Trendrapport Nederlandse markt personenauto's
Feiten, cijfers en ontwikkelingen
Editie 2026



In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aug 2026

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Colofon

Datum:
Augustus 2026

Uitgebracht door:
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Revnext

Opdrachtgever:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij vragen:
MonitoringDuMo@rvo.nl

Samenvatting 4
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. Detailontwikkeling naar aandrijflijn, segment en soort eigenaar 7
2.3. Technische ontwikkelingen bij BEV's 17
2.4. Marktontwikkelingen van BEV's 24
2.5. Relatie nieuwverkopen en fiscaal beleid 33
2.6. Gemiddelde CO_2-uitstoot nieuwverkopen en bijdrage van BEV's 38
3. Instroom: Occasion import 42
3.1. Ontwikkelingen occasion import: omvang en samenstelling 42
3.2. De leeftijden van de occasion import 48
3.3. Occasion import in termen van emissieklassen 51
4. Doorstroom: Binnenlandse occasionmarkt 53
4.1. Omvang binnenlandse occasionmarkt 53
4.2. Binnenlandse occasions in het zakelijke deel van de markt 57
4.3. Binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt 60
4.4. Aanbod binnenlandse occasionmarkt 63
5. Uitstroom: Export en Demontage 71
5.1. Hoofdontwikkelingen in de uitstroom: omvang en samenstelling 71
5.2. Exportleeftijden en -segmenten 76
5.3. Demontage per segment en demontageleeftijden 82
6. In-, door- en uitstroom ten opzichte van elkaar 85
6.1. Aantallen en aandelen van handelsstromen 85
6.2. Nieuwverkopen ten opzichte van occasion import 86
6.3. Instroom ten opzichte van uitstroom 92
6.4. Occasion import ten opzichte van de binnenlandse occasionmarkt 100
7. Wagenpark 103
7.1. Hoofdontwikkelingen in het wagenpark: omvang en aandrijflijnen 103
7.2. Het wagenpark per deel van de markt en segmentsamenstelling 108
7.3. De leeftijd van het wagenpark 112
7.4. Kilometrages 119
8. Laadinfrastructuur voor elektrische auto's 124
8.1. Aantallen laadpunten 125

8.2. Spreiding van publieke laadpunten 126
8.3. Aantal met een stekker oplaadbare auto's per laadpunt 127
8.4. Beoordeling laadinfrastructuur 129

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.

Aantal nieuwverkopen gestegen, BEV-aandeel voor het eerst het grootst (41%)
Het aantal nieuwverkopen in 2025 kwam net boven de 380.000 uit. BEV's waren goed voor 41% van de verkopen. Het aandeel PHEV nam toe naar 18%. Het aandeel benzine nam af naar 40%.

Minder compacte auto's, meeste nieuwverkopen in het middensegment
In 2025 nam het aandeel kleine nieuwverkopen in het A- en B- segment verder af naar circa 30%. Het middensegment groeide naar een aandeel van circa 44%. Het aandeel SUV's in de nieuwverkopen nam toe: twee op de drie nieuwverkopen zijn SUV's.

BEV nieuwverkopen vooral zakelijk en in de grotere segmenten, privé ingroei stagneert
De zakelijke ingroei van BEV's stijgt naar circa 48%, privé ligt het aandeel EV al drie jaar rond de 30%. Het aandeel PHEV's groeit zowel op de zakelijke als op de privé-markt, benzine daalt in beide markten. BEV's en PHEV's worden vooral in de grotere segmenten verkocht (A-C), benzine voornamelijk in de kleine segmenten (A en B).

BEV's gemiddeld goedkoper in D- en E-segment, prijsoverlap in alle segmenten
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 kleinere segmenten (A, B en C) zijn gemiddeld ruim duurder dan een benzinemodel, maar er zijn wel BEV's beschikbaar die qua prijs vergelijkbaar zijn met benzinemodellen.

CO_2-winst nieuwverkopen voornamelijk door BEV-ingroei
Dat de gemiddelde uitstoot van de nieuwverkopen daalt, is vooral te danken aan het aandeel BEV's. De CO_2-emissie van benzineauto's neemt licht af tussen 2021 en 2025 naar circa 148 g/km gemiddeld in 2025. De ingroei van PHEV's in 2025 zorgt voor een daling van circa 5 g/km, waardoor het gemiddelde nu 143 g/km is. Als BEV's ook worden meegewogen daalt het gemiddelde verder met circa 59 g/km naar 84 g/km. Op basis van normuitstoot (WLTP) lagen de Nederlandse nieuwverkopen in 2025 circa 50% lager dan het Europese gemiddelde.

Sterke toename occasion import, meer PHEV's en steeds minder BEV's
Er werden in 2025 bijna 300.000 voertuigen geïmporteerd, bijna een derde hiervan was een PHEV en slechts 4% BEV. Het aantal benzinemodellen binnen de occasion import bleef redelijk constant rond 180.000 stuks. Circa twee derde van de occasion import is jonger dan 5 jaar. Waar BEV's voornamelijk via de nieuwverkopen instromen, stromen PHEV's en benzineauto's voornamelijk in via de occasion import.

