroom. De occasion import en de doorstroom op de binnenlandse occasionmarkt worden tegen elkaar afgezet in paragraaf 6.4.

6.1. Aantallen en aandelen van handelsstromen³⁷

- In totaal werden in 2024 bijna 245 duizend BEV's verhandeld (ten opzichte van ruim 183 duizend een jaar eerder)
- Bij BEV's is het aandeel nieuwverkopen verreweg het grootst, bij de andere aandrijfliijnen is dat de binnenlandse occasionmarkt

Tabel 8: Handelsstromen van BEV's en van alle andere personenauto's in 2023 en 2024: aantallen en percentages

		BEV		Andere aandrijfliijnen	
Nieuw	2024	130.937	53,5%	244.645	10,0%
	2023	111.011	60,6%	250.656	11,0%
Occasion import	2024	14.752	6,0%	258.627	10,6%
	2023	16.732	9,1%	223.516	9,8%
Binnenlandse occasions	2024	77.411	31,6%	1.505.778	61,8%
	2023	46.738	25,5%	1.378.170	60,7%
Export	2024	21.124	8,6%	251.056	10,3%
	2023	8.342	4,6%	264.320	11,6%
Sloop en overige uitstroom	2024	450	0,2%	175.703	7,2%
	2023	261	0,1%	152.599	6,7%
Totaal	2024	244.674	100%	2.435.809	100%
	2023	183.084	100%	2.269.261	100%

³⁷ Auto's kunnen meer dan eens meetellen. Bijvoorbeeld wanneer een auto in hetzelfde jaar op de binnenlandse occasionmarkt wordt doorverkocht nadat het eerder dat jaar bij de nieuwverkopen telde.

6.2. Nieuwverkopen ten opzichte van occasion import

BEV vooral nieuw, grote benzineauto vooral gebruikt

In 2024 bestond de instroom van BEV's in vrijwel alle segmenten grotendeels uit nieuwverkopen (zie Figuur 57). Alleen in segment A – dat slechts 1% van de BEV-nieuwverkopen uitmaakte – was dit beeld afwijkend. Voor PHEV's lag het patroon anders: in de meeste segmenten was de occasion import goed voor meer dan de helft van de instroom. Uitzonderingen hierop zijn segment A en B, waar de instroom nog altijd zeer beperkt is. Bij benzineauto's is een omgekeerd verband zichtbaar: hoe hoger het segment, hoe minder er nieuw wordt gekocht.

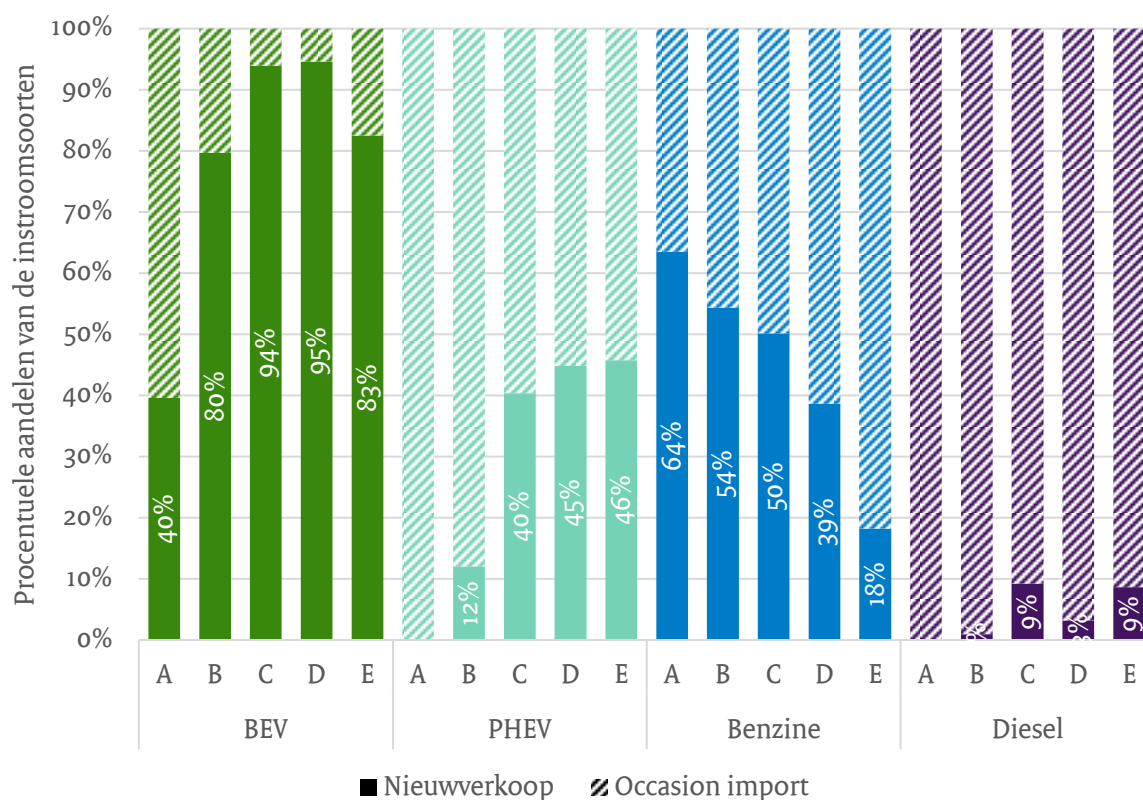
Meeste zakelijke instroom bestaat uit nieuwverkopen, meeste particuliere instroom is occasion import³⁸

BEV's, PHEV's en benzineauto's in het zakelijke deel van de markt worden met name aangeschaft via nieuwverkopen, terwijl diesels juist meer worden geïmporteerd (al is het aantal zeer beperkt), zie Figuur 58 en Figuur 59. Bij particulieren (particuliere koop + private lease) bestaat de instroom van BEV's ook voornamelijk uit nieuwverkopen. PHEV's stromen daarentegen steeds vaker via occasion import in het particuliere deel van de markt, van 48% van de totale instroom in 2022 tot aan 76% in 2024. Benzineauto's komen bij particulieren ook grotendeels via occasion import terecht. Dieselauto's worden door particulieren nauwelijks nieuw aangeschaft.

³⁸ In deze aandelen kan enige vertekening optreden. Een deel van de rechtspersonen kan als (tussen)handelaar hebben opgetreden wanneer geïmporteerde auto's direct zijn doorverkocht aan particulieren. Occasion import is dus mogelijk groter in het particuliere deel van de markt en kleiner in het zakelijke deel van de markt dan in dit rapport weergegeven.

6.2.1. Instroomsoorten per aandrijflijn

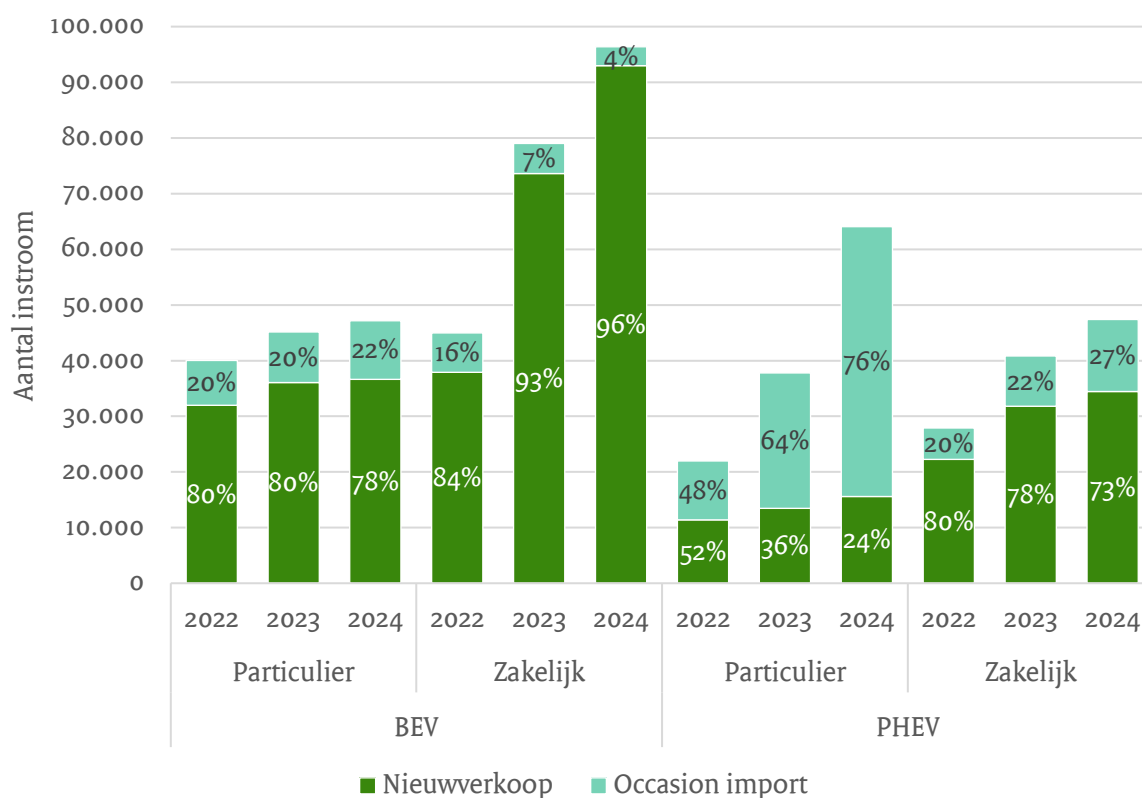
- BEV-instroom bestond in 2024 voor elk segment voornamelijk uit nieuwverkopen, behalve in segment A (welke bij BEV 1% van de nieuwverkopen bedraagt)
- PHEV instroom bestond daarentegen voor meer dan de helft uit occasion import, behalve voor de segmenten A en B (welke zeer gering zijn in de instroom)
- Bij benzine geldt: hoe hoger het segment, hoe minder er nieuw gekocht wordt



Figuur 57: Procentuele aandelen van de instroomsoorten in 2024 per aandrijflijn per segment

6.2.2. Instroomsoorten per soort eigenaar/gebruiker: BEV en PHEV

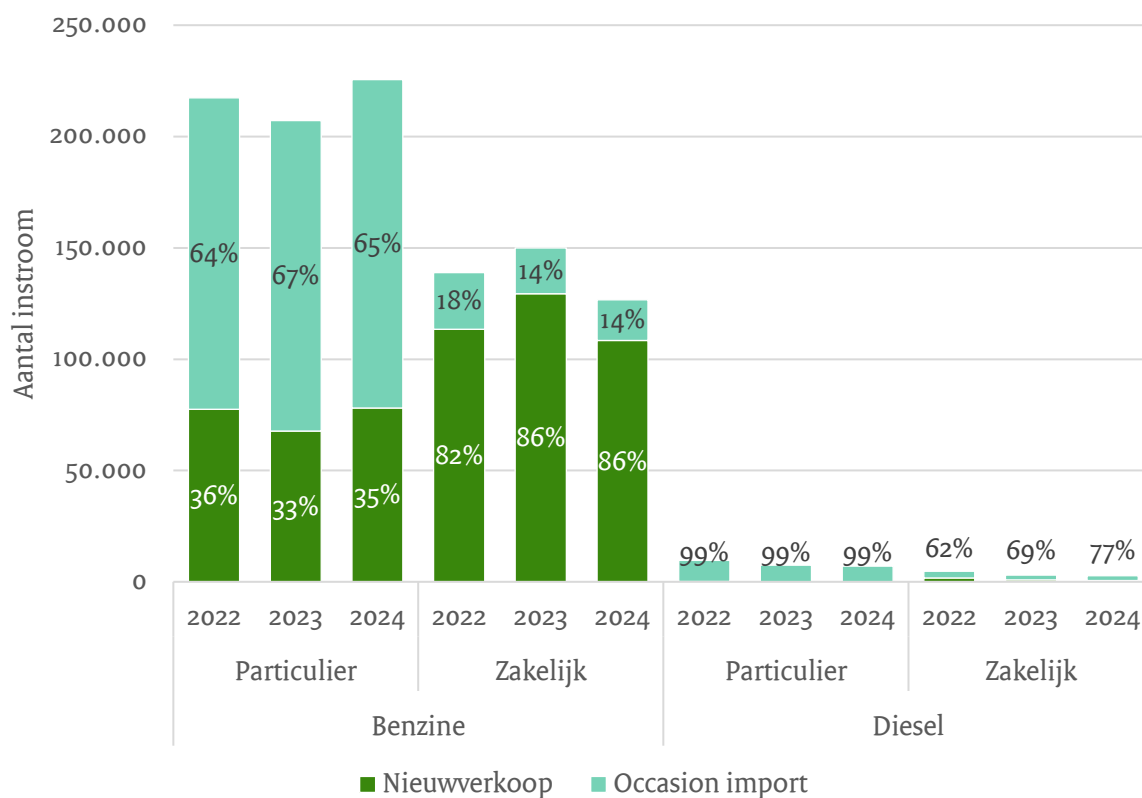
- Zakelijke instroom bestaat bij BEV vrijwel geheel en bij PHEV voor het grootste gedeelte uit nieuwverkopen
- Op de particuliere markt worden iets meer BEV-occasions geïmporteerd, maar het grootste gedeelte bestaat nog steeds uit nieuwverkopen
- Voor PHEV geldt juist het omgekeerde: op de particuliere markt wordt het grootste gedeelte van de PHEV's als occasion geïmporteerd



Figuur 58: Nieuwverkopen en occasion import per soort eigenaar/gebruiker per kalenderjaar voor BEV en PHEV

6.2.3. Instroomsoorten per soort eigenaar/gebruiker: benzine en diesel

- Bij de instroom van benzineauto's geldt dat de particuliere markt ongeveer Twee derde als occasion importeert en een derde nieuw wordt gekocht, terwijl in de zakelijke markt het grootste gedeelte als nieuwverkoop wordt aangeschaft
- De instroom van diesels in de particuliere markt, grotendeels afkomstig uit occasion import, ligt iets hoger dan in de zakelijke markt, maar is in beide deelmarkten zeer beperkt



Figuur 59: Nieuwverkopen en occasion import per soort eigenaar/gebruiker per kalenderjaar voor benzine en diesel

6.3. Instroom ten opzichte van uitstroom

Per saldo 200.000 auto's erbij in 2024, hoogste aantal in afgelopen decennium

De afgelopen jaren is de instroom aanzienlijk is gestegen. De omvang van de instroom betrof in 2024 ruim 600.000 auto's. In 2024 kwamen er per saldo zo'n 200.000 personenauto's bij. Over een langere periode bekeken, is het aandeel occasion import groter geworden en het aandeel van de nieuwverkopen (dus) kleiner (zie Figuur 60).

Instroom PHEV's groeit hard door occasion import, BEV-groei stabiliseert door stijging export

De totale instroom van BEV's is wederom toegenomen in 2024, maar minder hard dan in het jaar ervoor. Door een sterk toegenomen export in 2024, zijn er per saldo ruim 124 duizend BEV's bijgekomen. Dat is ongeveer evenveel als het jaar ervoor (zie Figuur 61). De stijging in occasion import van PHEV's is dusdanig groot dat de occasion import inmiddels meer dan de helft van de totale instroom beslaat.

Bij benzineauto's is de afgelopen jaren weinig veranderd aan de verdeling tussen nieuwverkopen en occasion import (zie Figuur 62). Beide dragen voor ongeveer de helft bij aan de totale instroom. Ook aan de uitstroom is de afgelopen jaren niet veel veranderd. Diesels verdwijnen uit het wagenpark door een zeer beperkte instroom. De uitstroom van diesels neemt enigszins af, waarschijnlijk omdat het diesel-wagenpark steeds kleiner wordt (er valt steeds minder te exporteren en slopen).

Voor het eerst meer BEV-export dan occasion import

Tot en met 2022 was er een sterke toename van BEV occasion import, maar door aan afname van occasion import vanaf 2023 en een sterke toename van de export in 2024, was in 2024 de BEV-export anderhalf keer groter dan de occasion import (zie Figuur 63). Het is de eerste keer dat de BEV-export groter is dan de BEV occasion import.

Met name D-segment in de BEV-export

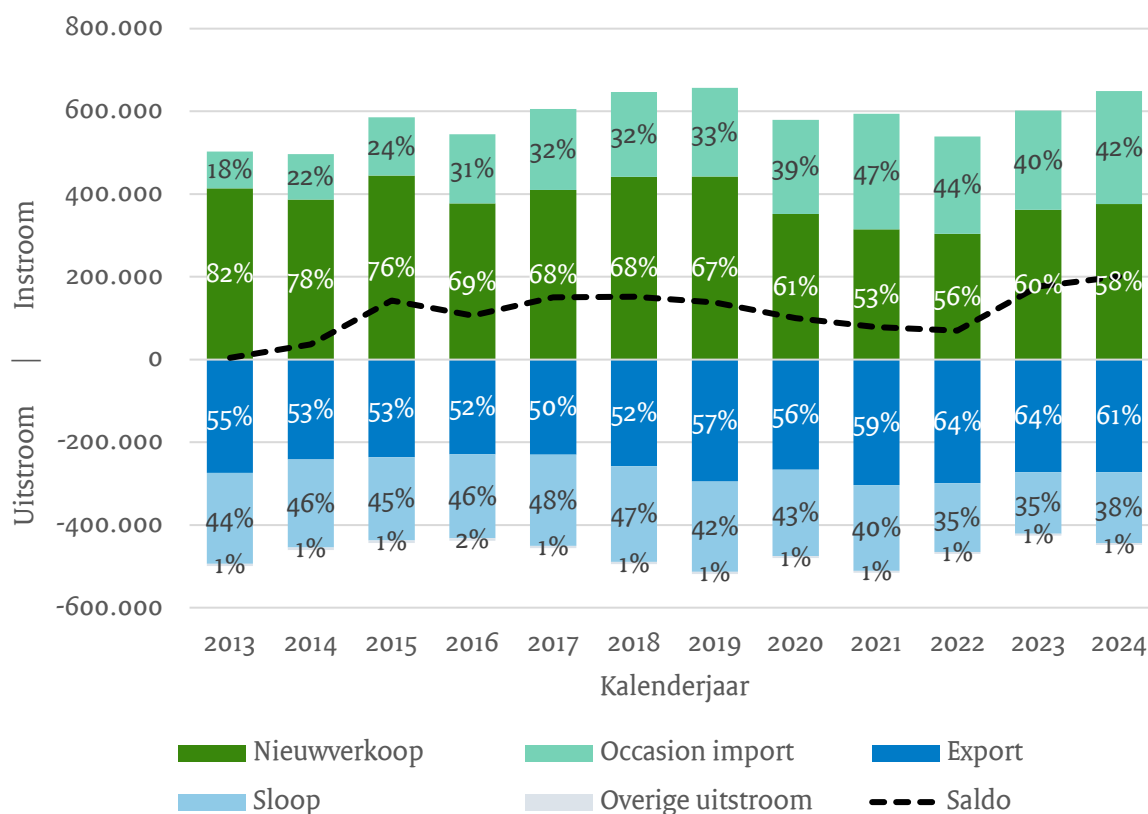
In 2024 had segment D het grootste aandeel in de export van BEV's. In alle segmenten werd echter meer geëxporteerd dan geïmporteerd, behalve in segment A (zie Figuur 64). Bij PHEV valt direct het hoge aantal occasion import op, met name in segment C. Dat segment was goed voor meer dan de helft van de PHEV occasion import in 2024. Bij benzineauto's is de verhouding import/export redelijk in evenwicht voor alle segmenten, behalve voor het B-segment (zie Figuur 65). In dat segment werden meer auto's geïmporteerd dan geëxporteerd. Diesel is een exportmarkt en bij zowel benzineauto's als bij diesels valt met name het grote aandeel export in segment C op. Hoewel de import van diesels zeer beperkt is, valt direct op dat de leeftijd van occasions in het A-segment (85 auto's) relatief zeer hoog is.

Gemiddelde leeftijden van occasion import en export verschilt per aandrijflijn

Omdat de BEV en PHEV nog relatief kort bestaan, zijn ook de gemiddelde import en exportleeftijden relatief laag. Benzineauto's wordt gemiddeld met een leeftijd van ruim 6 jaar geïmporteerd en geëxporteerd met een gemiddelde leeftijd van 14.5 jaar (Figuur 66).

6.3.1. Instroom ten opzichte van uitstroom

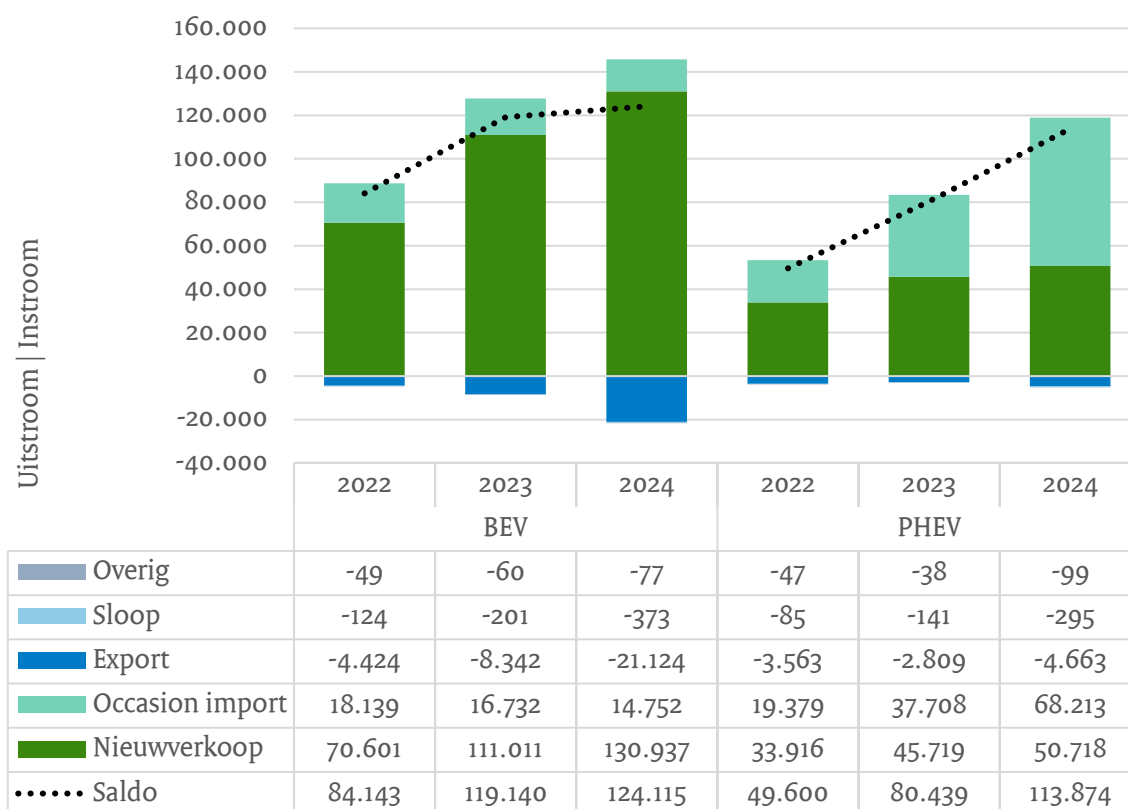
- Aandeel occasion import door de jaren heen sterk gestegen
- De totale instroom is in de afgelopen drie jaren gestegen tot ruim boven de 600 duizend personenauto's
- Per saldo zijn er in 2024 ruim 200 duizend personenauto's bijgekomen, het hoogste aantal in het afgelopen decennium



Figuur 60: In-en uitstroom per soort per kalenderjaar en saldo

6.3.2. In- en uitstroom: BEV en PHEV

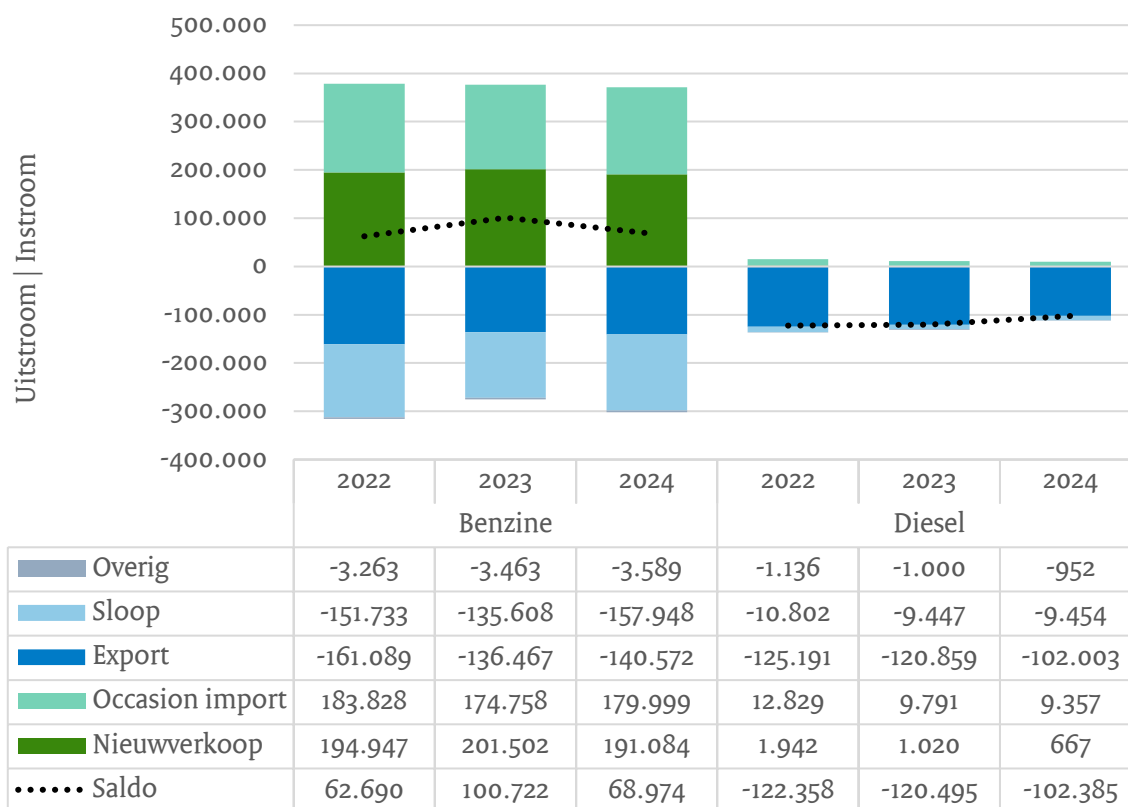
- Hoewel het saldo bij BEV positief is, is het in 2024 vrijwel niet toegenomen ten opzichte van een jaar eerder (mede door een flinke stijging van de export)
- De occasion import is afgenomen bij BEV, de nieuwverkopen zijn daarentegen toegenomen
- Bij PHEV is er in 2024 opnieuw een sterke stijging te zien van de occasion import, tot meer dan de helft van de totale instroom



Figuur 61: In- en uitstroom van BEV's en PHEV's in de jaren 2022 t/m 2024

6.3.3. In- en uitstroom: benzine en diesel

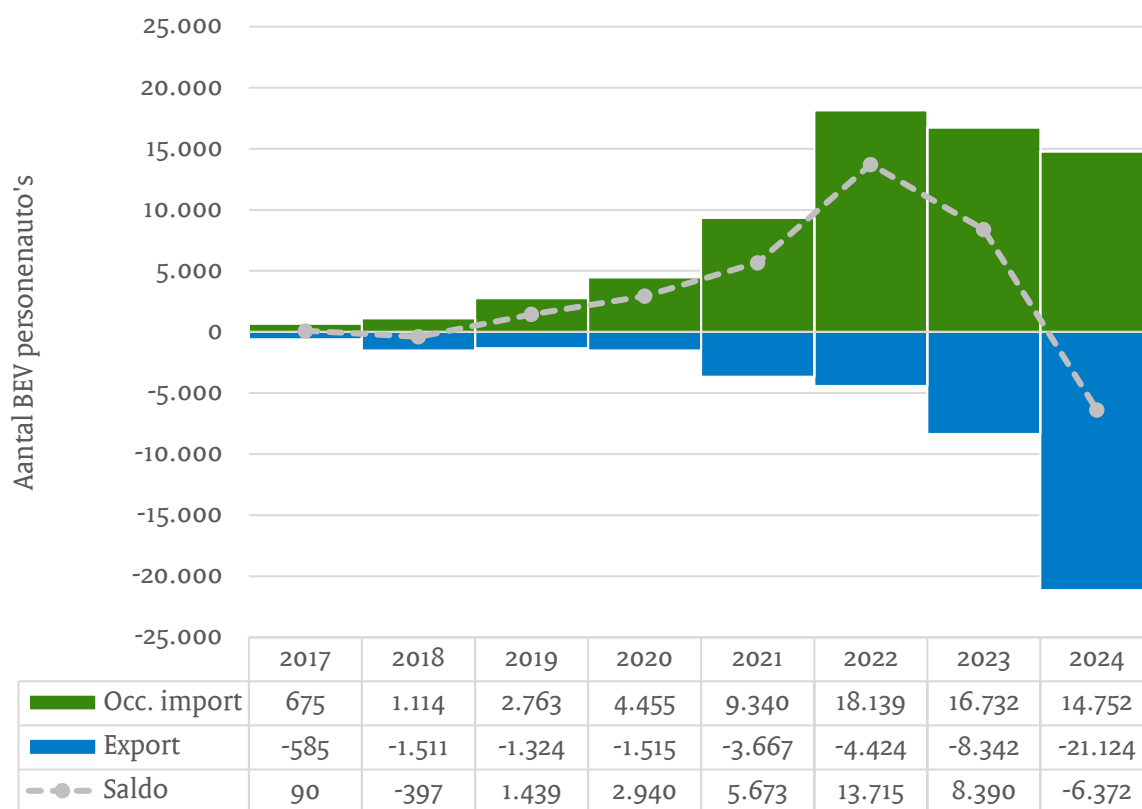
- Het aandeel nieuwverkopen en occasion import bij benzineauto's is ongeveer gelijk verdeeld, net als het aandeel export en sloop/overige uitstroom
- De uitstroom was in 2024 bij diesels ruim 11 keer groter dan de instroom



Figuur 62: In- en uitstroom van benzine en diesel personenauto's in de jaren 2022 t/m 2024

6.3.4. Occasion import BEV versus export BEV per jaar

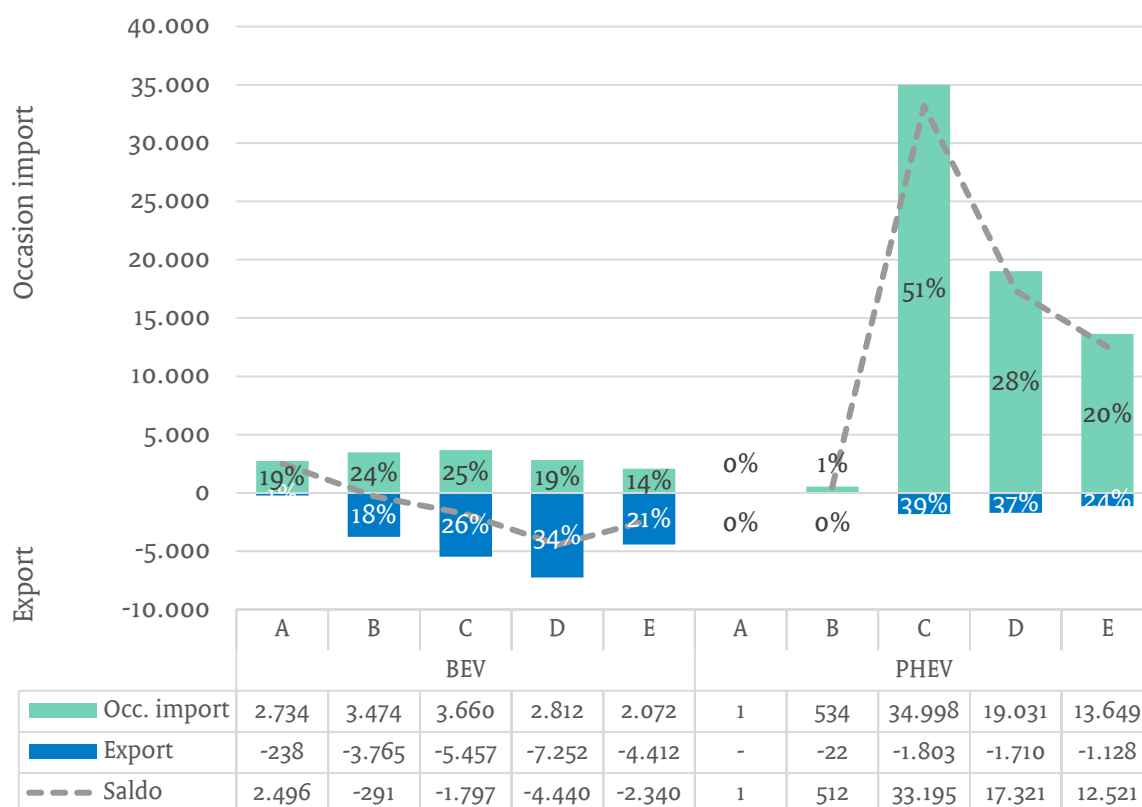
- Tot en met 2022 sterke toename BEV occasion import, waarbij in 2022 de import meer dan vier keer groter was dan de export
- Vanaf 2023 afname van BEV occasion import
- In 2024 anderhalf keer meer BEV-export dan occasion import



Figuur 63: BEV occasion import versus BEV-export per kalenderjaar

6.3.5. Occasion import versus export per segment: BEV en PHEV

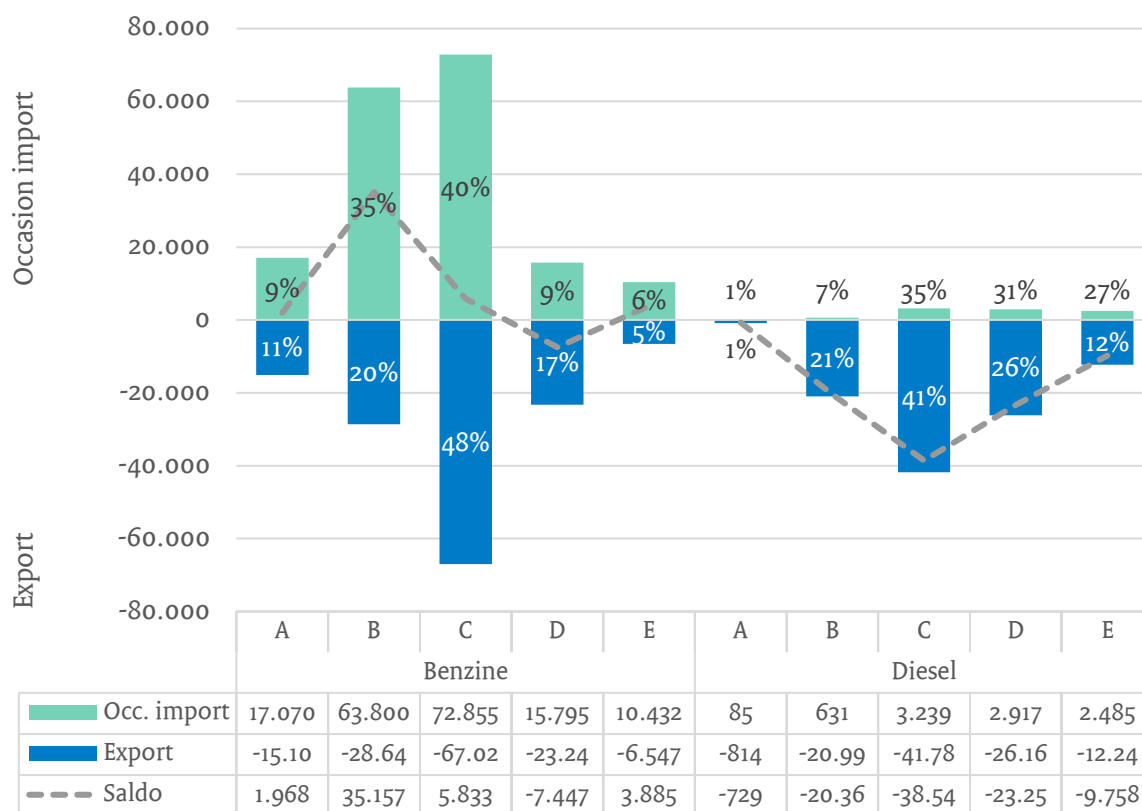
- Meer dan de helft (51%) van de totale occasion import bij PHEV zat in segment C (zie ook de top 10 geïmporteerde occasion merk modellen in par. 3.1.4)
- Segment D had in 2024 het grootste aandeel in de export van BEV's (34%), terwijl dat in 2023 nog segment E was (zie ook top 10 geëxporteerde merk modellen in par. 5.2.5)
- Bij de BEV's, behalve in segment A, werd meer geëxporteerd dan occasions geïmporteerd, met name in segment D



Figuur 64: Occasion import en export van BEV's en PHEV's per segment in 2024

6.3.6. Occasion import versus export per segment: benzine en diesel

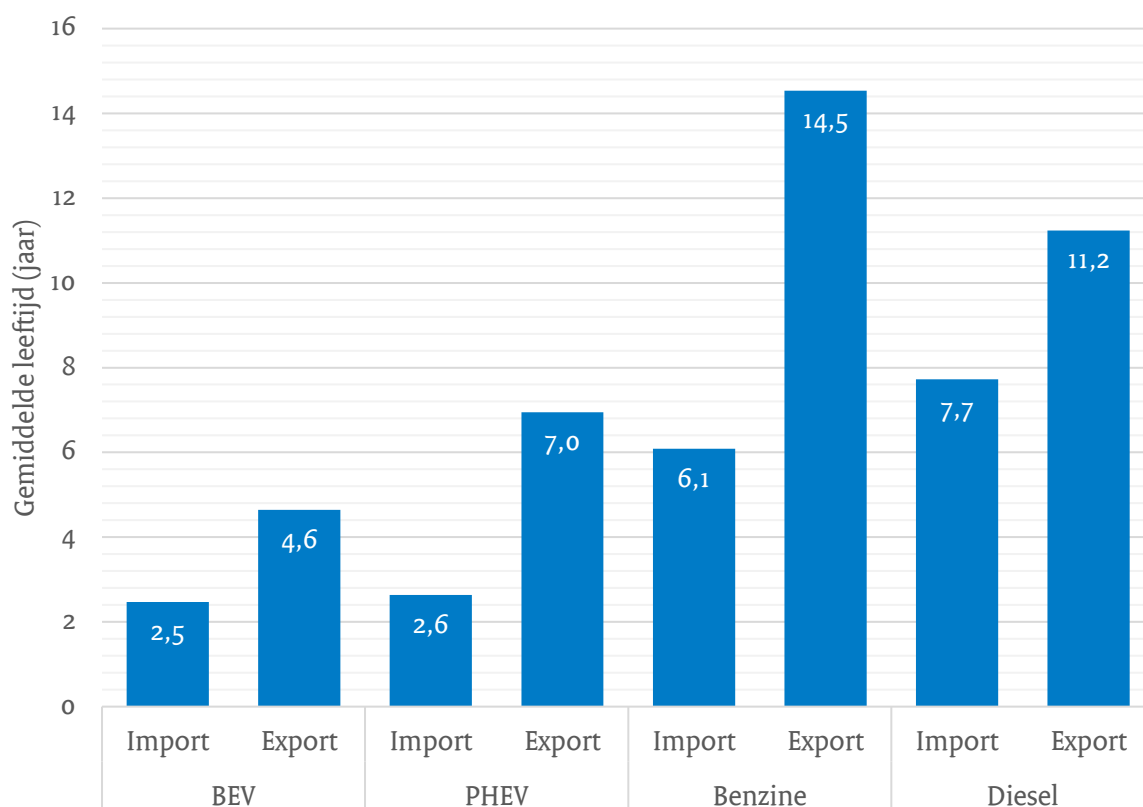
- Bij benzineauto's is in alle segmenten de verhouding export/occasion import redelijk in evenwicht, behalve voor segment B (meer occasion import)
- Diesel is een exportmarkt
- Bij zowel benzineauto's als diesels is het aandeel export in segment C het grootst



Figuur 65: Occasion import en export van benzine en diesel personenauto's per segment in 2024

6.3.7. Occasion importleeftijden versus exportleeftijden

- Bij BEV's en PHEV's zijn de leeftijden vanzelfsprekend nog beperkt
- Zoals was te verwachten, is de gemiddelde leeftijd van de occasion import lager dan die van de export
- Niet in de grafiek weergegeven, maar de verschillen in de gemiddelde leeftijden tussen occasion import en export (exportleeftijd minus importleeftijd) zijn, afhankelijk van segment, bij BEV tussen 1,5 en 2,5 jaar, bij PHEV tussen 2,3 en 5,5 jaar, bij benzine tussen 5,4 en 9,5 jaar en bij diesel tussen 1,4 en 4,9 jaar



Figuur 66: Gemiddelde leeftijden (gewogen) van occasion import en export in 2024 (exclusief oldtimers (40 jaar en ouder))³⁹

³⁹ De gedachte achter buitensluiten van oldtimers is dat deze vaak ongevoelig zijn voor beleid gericht op vergroening van het wagenpark en dat deze voertuigen veelal in handen zijn van liefhebbers, musea e.d. (voertuigen die niet mede a.g.v. beleidsprikkels worden vervangen door een modern ZE voertuig). Tegelijkertijd leggen die voertuigen doorgaans ook relatief weinig kilometers af.

6.4. Occasion import ten opzichte van de binnenlandse occasionmarkt

Binnenlandse occasionverkoop veel groter dan occasion import, behalve voor PHEV

Voor elke aandrijflijn is de binnenlandse occasionmarkt een stuk groter dan de occasion import in 2024, behalve voor PHEV's (zie Tabel 9). Bij deze aandrijflijn wordt iets minder dan de helft van de occasions binnenlandse doorverkocht en iets meer dan de helft geïmporteerd. Opvallend is dat bij BEV de occasion import is afgenomen.

Mogelijk onvoldoende aanbod A- en B-segment BEV op de binnenlandse occasionmarkt

Bij de BEV's valt op dat de aandelen van segmenten A en B duidelijk groter zijn bij occasion import dan bij binnenlandse occasions (zie Figuur 67). Dit doet vermoeden dat in die segmenten het aanbod op de binnenlandse occasionmarkt nog niet voldoende aansluit op de vraag. Bij benzineauto's is juist in het A-segment het aandeel op de binnenlandse occasionmarkt een stuk hoger dan in de occasion import. Bij diesels is het aandeel E-segment een stuk hoger in de occasion import ten opzichte van de binnenlandse occasionmarkt, terwijl het aandeel B-segment een stuk lager is.

De occasion import van PHEV is relatief groot (even groot als de binnenlands verhandelde occasions) en de segmentverdeling is in beide markten ook min of meer gelijk. Dit doet vermoeden dat de vraag het aanbod op de binnenlandse occasionmarkt overstijgt.

6.4.1. Binnenlandse occasions versus occasion import per aandrijflijn

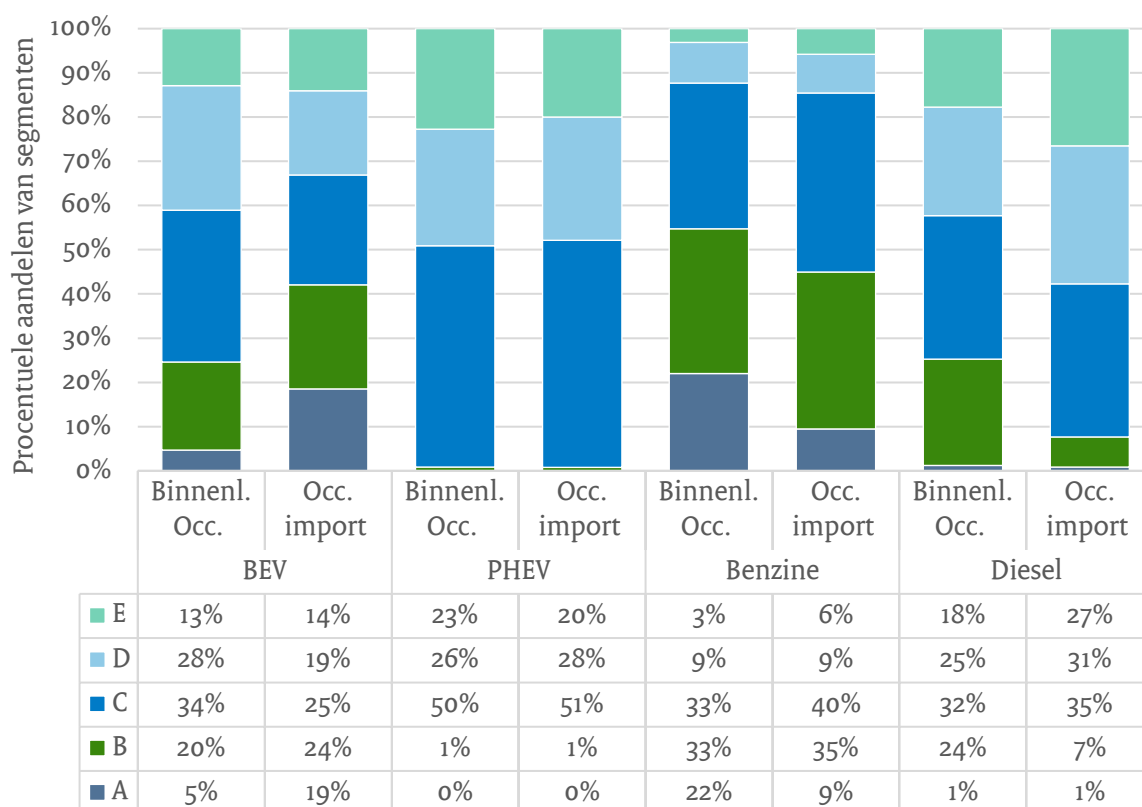
- PHEV is de enige aandrijflijn waarbij de occasion import groter is dan de binnenlandse occasionmarkt
- Bij alle aandrijflijnen is het aantal binnenlands verhandelde occasions toegenomen, behalve bij diesels
- Alleen bij BEV's is de occasion import afgenomen

Tabel 9: Aantallen verkochte occasion personenauto's via occasion import versus binnenlands per aandrijflijn in 2023 en 2024

		Binnenlandse occasion		Occasion import		Totaal	
BEV	2023	47.379	74%	16.732	26%	64.111	100%
	2024	78.262	84%	14.752	16%	93.014	100%
PHEV	2023	36.091	49%	37.708	51%	73.799	100%
	2024	61.733	48%	68.213	52%	129.946	100%
Benzine	2023	1.240.771	88%	174.758	12%	1.415.529	100%
	2024	1.349.295	88%	179.999	12%	1.529.294	100%
Diesel	2023	121.247	93%	9.791	7%	131.038	100%
	2024	107.774	92%	9.357	8%	117.131	100%

6.4.2. Binnenlandse occasions versus occasion import per segment

- Segmenten A en B zijn bij de BEV's in de occasion import duidelijk groter dan op de binnenlandse occasionmarkt
- De segmenten C en D zijn daarentegen juist groter op de binnenlandse occasionmarkt dan in de import
- Benzineauto's in segment A worden veel vaker op de binnenlandse occasionmarkt verhandeld dan geïmporteerd



Figuur 67: Procentuele aandelen van segmenten in binnenlandse occasions versus occasion import per aandrijflijn in 2024

7. Wagenpark

In dit hoofdstuk wordt het wagenpark beschreven. Paragraaf 7.1 beschrijft de hoofdontwikkelingen van het wagenpark in termen van omvang en samenstelling van aandrijflijnen. Paragraaf 7.2 gaat in op de deelmarkten en segmenten in het wagenpark. Paragraaf 7.3 schetst de leeftijdsontwikkeling en paragraaf 7.4 beschrijft de kilometrages.

7.1. Hoofdontwikkelingen in het wagenpark: omvang en aandrijflijnen

Wagenpark maakte in 2024 grootste groei door van het afgelopen decennium

In de afgelopen 11 jaren is het Nederlandse wagenpark met bijna 16% gegroeid (zie Figuur 68). De groei bedroeg in 2024 ruim 171 duizend auto's⁴⁰ tot iets meer dan 9,1 miljoen. Dat is de grootste stijging in het afgelopen decennium.

Gemiddeld één auto per huishouden in 2024

Het aantal personenauto's in het wagenpark is in 2024 harder gegroeid (2,2%) dan het aantal huishoudens (1,2%), zie Figuur 69. Dit is voor alle jaren in het afgelopen decennium het geval, op een enkele uitzondering na. Het gemiddelde aantal auto's per huishouden steeg van 1,04 in 2013 tot 1,08 in 2024. Gemiddeld heeft elk huishouden in Nederland dus één auto, maar autobezit toont sterke variaties tussen regio's in Nederland⁴¹. Er is ook een lichte toename in het autobezit per hoofd van de bevolking. In 2013 was er gemiddeld 0,47 auto per persoon en in 2024 was dit 0,51 auto per persoon c.q. één auto per twee personen. Het gemiddelde aantal personenauto's per personenauto-rijbewijsbezitter nam toe van 0,74 eind 2013 naar 0,78 eind 2024 c.q. ruim drie auto's per vier rijbewijsbezitters.

Diesel verdwijnt uit het wagenpark, aandeel BEV blijft stijgen

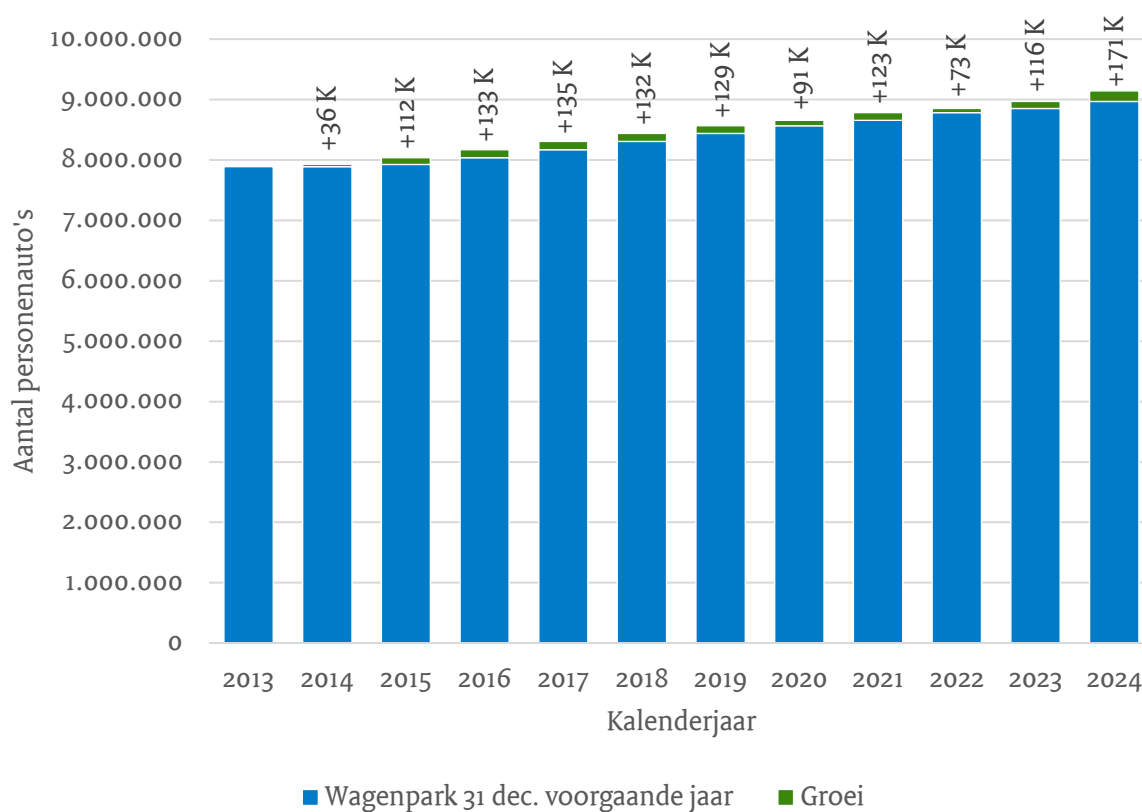
Zowel het BEV- als het PHEV-wagenpark groeit door de jaren heen: het BEV-wagenpark met 28% in 2024 en het PHEV-wagenpark met 42%. Het BEV-wagenpark is in 2024 minder hard gegroeid dan in het jaar ervoor, toen de groei 34% bedroeg. Eind 2024 waren er bijna 558 duizend BEV's in het Nederlandse wagenpark (zie Figuur 70), goed voor 6,1% van het totaal (zie Tabel 10). Ook het aandeel PHEV stijgt met de tijd, tot 4,1% van het wagenpark in 2024. Het aandeel diesel daalt door de jaren heen en bedroeg in 2024 slechts 5,6%. Het overgrote deel van het wagenpark bestaat uit benzineauto's (83,1% in 2024).

⁴⁰ Bij tellingen van het wagenpark wordt de bedrijfsvoorraad niet meegerekend, in tegenstelling tot tellingen van de instroom en uitstroom.

⁴¹ Voor meer informatie, zie "Atlas van de Auto" op: <https://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto>

7.1.1. Omvang en groei van het wagenpark

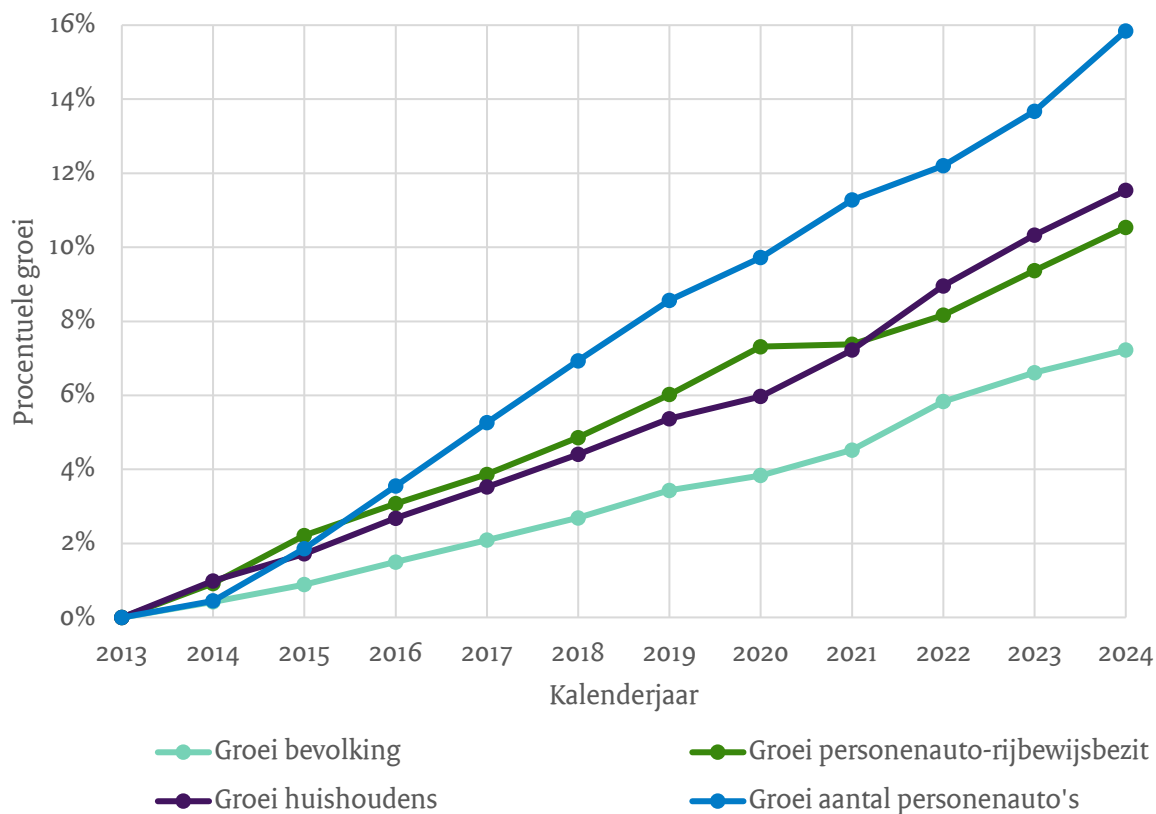
- Het wagenpark (exclusief bedrijfsvoorraad) is met bijna 16% gegroeid in de afgelopen 11 jaren
- In 2024 is het wagenpark met 171 duizend auto's gestegen ten opzichte van het jaar ervoor, de grootste absolute stijging in het afgelopen decennium



Figuur 68: Wagenparkontwikkeling per kalenderjaar (labels bovenin de staven: K=Kilo=1.000)

7.1.2. Groei bevolking ten opzichte van groei personenauto's

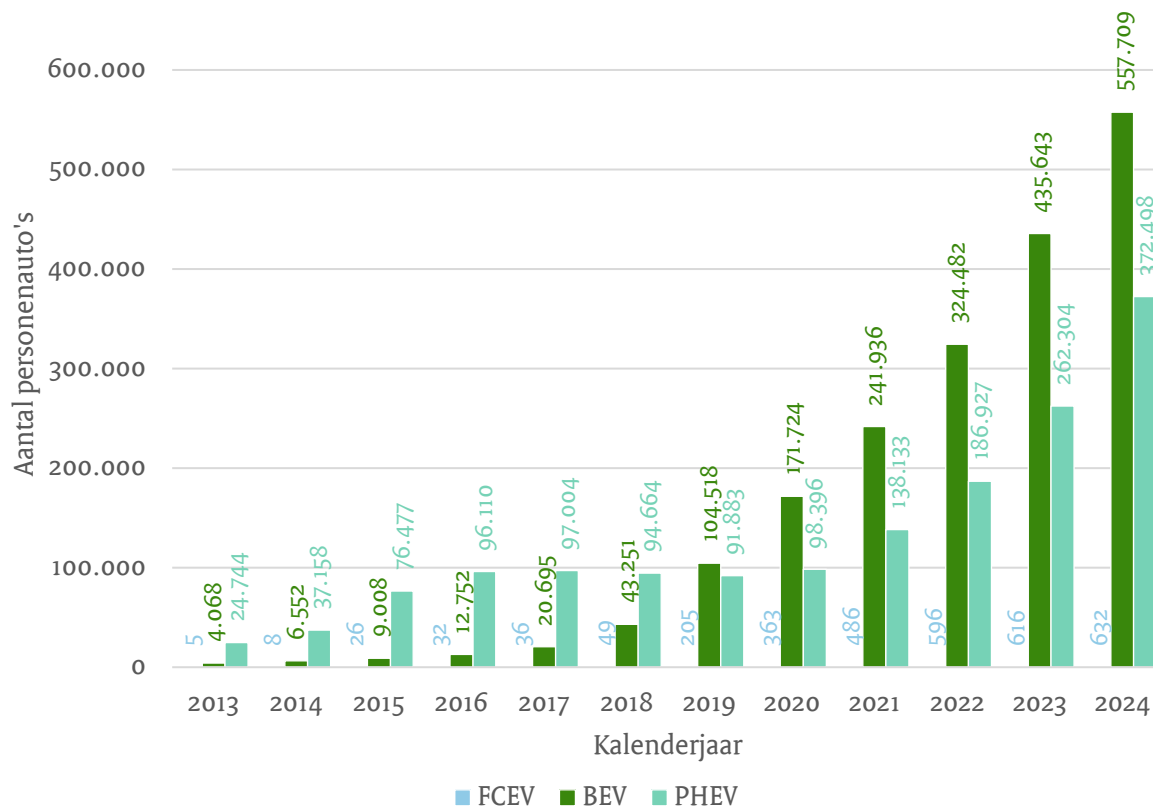
- Het aantal huishoudens is in de afgelopen jaren minder hard gegroeid dan het aantal personenauto's in het wagenpark (behalve in het jaar 2022)
- In de jaren 2020 – 2021 is duidelijk te zien dat het rijbewijsbezit nauwelijks groeide, waarschijnlijk ten gevolge van de COVID-19 pandemie



Figuur 69: Groei per kalenderjaar van aantal personenauto's, bevolkingsomvang, aantal huishoudens en aantal rijbewijsbezitters

7.1.3. Aandrijfliijnen in het wagenpark

- Het BEV-wagenpark is in 2024 met 28% toegenomen ten opzichte van het jaar ervoor en het PHEV-wagenpark met 42%
- Eind 2024 reden er bijna 558 duizend BEV's op de Nederlandse wegen (6,1% van het totale Nederlandse wagenpark)
- Het aantal FCEV's was in 2024 met 632 auto's nog altijd zeer beperkt



Figuur 70: Het aantal BEV's, PHEV's en FCEV's in het wagenpark per kalenderjaar ultimo

- Het aandeel diesel in het wagenpark daalt en bedroeg slechts 5,6% in 2024
- Het aandeel PHEV is gestegen naar 4,1% in 2024
- Het aandeel benzine is in 2024 licht gedaald ten opzichte van 2021, maar licht gestegen ten opzichte van een jaar eerder (toen het aandeel 82,5% bedroeg)

Tabel 10: De aandelen per aandrijfliijn in het wagenpark van eind 2015, 2018, 2021 en 2024

	BEV	PHEV	FCEV	Benzine	Diesel	Overig	Totaal
2015	0,1%	1,0%	0,0%	81,2%	15,6%	2,1%	100%
2018	0,5%	1,1%	0,0%	82,8%	13,9%	1,7%	100%
2021	2,8%	1,6%	0,0%	84,6%	9,7%	1,4%	100%
2024	6,1%	4,1%	0,0%	83,1%	5,6%	1,2%	100%

7.2. Het wagenpark per deel van de markt en segmentsamenstelling

BEV goed voor meer dan een kwart van het zakelijke wagenpark in 2024

In alle delen van de markt is benzine de meest gebruikte aandrijflijn, hoewel het aandeel in het zakelijke deel van de markt het kleinst is (zie Figuur 71). In 2024 bestond 29% van de zakelijke personenauto's uit BEV's. PHEV vertegenwoordigde 11% van de zakelijke auto's. In de private lease zijn de BEV's in opkomst (20% in 2024 tegenover 16% in 2023). Van alle auto's in gebruik bij particulieren (particuliere koop + private lease) was 3,2% een BEV (ten opzichte van 2,2% in 2023).

BEV's worden zowel zakelijk als particulier gebruikt

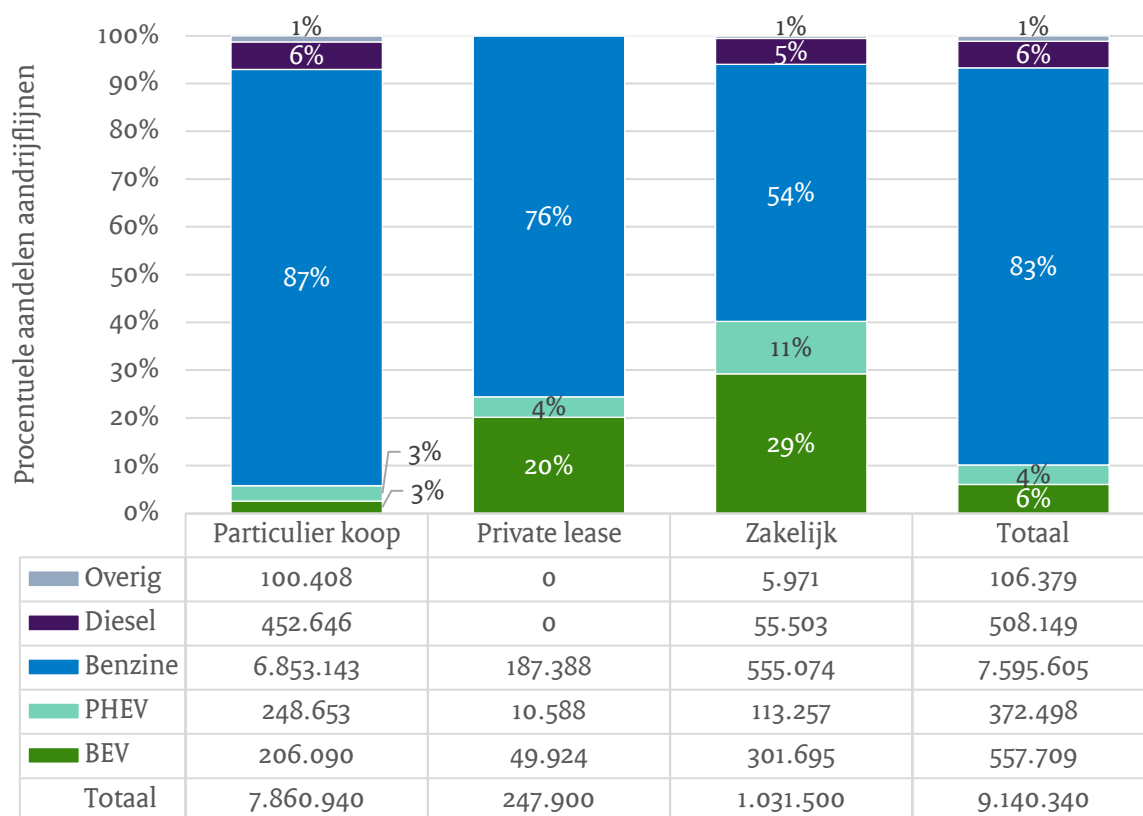
De laatste jaren wordt het aandeel particulier bezit (particuliere koop + private lease) bij BEV's steeds groter en in 2024 bedroeg dit aandeel 46% tegenover 54% zakelijk (zie Figuur 72). Bij de andere aandrijflijnen is de ruime meerderheid in gebruik bij particulieren.

Beduidend minder segment A en B bij BEV's dan bij benzine

De helft van het wagenpark bestond in 2024 uit de lagere segmenten A en B, en 30% besloeg middensegment C. Bij de BEV's rijden er beduidend minder A- en B-segment en meer D- en E-segment auto's rond, mogelijk door de beschikbaarheid van deze modellen (zie ook par. 2.4.1). Ook bij PHEV's vallen de lage percentages A- en B-segment auto's op (Figuur 73).

7.2.1. Aandrijfliijnen per soort eigenaren/gebruikers

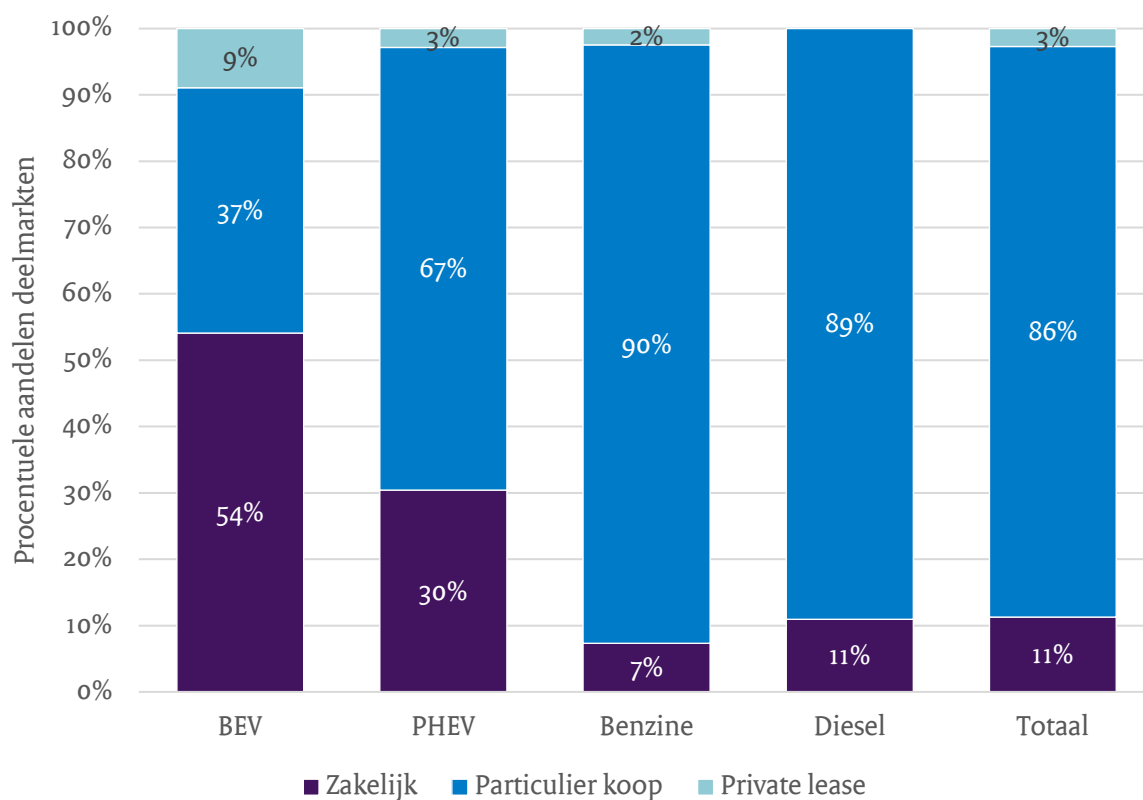
- Het aandeel van zowel BEV als PHEV is het grootst in het zakelijke deel van de markt
- Benzine blijft de meest gebruikte aandrijflijn bij alle soorten eigenaar/gebruiker
- In de private lease zijn de BEV's in opkomst met 20% in 2024 ten opzichte van 16% in 2023



Figuur 71: De aandrijfliijnen per deel van de markt in het personenauto wagenpark ultimo 2024

7.2.2. Soort eigenaar/gebruiker per aandrijflijn

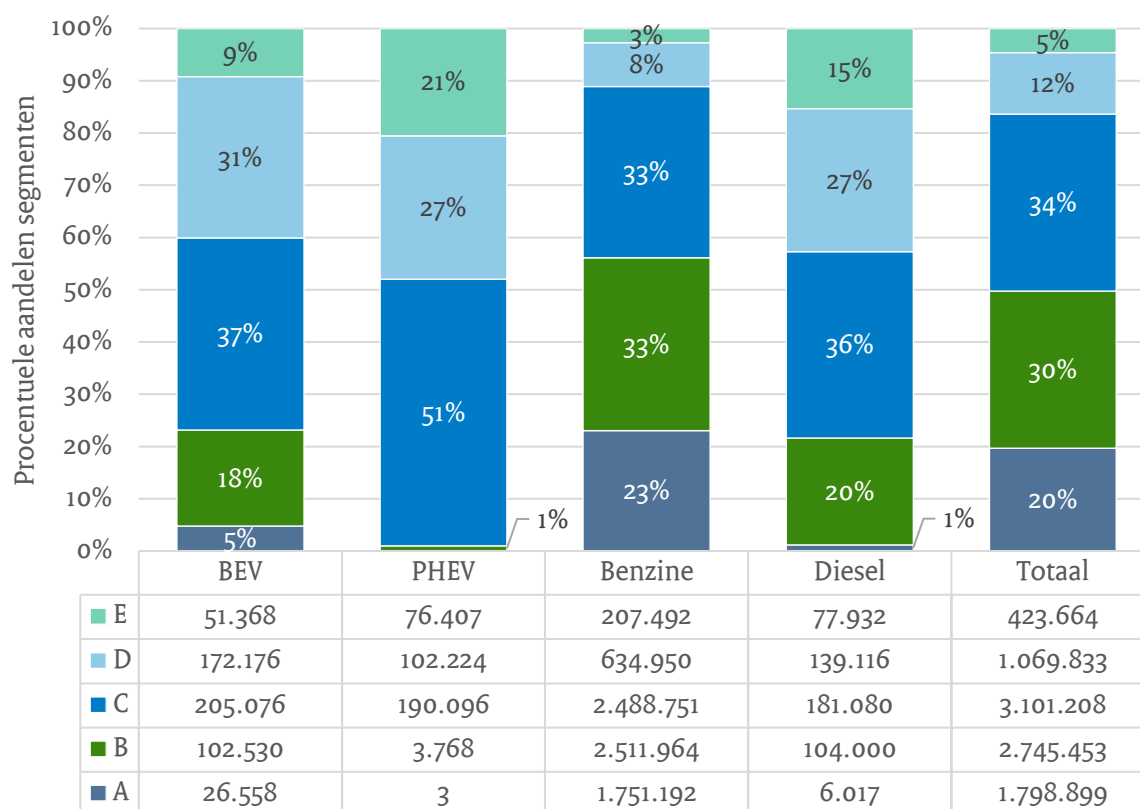
- In 2024 was 54% van de BEV's in gebruik bij zakelijke rijders (tegenover 59% in 2023), terwijl het particuliere bezit steeg naar 46%, waarmee de verhouding richting 50-50 beweegt
- 70% van de PHEV's was in particulier bezit in 2024
- Bij benzine en diesel is zijn de particuliere eigenaars/gebruikers in de ruime meerderheid



Figuur 72: De procentuele aandelen van soorten eigenaar/gebruiker per aandrijflijn in het personenauto wagenpark ultimo 2024

7.2.3. Segmentverdeling in het wagenpark

- Er rijden beduidend minder A- en B-segment BEV's rond in vergelijking met het gehele wagenpark, wat verklaard kan worden door de weinige beschikbaarheid van deze modellen (zie bijv. par. 2.4.1)
- Meer dan de helft van de PHEV's in het Nederlandse wagenpark is een C-segment auto
- De benzineauto's bepalen in belangrijke mate de segmentverdeling van het totale wagenpark



Figuur 73: Procentuele verdeling van de segmenten in het wagenpark ultimo 2024 (Totaal is inclusief niet-getoonde aandrijflijnen)

7.3. De leeftijd van het wagenpark

Gemiddelde leeftijd Nederlands wagenpark stijgt

De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark inclusief oldtimers was 12 jaar eind 2024 (zie Figuur 74). Als oldtimers uitgesloten worden, dan was de gemiddelde leeftijd 11 jaar. Het aandeel oldtimers is toegenomen van 1,7% in 2013 tot 2,5% in 2024. Hoewel het aandeel BEV en PHEV in deze periode is toegenomen en deze relatief jonge auto's een verlagend effect hebben op de gemiddelde leeftijd, heeft met name de veel grotere groep benzineauto's en het daarin toegenomen aandeel oldtimers een veel groter en verhogend effect op de gemiddelde leeftijd.

Gemiddelde leeftijd Nederlands wagenpark behoort tot Europese middenmoot

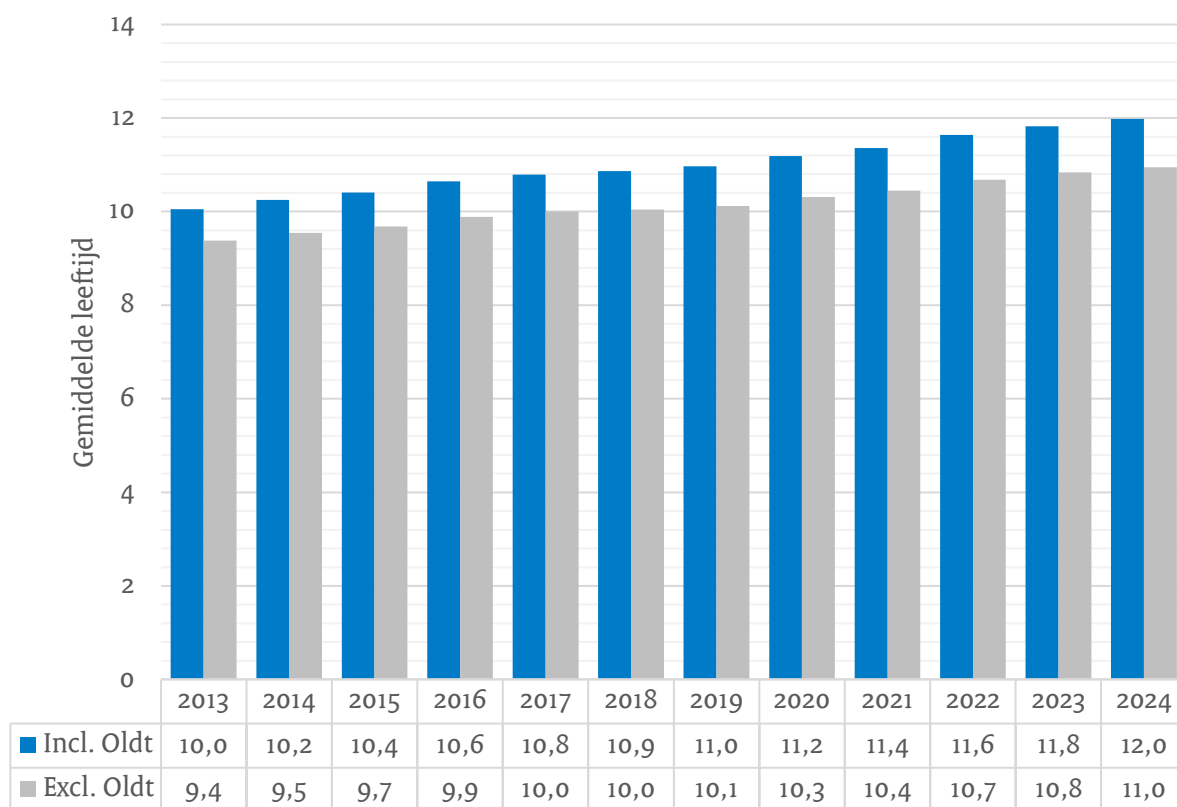
De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark (inclusief oldtimers) behoort tot de middenmoot ten opzichte van andere Europese landen (zie Tabel 11). In vergelijking met omringende landen en landen met een min of meer vergelijkbare welvaart (zoals Luxemburg, Denemarken en Frankrijk) is het Nederlandse wagenpark echter ouder. De gemiddelde leeftijd van auto's in de Europese Unie (dus alle genoemde landen uit Tabel 11 exclusief IJsland, Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk) bedroeg 12,5 jaar in 2024.

Zakelijke rijders veelal in jonge auto's, particulieren rijden meer oudere auto's

Auto's met een leeftijd tot 1 jaar (bouwjaar 2024) werden grotendeels gereden door de zakelijke markt (zie Figuur 75). Zakelijke rijders rijden vooral auto's tot vijf à zes jaar oud, waarna deze vaak worden doorverkocht. Ruim een derde van deze auto's (35%) zijn BEV's (zie Figuur 76). Oudere auto's komen in veel mindere mate voor in het zakelijke wagenpark. Ook de private leasemarkt bevat met name auto's van een paar jaar oud. Auto's gekocht door particulieren kennen een veel grotere spreiding qua bouwjaar. Deze auto's zijn over het algemeen ouder, met een piek bij bouwjaar 2011. Hoe hoger het bouwjaar, hoe groter het aandeel particuliere koop. Het zwaartepunt van deze markt bestaat uit auto's met bouwjaren tussen 2010 en 2019. Ook in de particuliere markt zijn de meeste BEV's vijf à zes jaar oud (zie Figuur 77).

7.3.1. Gemiddelde leeftijd wagenpark

- De gemiddelde leeftijd (inclusief oldtimers) neemt toe, van 10 jaar eind 2013 tot 12 jaar eind 2024
- De gemiddelde leeftijd exclusief oldtimers ligt circa een jaar lager dan de gemiddelde leeftijd inclusief oldtimers



Figuur 74: De gemiddelde leeftijden in het wagenpark inclusief en exclusief oldtimers (vanaf 40 jaar)⁴²

⁴² Het kleine verschil van 0,1 jaar tussen de internationaal vergeleken gemiddelde leeftijd (par. 7.3.2) en de hier getoonde gemiddelde leeftijd (incl. oldtimers) wordt verklaard door bedrijfsvoorraad die in de internationale vergelijking is meegeteld.

7.3.2. Gemiddelde leeftijden in het Europese wagenpark

- De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark behoort tot de middenmoot ten opzichte van andere Europese landen⁴³
- Het Nederlandse wagenpark is echter ouder ten opzichte van omringende landen met min of meer vergelijkbare welvaart (Luxemburg, Denemarken, Frankrijk)
- De gemiddelde leeftijd van het Europese wagenpark is 12,5 jaar (inclusief oldtimers)

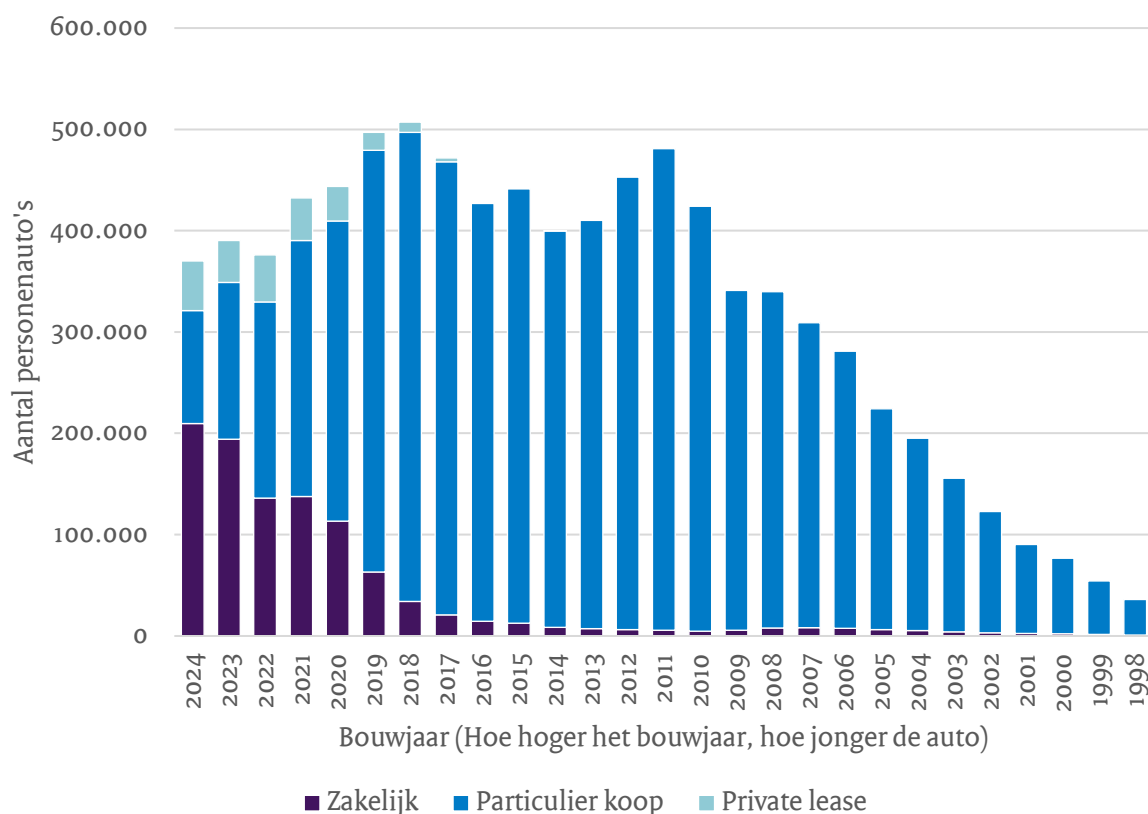
Tabel 11: Gemiddelde leeftijden in wagenparken van Europese landen begin 2024

Rang	Land	Gem. Lft.	Rang	Land	Gem. Lft.
1	Luxemburg	8,0	14	Italië	12,8
2	Oostenrijk	9,3	15	Estland	13,0
3	Denemarken	9,6	16	Finland	13,2
4	België	9,9	17	Kroatië	13,4
5	IJsland	10,0	18	Portugal	13,6
6	Duitsland en Zwitserland	10,3	19	Spanje	14,2
7	Verenigd Koninkrijk	10,6	20	Letland	14,4
8	Zweden	11,0	21	Litouwen	14,7
9	Noorwegen	11,1	22	Hongarije	15,0
10	Frankrijk	11,2	23	Slowakije en Polen	15,1
11	Slovenië	11,5	24	Roemenië	15,4
12	Nederland	11,9	25	Tsjechië	16,2
13	Ierland	12,0	26	Griekenland	17,5

⁴³ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>

7.3.3. Leeftijden van personenauto's bij verschillende soorten eigenaar/gebruiker

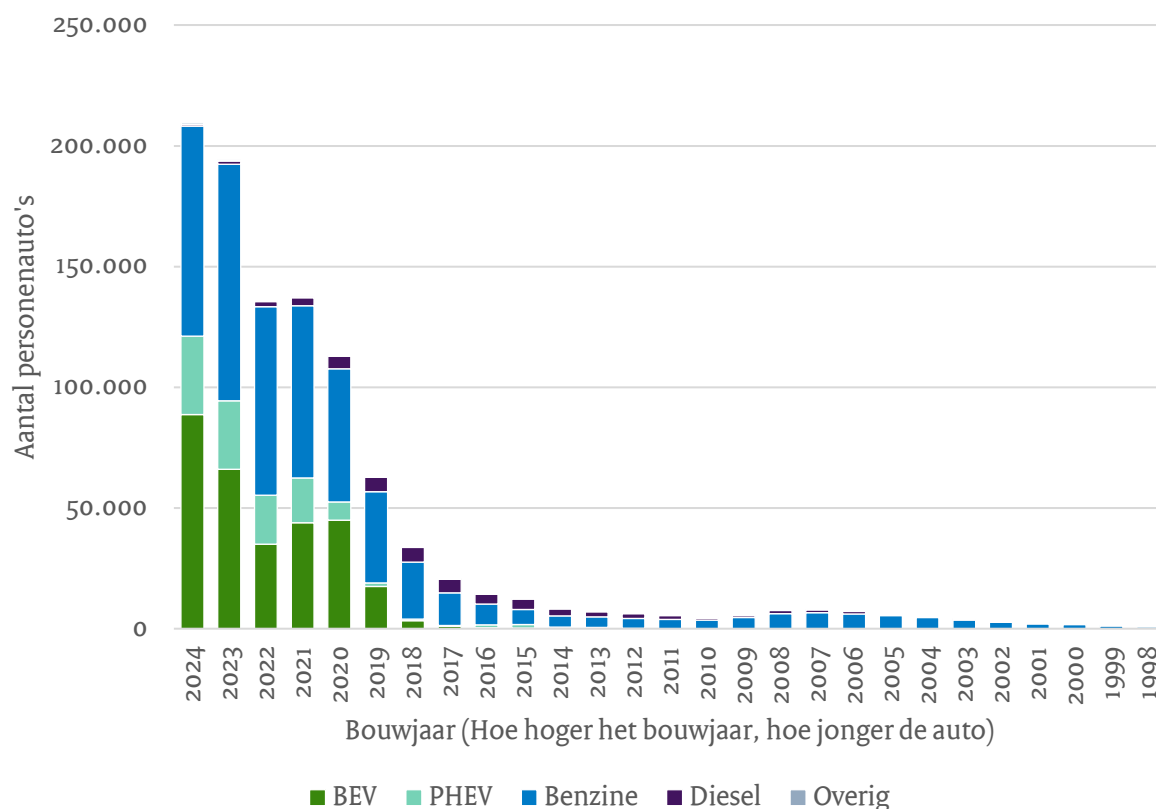
- Auto's met een leeftijd tot 1 jaar worden voornamelijk door de zakelijke eigenaren/gebruikers gereden
- Zakelijke rijders rijden vooral auto's tot en met 5 jaar oud
- In de private lease markt zitten ook voornamelijk jongere auto's
- Hoe ouder het bouwjaar, hoe groter het aandeel particuliere koop



Figuur 75: Wagenpark personenauto's eind 2024 naar bouwjaar en soort eigenaar/gebruiker (bouwjaar eerder dan 1998 worden omwille van de leesbaarheid van de grafiek niet getoond)

7.3.4. Aandrijfliijnen per bouwjaar in het zakelijke wagenpark

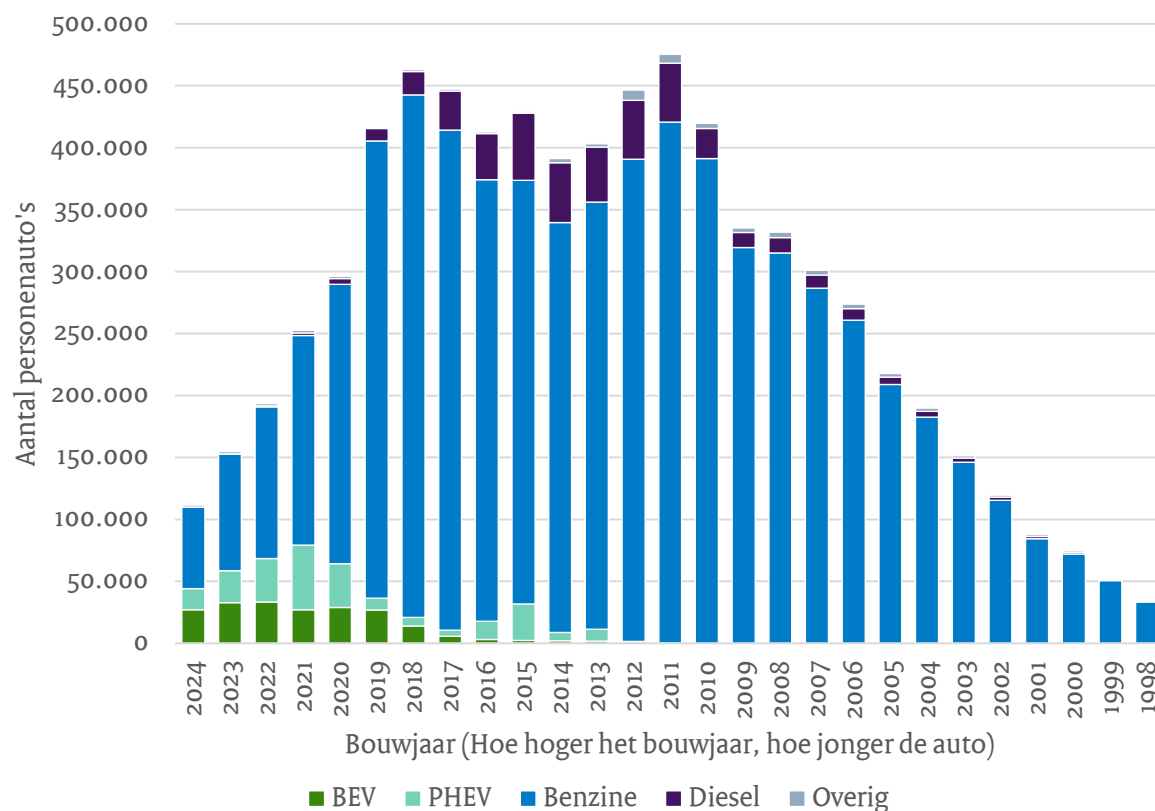
- In het zakelijke deel van de markt bestaat een groot deel van de auto's met een recent bouwjaar uit BEV's. Van de auto's met bouwjaar 2024 betreft dit 42%. Bij de PHEV's is dit 15%
- Het aantal dieselauto's is heel klein in de meest recente bouwjaren
- Iets meer dan de helft (54%) van het zakelijke wagenpark bestaat uit benzineauto's



Figuur 76: De aandrijfliijnen per bouwjaar in het zakelijke wagenpark ultimo 2024 (bouwjaren eerder dan 1998 worden omwille van de leesbaarheid van de grafiek niet getoond)

7.3.5. Aandrijfliijnen per bouwjaar in het particuliere wagenpark

- Het particuliere wagenpark bevat minder jonge en veel meer oude auto's dan het zakelijke wagenpark
- Benzineauto's zijn in de overgrote meerderheid in het particuliere wagenpark



Figuur 77: De aandrijfliijnen per bouwjaar in het particuliere (incl. private lease) wagenpark ultimo 2024 (bouwjaren eerder dan 1998 worden omwille van de leesbaarheid van de grafiek niet getoond)

7.4. Kilometrages

BEV's goed voor ruim 9% van de afgelegde afstand, grotendeels zakelijk

Figuur 78 toont de afgelegde afstanden in 2024 per aandrijflijn. Benzineauto's zijn in de overgrote meerderheid en legden gezamenlijk de grootste afstand af. Eind 2024 vertegenwoordigden BEV-personenauto's 6,1% van het wagenpark en waren BEV's verantwoordelijk voor 9,2% van de gereden kilometers (Tabel 12). Dit komt grotendeels op conto van de zakelijke BEV-rijders want met een aandeel van 3,3% in het wagenpark waren zij goed voor 6% van de totale afgelegde afstand van personenauto's. In 2024 waren BEV's goed voor 28% van de zakelijk gereden kilometers. In de particuliere markt waren BEV's verantwoordelijk voor ruim 4% van de kilometrages (Tabel 13).

Gemiddelde kilometrage BEV en PHEV relatief hoog

Het gemiddelde kilometrage⁴⁴ (Figuur 79) van BEV's en PHEV's ligt relatief hoog, aangezien dit veelal jonge auto's zijn en ook relatief vaker in gebruik zijn bij zakelijke rijders. Zoals blijkt uit o.a. Figuur 72, bestaat 54% van het BEV-wagenpark uit zakelijke eigenaren/gebruikers. Deze zakelijke rijders rijden bijna tweemaal zoveel kilometers per jaar dan de particuliere BEV-rijders. In 2024 hebben zakelijke BEV-rijders 7,3 miljard kilometer afgelegd en bij particuliere BEV-rijders was de afgelegde afstand 3,9 miljard kilometer (Figuur 78).

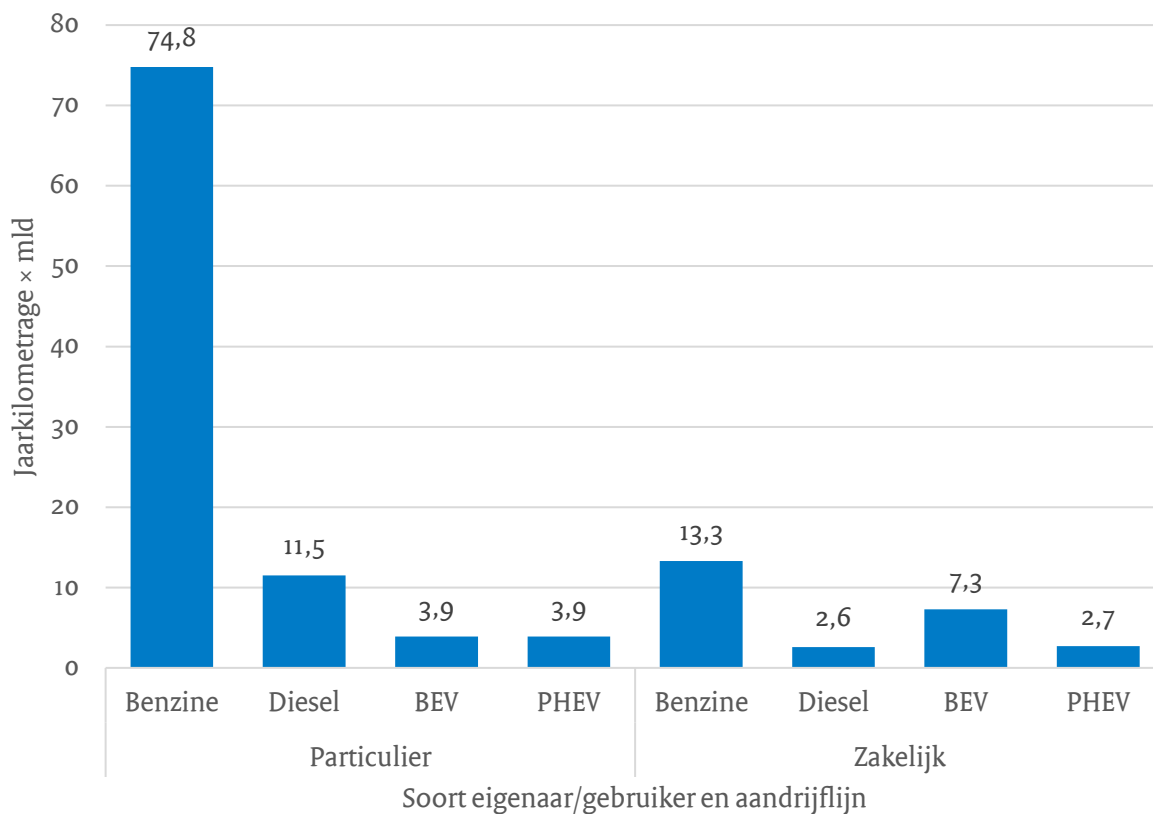
Hoe ouder een auto, hoe minder kilometers

In Figuur 80 worden de kilometrages naar leeftijd weergegeven. Over het algemeen geldt: hoe ouder een auto, hoe minder afgelegde kilometers. Het verband tussen leeftijd en kilometrages is bij deze aandrijflijn nog niet in de grafiek te tonen. Niettemin is aannemelijk dat in de toekomst ook bij BEV's te zien zal zijn dat oudere auto's gemiddeld minder kilometers afleggen.

⁴⁴ In de beschikbare kilometragedata van CBS zijn FCEV's meegeteld bij de BEV's. Eind 2023 waren er 616 FCEV's en er waren 435.643 BEV's. Kortom, op het totaal van BEV+FCEV maakt FCEV slechts 0,1% van het geheel uit. Oftewel: de BEV's zijn verantwoordelijk voor zo goed als het totaal van de genoemde kilometrages.

7.4.1. Jaarkilometrage per aandrijflijn en soort eigenaar/gebruiker

- Benzineauto's zijn in de overgrote meerderheid (vooral in de particuliere markt) en daardoor ook verantwoordelijk voor veruit het hoogste kilometrage. Dit is duidelijk te zien bij de particuliere eigenaars/gebruikers waarbij de benzineauto's in 2024 bijna 75 miljard kilometer aflegden, ofwel 61,6% van de totale afgelegde afstand (Figuur 78)
- Zakelijke BEV-personenauto's legden in 2024 bijna tweemaal zoveel kilometers af als particulieren
- In 2024 reden BEV's 9,2% van totale afgelegde afstand van personenauto's (Tabel 12)
- In 2024 waren BEV's goed voor 28% van de zakelijk gereden kilometers en ruim 4% van de particuliere kilometrages (Tabel 13)



Figuur 78: De jaarkilometrages in 2024 per soort eigenaar/gebruiker per aandrijflijn⁴⁵

⁴⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/22/stekkerauto-s-aantallen-en-kilometers>

Tabel 12: De aandelen van aandrijflijnen in het wagenpark (WP)⁴⁶ versus het aandeel in de gereden kilometers (KM) in 2024

	Particulier		Zakelijk		Totaal	
	WP	KM	WP	KM	WP	KM
BEV	2,8%	3,2%	3,3%	6,0%	6,1%	9,2%
PHEV	2,8%	3,2%	1,2%	2,2%	4,1%	5,4%
Benzine	77,0%	61,6%	6,1%	11,0%	83,1%	72,6%
Diesel	5,0%	9,5%	0,6%	2,1%	5,6%	11,6%
Overig	1,1%	1,1%	0,1%	0,2%	1,2%	1,2%
	88,7%	78,6%	11,3%	21,5%	100%	100%

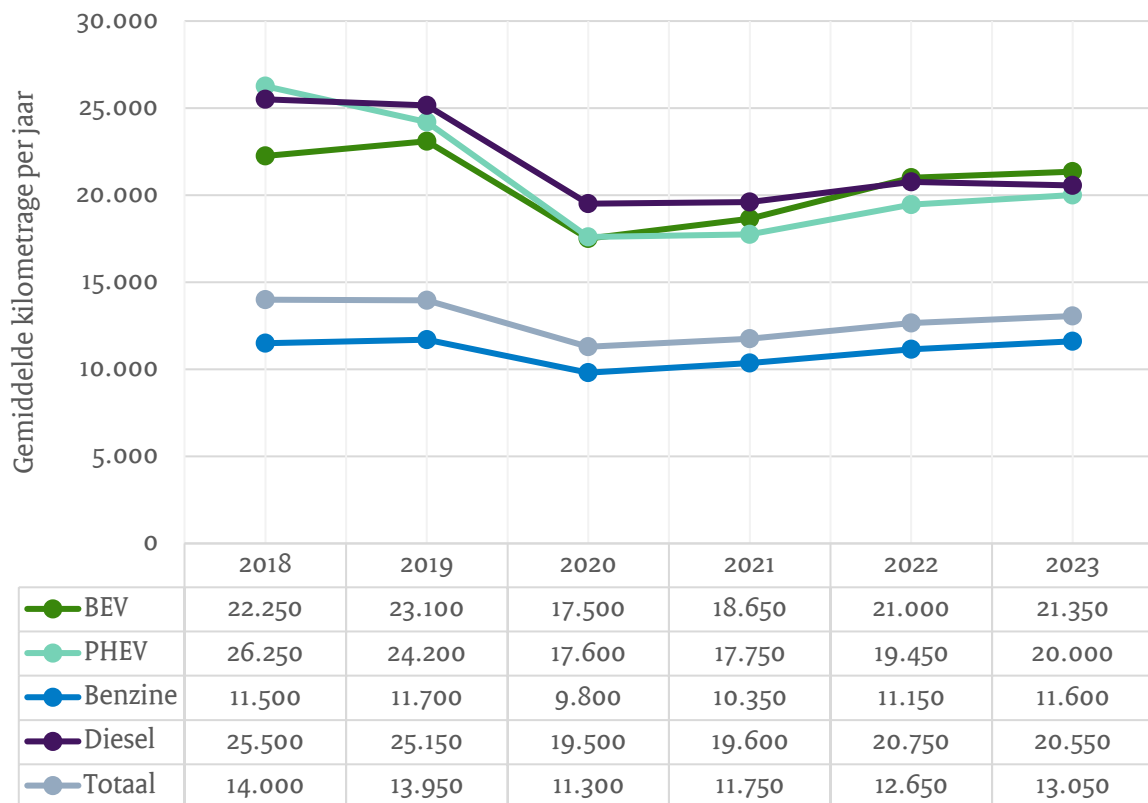
Tabel 13: De aandelen van de aandrijflijnen en van de gereden afstanden (KM) per particuliere, zakelijke en totale wagenpark (WP)⁴⁶ in 2024

	Particulier		Zakelijk		Totaal	
	WP	KM	WP	KM	WP	KM
BEV	3,2%	4,1%	29,2%	28,0%	6,1%	9,2%
PHEV	3,2%	4,1%	11,0%	10,3%	4,1%	5,4%
Benzine	86,8%	78,5%	53,8%	51,0%	83,1%	72,6%
Diesel	5,6%	12,1%	5,4%	10,0%	5,6%	11,6%
Overig	1,2%	1,4%	0,6%	0,8%	1,2%	1,2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%

⁴⁶ Dit geeft een goede indicatie / is een benadering. In werkelijkheid zijn de kilometers ook gemaakt door auto's die in 2024 (deels) in gebruik waren maar op de peildatum van het wagenpark, 31 december, waren uitgestroomd. De aandelen van de aandrijflijnen in het wagenpark zijn gecorrigeerd voor private lease. Ten opzichte van de verdeling naar natuurlijke en rechtspersoon (zoals in de CBS kilometragedata) verschilt het aandeel per aandrijflijn niet meer dan 0,1 procentpunt. Behalve bij benzine, waar het verschil 0,5 procentpunt is. Kortom, de verschillen zijn verwaarloosbaar klein.

7.4.2. Gemiddelde kilometrages per kalenderjaar

- Het gemiddelde⁴⁷ aantal gereden kilometers per jaar was 13.050 km in 2023⁴⁸
- Het gemiddelde kilometrage van benzineauto's ligt lager dan het totale gemiddelde
- Bij diesel, BEV en PHEV ligt het gemiddelde kilometrage veel hoger. Dit hangt samen met het relatief grote aandeel zakelijke rijders en jonge voertuigen⁴⁹
- Het gemiddelde kilometrage van diesels is licht gedaald in 2023 (het aandeel jonge voertuigen is de laatste jaren sterk afgenomen)



Figuur 79: Het 365/366 dagen gemiddelde kilometrage⁴⁸ van personenauto's per soort aandrijflijn⁵⁰ in de jaren 2018-2023

⁴⁷ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/49/gemiddeld-kilometrage-personenauto-s-per-365-dagen> Op verzoek van RVO is het gemiddelde niet gebaseerd op het daadwerkelijk aantal gereden kilometers in een jaar maar is omgerekend naar een 365 dagengemiddelde (en 366 voor schrikkeljaren). Hiermee wordt een beter beeld gekregen van het gemiddelde kilometrage dat een auto aflegt wanneer deze een heel jaar in gebruik is. Data over 2024 is nog niet beschikbaar.

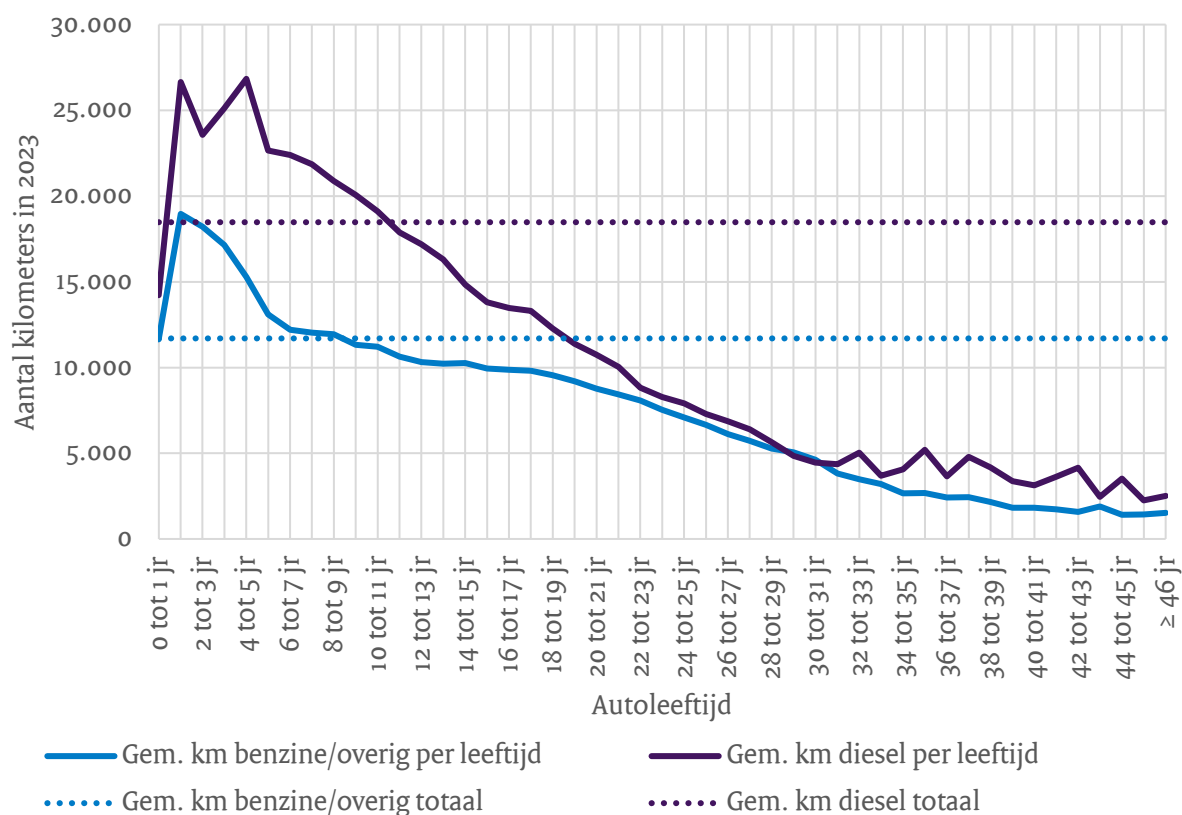
⁴⁸ Afgerond op hele vijftigtallen

⁴⁹ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85396NED/table>

⁵⁰ Totaal is incl. LNG, CNG, LPG

7.4.3. Gemiddelde kilometrages per leeftijd

- Tot 8 à 10 jaar rijden personenauto's meer kilometers dan gemiddeld
- Over het algemeen geldt: hoe ouder de auto, hoe minder afgelegde kilometers



Figuur 80: Gemiddelde kilometrages per leeftijd van Nederlandse personenauto's in gebruik in 2023 ⁵¹

⁵¹ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85406NED/table?dl=9AD84> 'Benzine/Overig' bevat de brandstofsoort Benzine inclusief de 'Overige' categorie. De overige categorie bevat de brandstofsoorten ethanol, elektriciteit, waterstof, CNG en LNG. Kilometrages over 2024 zijn nog niet beschikbaar.

8. Elektrische laadinfra

Dit hoofdstuk laat op hoofdlijnen zien hoe de ontwikkeling van elektrische laadinfrastructuur vordert in Nederland. Meer recente cijfers en meer detail over de ontwikkelingen van laadinfrastructuur, onder andere de ontwikkelingen per regio en provincie, zijn te vinden op de site van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)⁵². In dit rapport (en in de NAL monitor) wordt de laadinfrastructuur uitgedrukt in termen van laadpunten en niet laadpalen. Een laadpaal kan meerdere laadpunten bevatten en kan meerdere auto's tegelijk bedienen. Een laadpunt kan niet meer dan één voertuig tegelijk laten laden.

Er zijn drie categorieën om de toegankelijkheid mee aan te duiden:

1. Publieke laadpunten zijn 24/7 bereikbaar zonder beperkingen en staan op openbaar terrein.
2. Semipublieke laadpunten zijn openbaar toegankelijk, maar kunnen beperkingen hebben (bijvoorbeeld in openingstijden of in een maximale tijd dat er geladen mag worden).
3. Private laadpunten staan op particulier terrein en zijn niet openbaar toegankelijk. Deze categorie bestaat uit thuislaadpunten en werklaadpunten. Private laadpunten worden niet geregistreerd en het in dit rapport genoemde aantal is gebaseerd op een onderbouwde schatting.

Naast toegankelijkheid, wordt er ook onderscheid gemaakt tussen regulier laden (<50 kW) en snelladen (≥50 kW). In de categorie snelladers bevinden zich zowel publieke als semipublieke laadpunten.

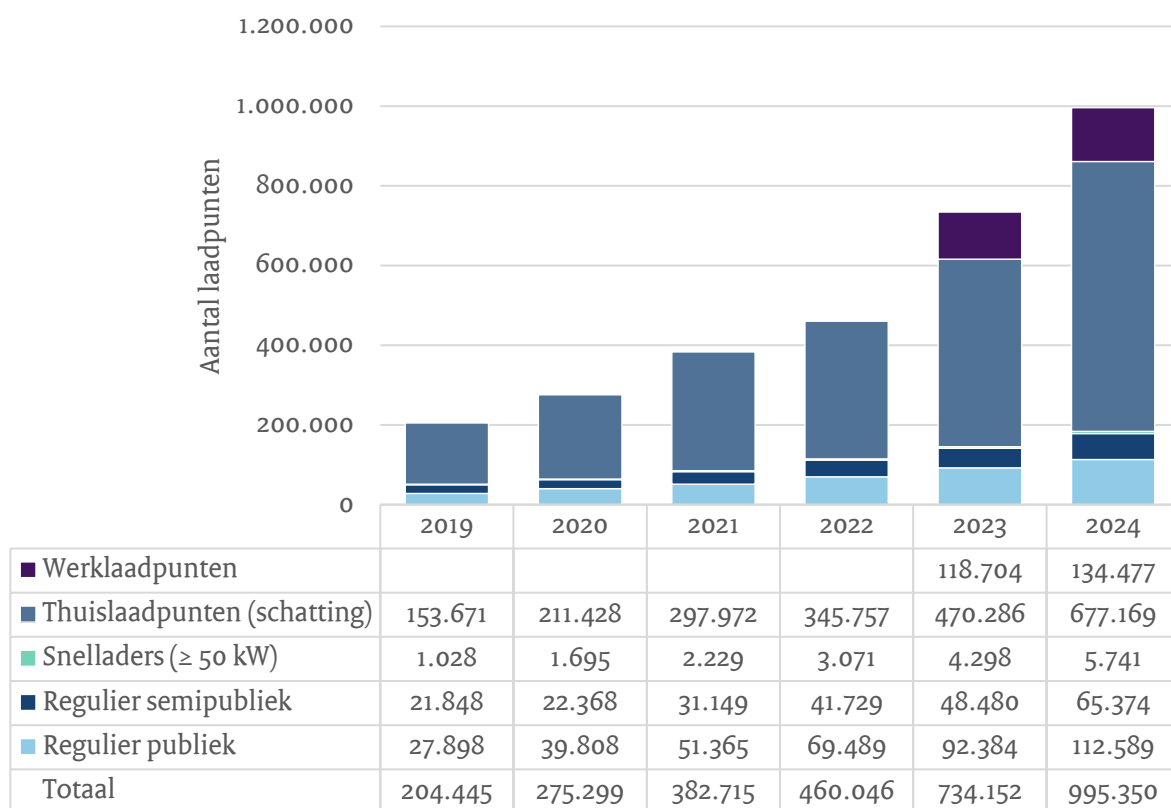
8.1. Aantallen laadpunten

Eind 2024 waren er in totaal bijna 1 miljoen laadpunten in Nederland (zie Figuur 81). Het overgrote deel daarvan (82%) bevindt zich op privaat terrein en is niet publiek toegankelijk, zoals thuislaadpunten en werklaadpunten⁵³. In 2024 kwamen er bijna 40.000 publiek toegankelijke laadpunten bij (zowel reguliere publieke als semipublieke). Hoewel het tempo van plaatsing van reguliere publieke laadpunten iets afnam ten opzichte van 2023, werden er nog steeds gemiddeld 1.400 laadpunten per maand geplaatst. Daarnaast waren er in 2024 in totaal 5.741 snelladers, verspreid over 1.243 locaties.

⁵² www.agendalaadinfrastructuur.nl en [Laadinfrastructuur | RVO dashboard](#)

Op deze website en op dit dashboard is meer informatie over de definities van laadpunten en over de categorieën te vinden.

⁵³ Schattingen van data over werklaadpunten zijn sinds 2023 beschikbaar.



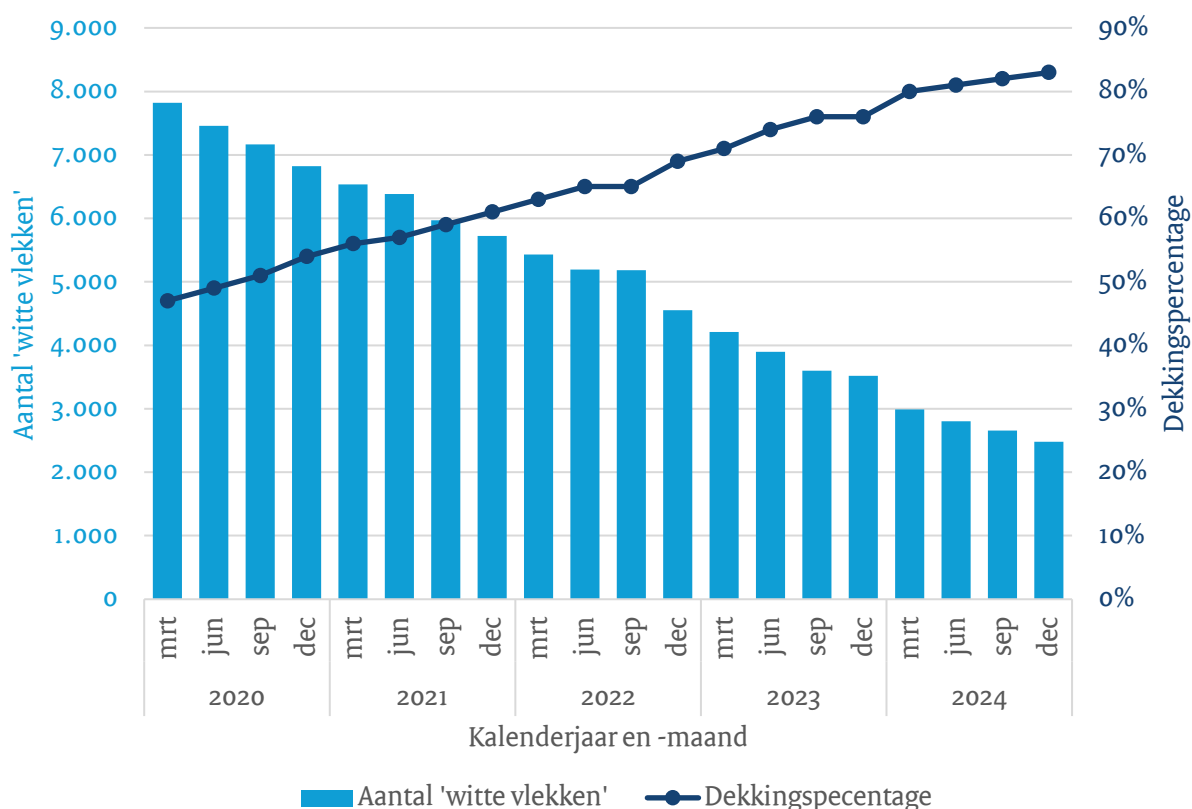
Figuur 81: Aantal laadpunten per soort laadpunt per kalenderjaar

8.2. Spreiding van publieke laadpunten

De spreiding van reguliere 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 gebied⁵⁴, een regulier publiek laadpunt op loopafstand (maximaal 200 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 publiek laadpunt zijn voorzien.

In 2024 is de dekkingsgraad gestegen van 47% in maart 2020 tot 83% in december 2024 (zie Figuur 82), opnieuw een verbetering ten opzichte van voorgaande jaren. Het aantal 'witte vlekken' is in de afgelopen vijf jaar dan ook meer dan driemaal zo klein geworden. Eind 2024 resteerden nog 2.481 buurten waar een publiek laadpunt moet worden geplaatst om een volledig landelijk dekkend netwerk te realiseren.

Op de website van de NAL is een geografische visualisatie te vinden met de betreffende vierkanten⁵⁵.



Figuur 82: Aantal 'witte vlekken' (linker y-as) en het dekkingspercentage (rechter y-as) per kalenderjaar en -maand

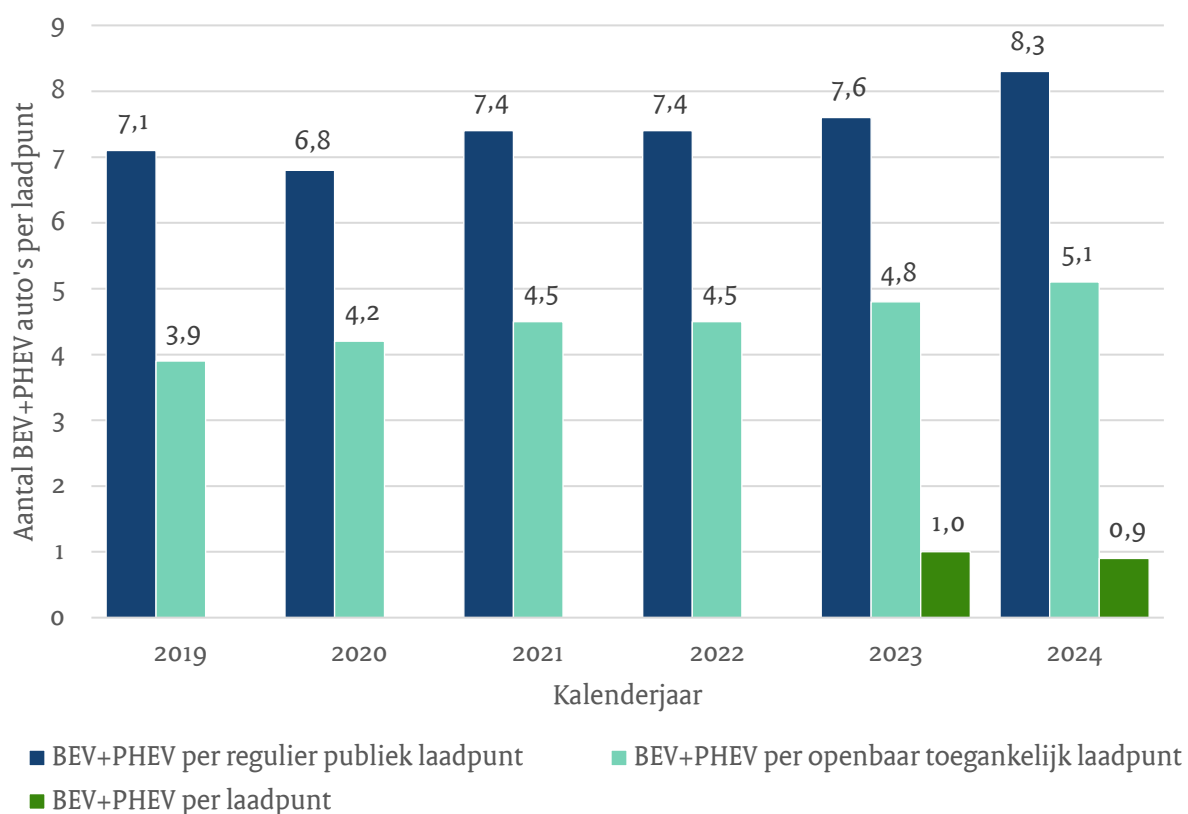
⁵⁴ Stedelijkheidsklasse 5 (landelijk) volgens CBS-definitie

⁵⁵ [Landelijk dekkend netwerk | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#) en [Laadinfrastructuur | RVO dashboard](#)

8.3. Aantal met een stekker oplaadbare auto's per laadpunt

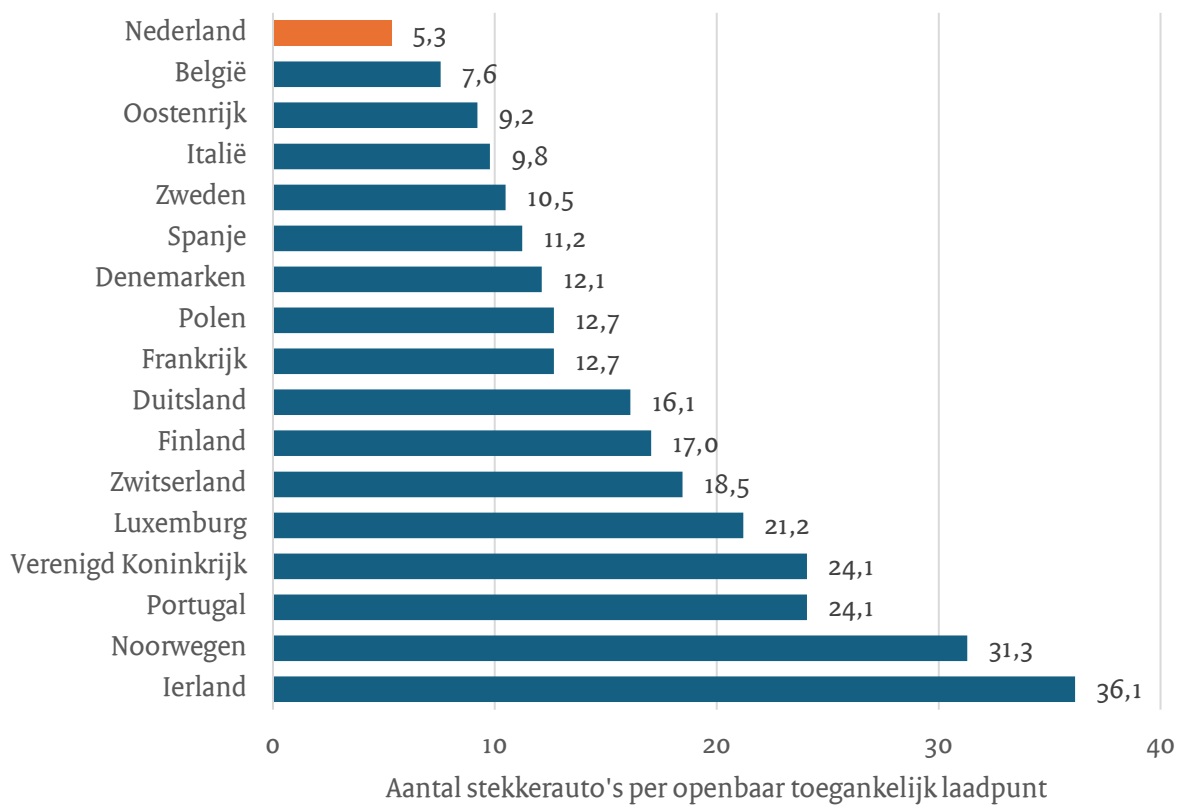
Met een stekker oplaadbare auto's betreffen de volledig elektrische personenauto (BEV) en de plug-in hybride elektrische personenauto (PHEV). De verhouding tussen het aantal met een stekker oplaadbare auto's en het aantal laadpunten geeft inzicht in hoeverre de laadinfrastructuur de groei van het elektrische wagenpark bijhoudt. Hoe lager de ratio, hoe meer laadmogelijkheden er zijn voor BEV en PHEV personenauto's.

Eind 2024 waren er 5,1 met een stekker oplaadbare personenauto's per openbaar toegankelijk laadpunt (zie Figuur 83). Door de jaren heen is er een afname van het aantal laadpunten ten opzichte van het aantal BEV en PHEV auto's. Oftewel het aantal van dergelijke auto's neemt sneller toe dan het aantal laadpunten. Niettemin is de verhouding tussen auto's en laadpunten in Nederland vergeleken met andere Europese landen nog steeds heel gunstig⁵⁶ (zie Figuur 84). Als ook de private laadpunten worden meegeteld (thuis- en werklaadpunten), dan is er in Nederland ongeveer 1 laadpunt per BEV/PHEV personenauto beschikbaar.



Figuur 83: Aantal BEV+PHEV personenauto's per laadpunt per kalenderjaar

⁵⁶ Bron: [Country comparison | European Alternative Fuels Observatory \(europa.eu\)](https://www.eafo.eu/country-comparison). De internationale vergelijking in Figuur 84 is gebaseerd op cijfers van de EAFO en zijn van een andere peildatum dan de cijfers vanuit de nationale gegevens uit Figuur 83. Vandaar het verschil tussen een ratio van 5.1 in 2024 in Figuur 83 en een ratio van 5.3 in Figuur 84.

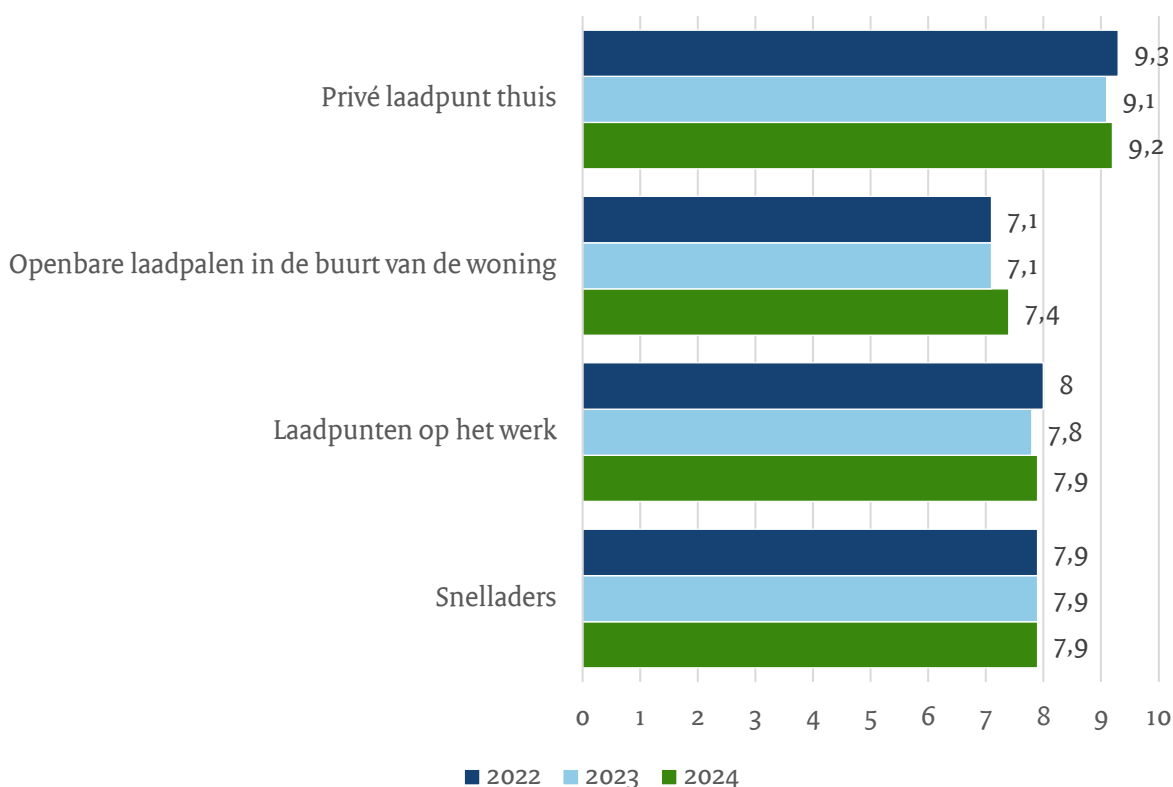


Figuur 84: Het aantal BEV+PHEV auto's per openbaar toegankelijk laadpunt (semipubliek en publiek, zowel reguliere laders als snelladers) van Europese landen met een relatief grote vloot BEV en PHEV auto's (EAFO-data)

8.4. Beoordeling laadinfrastructuur

In het jaarlijkse nationale laadonderzoek⁵⁷ wordt naar de laadervaring van de elektrische (EV-)rijder gevraagd, onder andere in de vorm van een rapportcijfer en de ervaren knelpunten bij het laden.

- Openbare laadpunten scoren met een 7,4 het minst hoog, maar nog steeds een ruime voldoende (zie Figuur 85). Dat is een lichte stijging ten opzichte van eerdere jaren. Het aandeel EV-rijders dat knelpunten ervaart is voor alle soorten afgenomen:
- Openbaar laden: 60% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2023: 68%)
- Snellaadpunten: 30% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2023: 32%)
- Werklaadpunten: 45% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2023: 47%)
- De grootste knelpunten die worden ervaren zijn: laadplekken die bezet zijn door een andere (al dan niet elektrische) auto (bij openbaar laden, snelladen en laden op het werk), defecte laadpalen (bij openbaar laden), onvoldoende laadpalen (bij snelladen en laden op het werk) en te druk met wachtenden (bij snelladen)



Figuur 85: Beoordeling laadinfrastructuur op basis van het Nationaal Laadonderzoek 2024

⁵⁷ Bron: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2024-09/Samenvatting%20Nationaal%20Laadonderzoek%202024.pdf>

Bijlage A: Afbakeningen, definities en toelichting

Hieronder wordt de betekenis van de gebruikte begrippen beschreven en wordt beschreven welke keuzes 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 niet meetellen van de bedrijfsvoorraad in het wagenpark en het buiten beschouwing laten van kampeerwagens (die deels ook als personenauto 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 bijvoorbeeld 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.

Afbakening personenauto

Dit rapport is gericht op personenauto's. De bepaling van personenauto's in de RDW-data is gebaseerd op het attribuut 'Voertuig_classificatie' (Uitsluitend personenauto. Driewielers/trikes e.d. zijn hier buiten beschouwing gelaten) en verder afgebakend op 'inrichting' (koetswerk) met de volgende 'waarden': cabriolet, coupe, hatchback, limousine, sedan, stationwagen, MPV en de 'missing' (ervan uitgaande dat de 'missing' voor het overgrote deel eigenlijk tot de 7 genoemde typen inrichtingen behoren).

Verder sluiten we de auto's uit die via de segmentering 'rekenregels' (zie verderop) niet binnen de waarden van A t/m E vallen. Bij totaalstellingen van alle segmenten bij elkaar (zoals wagenparktotaal per jaar) wordt ook een klein groepje auto's (0,01% van het wagenpark) meegeteld dat via de rekenregels niet in een segment kon worden ingedeeld. Dit vanuit de aanname dat het overgrote deel daarvan eigenlijk tot de segmenten A t/m E behoort.

Er zijn verschillende niche-inrichtingen die de gemiddelde kenmerken per segment kunnen vertekenen, zoals kampeerwagens, gepantserde voertuigen, ambulances of passagiersbusjes voor doelgroepenvervoer. Deze voertuigen hebben afwijkende kenmerken, zoals een andere fiscale behandeling, commerciële inkoop en inzet, en afwijkende grootte-, gewicht-, prijs- en uitstootkenmerken. Hoe dieper we inzoomen op segmenten en deelmarkten, hoe groter de kans op vertekening door afwijkende voertuigen. Aangezien het doel van dit rapport is om trends en ontwikkelingen per segment zo zuiver mogelijk in te schatten, is ervoor gekozen de voertuigen met niche-inrichtingen niet mee te nemen in de analyses.

In Tabel 14 staan in de eerste twee kolommen de aantallen en aandelen van de in dit rapport geanalyseerde personenauto's. Rechts naast die kolommen staan de aantallen en aandelen voertuigen die zijn buitengesloten en helemaal rechts staat het totale aantal.⁵⁸

⁵⁸ In het RDW voertuigenregister zijn tot 2 decennia geleden kampeerwagens deels geregistreerd als bedrijfsauto. Sindsdien worden kampeerwagens standaard als personenauto geregistreerd. Vandaar dat in Tabel 14 in de kolom 'buitengesloten' te zien is dat het procentuele aandeel van jaar tot jaar is toegenomen.

Tabel 14: De omvang van het wagenpark in het rapport en het aantal buitengesloten voertuigen per ultimo jaar

	In dit rapport		Buitengesloten		Bedrijfsvoorraad		Totaal
2013	7.890.016	94,3%	112.576	1,3%	361.837	4,3%	8.364.429
2014	7.925.517	94,3%	121.117	1,4%	357.159	4,2%	8.403.793
2015	8.037.120	94,0%	130.663	1,5%	384.261	4,5%	8.552.044
2016	8.170.138	94,0%	142.804	1,6%	378.653	4,4%	8.691.595
2017	8.305.257	93,9%	154.187	1,7%	388.828	4,4%	8.848.272
2018	8.437.194	93,8%	166.099	1,8%	393.371	4,4%	8.996.664
2019	8.566.200	93,7%	178.715	2,0%	397.818	4,4%	9.142.733
2020	8.657.295	93,6%	187.808	2,0%	399.794	4,3%	9.244.897
2021	8.779.951	94,1%	203.056	2,2%	350.674	3,8%	9.333.681
2022	8.853.009	94,0%	216.835	2,3%	344.497	3,7%	9.414.341
2023	8.969.242	93,7%	229.788	2,4%	376.976	3,9%	9.576.006
2024	9.140.340	93,4%	241.085	2,5%	408.358	4,2%	9.789.783

Instroom, doorstroom, uitstroom, wagenpark

Instroom 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 auto's 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 de auto 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 auto's die voor het eerst in handen van Nederlandse eigenaren komen. Deze auto's hebben een toelatingsdatum die (i.t.t. nieuwverkopen) niet gelijk is aan de inschrijvingsdatum.

Met 'doorstroom'⁵⁹ wordt in dit rapport bedoeld de occasion auto's die op de binnenlandse markt zijn verhandeld. 'Binnenlandse occasion' is hier gedefinieerd als een auto 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 de auto rijden, kan dit een vertekening (een overschatting) van het aantal binnenlandse occasions opleveren. Auto's die uitsluitend naar bedrijfsvoorraad zijn verkocht, worden buiten de tellingen gehouden. Let op dat het veel uitmaakt of een getal betrekking heeft op aantallen auto's dat van eigenaar wisselde of op het aantal keren dat eigenaarswisselingen plaatsvonden. Auto's 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 auto's en is de centrale invalshoek dus niet het aantal transacties. Er is in geringe mate overlap in de aantallen van eigenaar gewisselde occasion auto's voor wat betreft gevallen waarin binnen een jaar een auto 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 auto's

⁵⁹ 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.

dat aan respectievelijk particuliere en zakelijke eigenaren wordt verkocht, groter kan zijn dan het totaal aantal verkochte auto's in hetzelfde jaar. Dit effect is echter zodanig gering dat het geen invloed heeft op de conclusies.

Het wagenpark omvat de personenauto's van Nederlandse gebruikers op een bepaalde peildatum. Daar waar er geen expliciet onderscheid naar soort eigenaar/kentekenhouder wordt gemaakt (in tekst en/of (bijschrift bij) een grafiek), omvat het wagenpark de personenauto's in handen van particulieren en zakelijke gebruikers. Het gaat in dit rapport om het zogenaamde actieve wagenpark, dus zonder de auto's in bedrijfsvoorraad. De auto's 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.

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. In geval van een jaartal gaat het 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.

Zakelijk en particulier markten

In dit rapport wordt bij meerdere onderwerpen onderscheid gemaakt tussen de markten van de zakelijke en die van de particuliere autogebruikers. Private lease is (naast particuliere koop) een onderdeel van de particuliere markt. Bedrijfsvoorraad bestaat uit auto's die bij een RDW erkend bedrijf / dealer staan, bestemd voor verkoop (ook wel 'verkoopvoorraad' of 'handelsvoorraad' genoemd).

Het zakelijke deel van de markt is afgeleid van de categorie rechtspersoon (RP) en de particuliere deelmarkt van de categorie natuurlijke persoon (NP), zoals deze in de brondata van de RDW is geregistreerd. Binnen de nieuwverkopen en het wagenpark is een aanpassing op die afleiding gedaan vanwege de bepaling van private lease.

Aandrijfliijnen

BEV's en PHEV's worden gezamenlijk ook wel aangeduid met de term 'stekkerauto'. PHEV's rijden op zowel fossiele brandstof (benzine of diesel) als elektriciteit (mede extern opgewekt). De term 'aandrijflijn' dekt eigenlijk beter de lading dan de term 'brandstof'. In dit rapport wordt de aandacht gericht met name op personenauto's met de volgende aandrijfliijnen:

- Batterij-elektrisch (BEV);
- Plug-in Hybride Elektrisch (PHEV);
- Benzine (incl. HEV benzine);
- Diesel (incl. HEV Diesel).

FCEV is in principe relevant vanuit het oogpunt van zero-emissie, maar vanwege de relatief erg lage aantallen van FCEV (aandeel in wagenpark eind 2024: 0,007%), is er in dit rapport geen grote aandacht aan besteed.

HEV personenauto's zijn niet als aparte categorie behandeld, maar ondergebracht bij de conventionele brandstoffen (het overgrote deel is benzine). De andere dan de hierboven genoemde brandstoffen

hebben in het wagenpark een zeer klein marktaandeel en worden niet als separate categorieën geanalyseerd. Dit betreft: alcohol, CNG, LNG en LPG.

Segmenten

In de monitoring van de automarkt wordt door RVO en Revnext een objectieve definiëring van segmenten toegepast o.b.v. een aantal rekenregels gebaseerd op een combinatie van diverse afmetingen en prijsklasse. De segmentering is van groot belang voor de monitoring van de automarkt, omdat de particuliere en zakelijke markten een andere segmentsamenstelling kunnen hebben, segmenten verschillende consumentengroepen hebben en omdat gedragseffecten en ontwikkelingen segment-specifiek kunnen zijn.

In Tabel 15 is een indicatieve vertaling weergegeven van de traditionele segmentering naar de segmentering zoals toegepast in dit rapport. Grofweg worden de traditionele segmenten E, F, G, H en I, die zeer groot, duur, luxe of sportief zijn, samengenomen in het nieuwe E-segment. Daarnaast worden MPV's en SUV's, die traditioneel in segmenten J, K, L en M vallen, op basis van grootte en prijs verdeeld over de relevante segmenten A tot en met E. De passagiersbusjes e.d. zijn geplaatst in segment O en worden buiten beschouwing gelaten bij analyses voor personenauto's. Dit levert de volgende segmentindeling op:

- **Segment A** betreft het kleine segment (bijv. Fiat 500, Volkswagen up!/e-up!, Toyota AYGO, Citroën C1, Peugeot 108, KIA Picanto, Smart EQ forfour, etc.);
- **Segment B** betreft het compacte segment (bijv. Renault CLIO / ZOE, Volkswagen Polo, Opel Corsa, Peugeot 208, Ford Fiesta, etc., en crossovers/SUV's, zoals Mazda CX-3, Renault CAPTUR, Volkswagen T-Cross, Hyundai KONA, Opel Crossland X);
- **Segment C** betreft het kleine middensegment (bijv. Renault MEGANE, Volkswagen Golf/e-Golf, Ford Focus, Toyota Auris, Audi A3, BMW 1 Serie, Mercedes-Benz A-Klasse, Volvo V40, Nissan LEAF, Kia Niro, , etc., en crossovers/SUV's, zoals BMW X1, Audi Q3, Volvo XC40, Kia Sportage, Mazda CX-5, Renault KADJAR, Volkswagen Tiguan, Nissan QASHQAI);
- **Segment D** betreft het grote middensegment (bijv. Volvo V60, Volkswagen Passat, Ford Mondeo, Audi A4, BMW 3 Serie, Mercedes-Benz C-Klasse, Peugeot 508, Opel Insignia, Tesla Model 3, etc. en crossovers/SUV's, zoals BMW X3, Audi Q5, Volvo XC60, Alfa Romeo Stelvio);
- **Segment E** betreft het grote en/of luxe en/of sportieve segment (bijv. Audi A6 en A8, BMW 5 Serie en 7 Serie, Mercedes-Benz E-Klasse, Porsche Panamera, Tesla Model S en crossovers/SUV's zoals Volvo XC90, Audi Q7, BMW X5, X6, Tesla Model X, Jaguar I-PACE, Audi e-tron, Porsche Cayenne, etc.).

Of een auto als MPV/SUV wordt ingedeeld hangt af van de uitkomst van hoogte voertuig (ondergrens) × footprint (wielbasis × maximale spoorbreedte) en frontaal oppervlak (hoogte voertuig ondergrens × maximale spoorbreedte). In de rekenregels zijn hierbij per segment en bouwjaar grenswaarden bepaald.

Tabel 15: Indicatieve vertaling traditionele segmentering naar nieuwe segmentering

RDC indeling (anno 2020)		Traditionele indeling		Revnext indeling	
Segmenten	Segmentnaam	Segmenten	Segmentnaam	Segmenten	Segmentnaam
A	Submini / small	A	Submini / small	A	Submini / small
B	Klein / city / subcompact	B	Klein / city / subcompact	B	Klein / city / subcompact
C	Kleine middenklasse / lower family	C	Kleine middenklasse / lower family	C	Kleine middenklasse / lower family
D	Middenklasse / upper family	D	Middenklasse / upper family	D	Middenklasse / upper family
E	Hogere middenklasse / executive	E	Hogere middenklasse / executive	E	E+F+G+H+I
F	Groot / lower luxury	F	Groot / lower luxury		
G	Lower sports	G	Lower sports		
H	Upper sports / supercars	H	Upper sports / supercars		
I	Groot en luxueus / upper luxury	I	Groot en luxueus / upper luxury		
		J	Medium MPV		
		K	Upper MPV		
		L	Lower SUV		
		M	Upper SUV		

- Medium MPV (J) en lower SUV (L) heringedeeld in B, C en D
- Upper MPV (K) heringedeeld in D
- Upper SUV (M) heringedeeld in E, F, I

- E, F, G, H, I samengevoegd in E omdat ze allen duur en groot, luxe of sportief zijn en samengevoegd nog steeds het kleinste segment in omvang zijn (ca. 5% van de nieuwverkopen)
- Alle MPV's en SUV's / Crossovers heringedeeld in de segmenten A tot en met E o.b.v. grootte en prijs

Leeftijden

De gemiddelde leeftijden zijn gebaseerd op de auto's met een leeftijd tot 40 jaar. Oudere auto's, ofwel de oldtimers, zijn niet representatief voor de 'gewone' veelgebruikte auto's. De gedachte achter buitensluiten van oldtimers is dat deze vaak ongevoelig zijn voor beleid gericht op vergroening van het wagenpark en dat deze voertuigen veelal in handen zijn van liefhebbers, musea e.d. (voertuigen die niet mede a.g.v. beleidspraktijken worden vervangen door een modern ZE voertuig). Tegelijkertijd leggen die voertuigen doorgaans ook relatief weinig kilometers af. Daarom zijn deze auto's niet meegenomen in de berekening van de gemiddelde leeftijden van occasion import en uitstroom. De grens van 40 jaar is in lijn met de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting. Bij wagenpark worden de gemiddelde leeftijden inclusief en exclusief oldtimers genoemd. Het verschil tussen deze twee is circa 1 jaar.

Private lease

Voor de transitie naar elektrische auto's is het van belang de private leasemarkt nadrukkelijk te monitoren, omdat private lease twee potentieel belangrijke drempels voor de transitie naar BEV kan verlagen: 1) de hogere aanschafprijs van BEV's en 2) het rationele inzicht in de TCO (total cost of ownership) van een BEV ten opzichte van een brandstofauto over een gebruiksperiode van 3 tot 5 jaar. De aanschafprijs voor een BEV in de segmenten A t/m C ligt gemiddeld hoger dan de aanschafprijs voor een brandstofauto in hetzelfde segment (zie paragraaf 2.3). Dit komt voornamelijk door het accupakket en de nu nog beperkte productieschaal van BEV's. De financiering van een nieuwe auto is normaal al voor veel consumenten een drempel en dit kan bij de hogere aanschafprijzen van BEV's een extra drempel vormen voor consumenten om een BEV aan te schaffen. Een BEV met een hogere aanschafprijs kan echter een lagere TCO hebben dan een brandstofauto met een lagere aanschafprijs. Deze TCO vergelijking zou consumenten ertoe kunnen bewegen BEV's aan te schaffen in plaats van brandstofauto's, zeker als daar ook de brandstof/energiekosten in zijn verwerkt. De verwachting is echter dat consumenten over het algemeen deze TCO-vergelijking niet rationeel maken. Bij private lease wordt deze TCO-vergelijking expliciet gemaakt voor consumenten in het vaste maandelijkse bedrag dat zij betalen, welke grotendeels evenredig is aan de TCO. In het prille marktstadium van BEV's was afgelopen jaren nog aanzienlijke onzekerheid over de restwaarde-ontwikkeling, verzekeringskosten en onderhoudskosten van BEV's, waardoor deze risico's ook werden doorgerekend in de private leaseprijs van BEV's. De komende jaren zal naar verwachting een steeds duidelijker beeld ontstaan van restwaarden, verzekerings- en onderhoudskosten van BEV's, waardoor hiervoor wellicht minder risicomarge gehanteerd hoeft te worden door aanbieders. De verwachting is dat private leaseprijzen van BEV's zich hierdoor meer richting de prijzen van ICEV's kunnen ontwikkelen. Bij vergelijkbare private leasetarieven kan de BEV naar verwachting een substantieel marktaandeel veroveren binnen de private leasemarkt.

De private leasemarkt onderscheidt zich vooralsnog van de zakelijke markt op het gebied van autokeuze. Waar in de zakelijke markt het bedrijf of de werknemer het merk/model en de uitvoering kiest, kiest de consument zijn private leaseauto voornamelijk op basis van maandprijs. Dat maakt het voor aanbieders mogelijk om nieuwe auto's in partijen (met partijkorting) op te kopen en die groep auto's met een aantrekkelijke leaseprijs aan te bieden.

De ontwikkelingen in de nieuwverkopen qua groei en segmentverdeling zijn ook terug te zien in het private leasewagenpark. In de laatste 7 jaar is het private leasewagenpark ruim zeveneneenhalf keer zo groot geworden. Dit wagenpark groeide van ca. 33.000 ultimo 2015 naar bijna 248.000 ultimo 2024. In de beginjaren vanaf 2015 groeide het private leasewagenpark zeer sterk doordat er nog weinig uitstroom was en door vooral toenemende nieuwverkopen en doorstroom uit eerdere jaren. Ook startte in 2016 het Keurmerk Private Lease⁶⁰, dat leasen voor de consument bereikbaarder maakte. Inmiddels is in 2024 te zien dat jaarlijks ook een steeds grotere groep private leaseauto's uitstroomt aan het einde van het leasecontract.

WLTP/NEDC/RDE

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 auto's. De NEDC methode (New European Driving Cycle) is de voorganger van WLTP. De 'Real Driving Emissions' (RDE)-test meet de uitstoot van vervuilende stoffen van een auto, zoals NO_x, terwijl deze op de openbare weg rijdt. De RDE-test vervangt niet de laboratoriumtests (NEDC en WLTP), maar is een aanvulling daarop.

Koppeling met de EV Database (EVDB)

De gegevens over BEV-personenauto's uit het voertuigenregister (RDW) zijn gekoppeld aan de gegevens uit de EVDB via de typegoedkeuringvariabelen. Er is eerst gecontroleerd op missings en fouten. Er was een koppeling mogelijk voor bijna alle kentekens in de getoonde instroomjaren. Daarmee is er met de koppeling een betrouwbaar beeld te genereren over de onderwerpen die in dit rapport worden beschreven.

Aanbod occasions: data van Gaspedaal.nl

Zoals genoemd in paragraaf 4.4, maken wij voor de beschrijving van het aanbod van occasions gebruik van data van Gaspedaal.nl⁶¹. 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 waarbij de dagelijkse stand van zaken wordt gedownload. Om van de dagelijks gedownloade data een historische, praktische dataset te maken, worden er een aantal bewerkingen op de gegevens gedaan. De belangrijkste bewerkingen worden hier toegelicht:

- een auto kan in de loop der tijd meerdere keren te koop worden aangeboden. Wanneer een auto voor één dag van Gaspedaal.nl verdwijnt, wordt dit gezien als het einde van dit aanbod. Wanneer de auto vervolgens weer op de website verschijnt, wordt dit gezien als een nieuw aanbod;

⁶⁰ <https://www.keurmerkprivatelease.nl/home>

⁶¹ [Gaspedaal.nl](https://www.gaspedaal.nl)

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

Hoewel Gaspedaal.nl een aanzienlijke dekking heeft (85-90% van het totale aanbod volgens Gaspedaal zelf), is het niet compleet. Met name directe particuliere verkoop, waarbij geen autobedrijf betrokken is, ontbreekt grotendeels. 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 auto's. 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 gepresenteerde gegevens ook geldt. Desalniettemin doen we in dit rapport de aanname dat Gaspedaal.nl een representatief beeld geeft van het totale occasione aanbod.

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

Bijlage B: Databronnen / geraadpleegde publicaties

- Voertuigen op kenteken: RDW (www.rdw.nl)
- Nieuw aanbod BEV's: EV database (<https://ev-database.nl>)
- Batterijprijsontwikkeling: BloombergNEF (www.bnef.com)
- Cijfers voertuigen diverse landen in de wereld: ACEA [ACEA Report - Vehicles on European roads 2025.pdf](#)
- Private lease: VNA, [autoleasemarkt-in-cijfers-2024-2.pdf](#), RDC en RDW
- Europese doelstellingen CO₂-uitstoot (WLTP):
 - https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets_en
 - <https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-ghg-emissions>
 - ICCT [On the way to "real-world" CO₂ values: The European passenger car market in its first year after introducing the WLTP - International Council on Clean Transportation \(theicct.org\)](#)
- Bevolking, rijbewijsbezitters en huishoudens volgens het CBS:
 - Bevolking: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?ts=1751970688357>
 - Rijbewijsbezit: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83488NED/table?ts=1751970837440>
 - Aantal huishoudens: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71486ned/table?ts=1751970635235>
- Kilometrage:
 - <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/22/stekkerauto-s-aantallen-en-kilometers>
 - <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/49/gemiddeld-kilometrage-personenauto-s-per-365-dagen>
 - <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85406NED/table?ts=1751970964916>
- Europese vergelijking aantal stekkerauto's en aantal laadpunten: EAFO [EU27 + UK, Norway, Iceland, Switzerland, Turkey, Liechtenstein | European Alternative Fuels Observatory \(europa.eu\)](#)
- Laadinfra data: <https://www.charge-it-up.com>, <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx>, <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2024-09/Samenvatting%20Nationaal%20Laadonderzoek%202024.pdf>
- Definities en toelichting op laadinfra: <https://laadinfrastructuur.databank.nl>

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