Binnenlandse occasionhandel piekt, BEV's vooral in hogere prijsklassen beschikbaar
In 2025 steeg de handel in personenauto's in Nederland tot het hoogste niveau van de afgelopen zeven jaar. BEV's en PHEV's maakten beide circa 5% uit van de markt. Het occasionaanbod bestaat vooral uit relatief jonge voertuigen, waarbij BEV's voornamelijk in de jongere bouwjaren voorkomen. Hoewel prijzen en kilometrages in het C-segment per leeftijd vergelijkbaar zijn tussen aandrijflijnen, zijn BEV's relatief vaker beschikbaar in de hogere prijssegmenten.

Toename uitstroom voertuigen, export BEV's blijft toenemen
Het aantal uitgestroomde voertuigen ligt in 2025 op bijna 500.000. Het grootste deel hiervan wordt

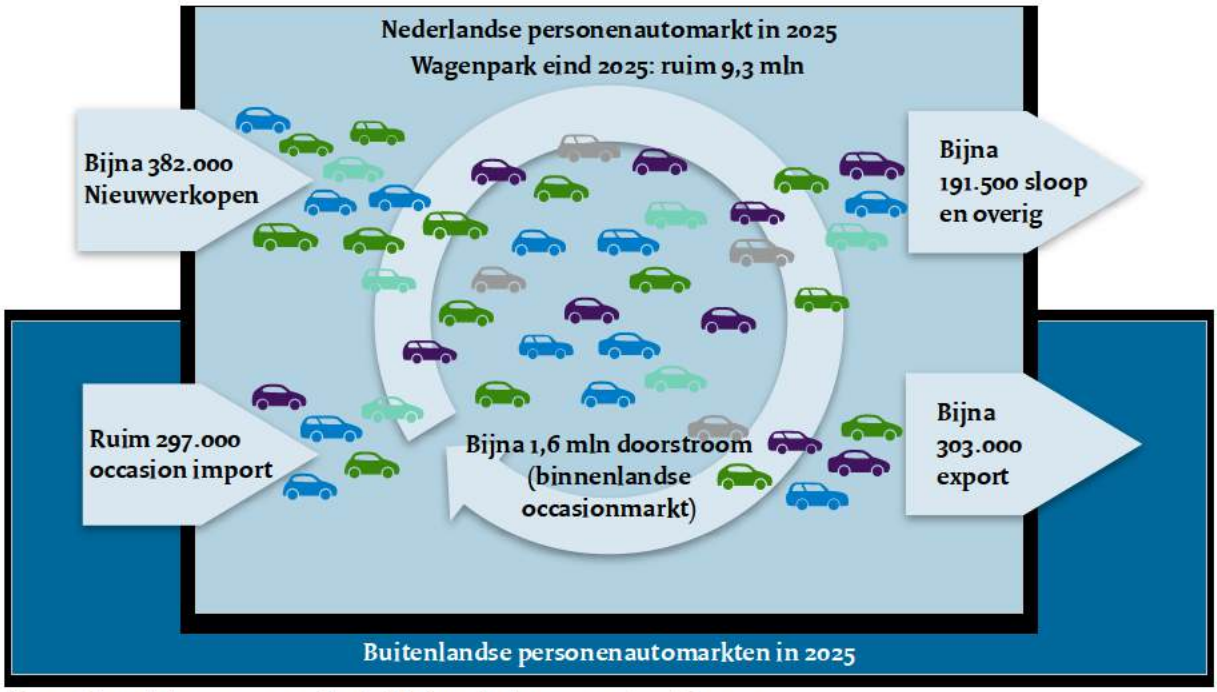
geëxporteerd (61%), ruim 185.000 voertuigen (38%) zijn gedemonteerd (voorheen sloop). In 2025 werden circa 36.000 BEV's geëxporteerd, dat is ongeveer 5% van het BEV-wagenpark. De piek van de export lag bij BEV's rond de 5 jaar oud, dit komt overeen met het eind van de looptijd van leasecontracten.

Wagenpark sterk gegroeid, aandeel BEV en PHEV neemt toe
Ten opzichte van het voorgaande jaar bedroeg de groei in 2025 ruim 162.000 auto's, het totale wagenpark telt daarmee inmiddels meer dan 9,3 miljoen auto's. Eind 2025 waren er ruim 680.000 BEV's in het Nederlandse wagenpark (7%) en 520.000 PHEV's (6%). Het aandeel diesel daalde naar 4,5%. Circa een derde van de zakelijke voertuigen is een BEV, 14% een PHEV. Omdat BEV's voor een groot gedeelte jonge en zakelijke voertuigen zijn ligt het aandeel gereden kilometers hoger dan het aandeel in het wagenpark: in 2024[1] waren 6% BEV's verantwoordelijk voor 9% van de gereden kilometers. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark[2] is in 2025 verder opgelopen naar boven de 11 jaar.

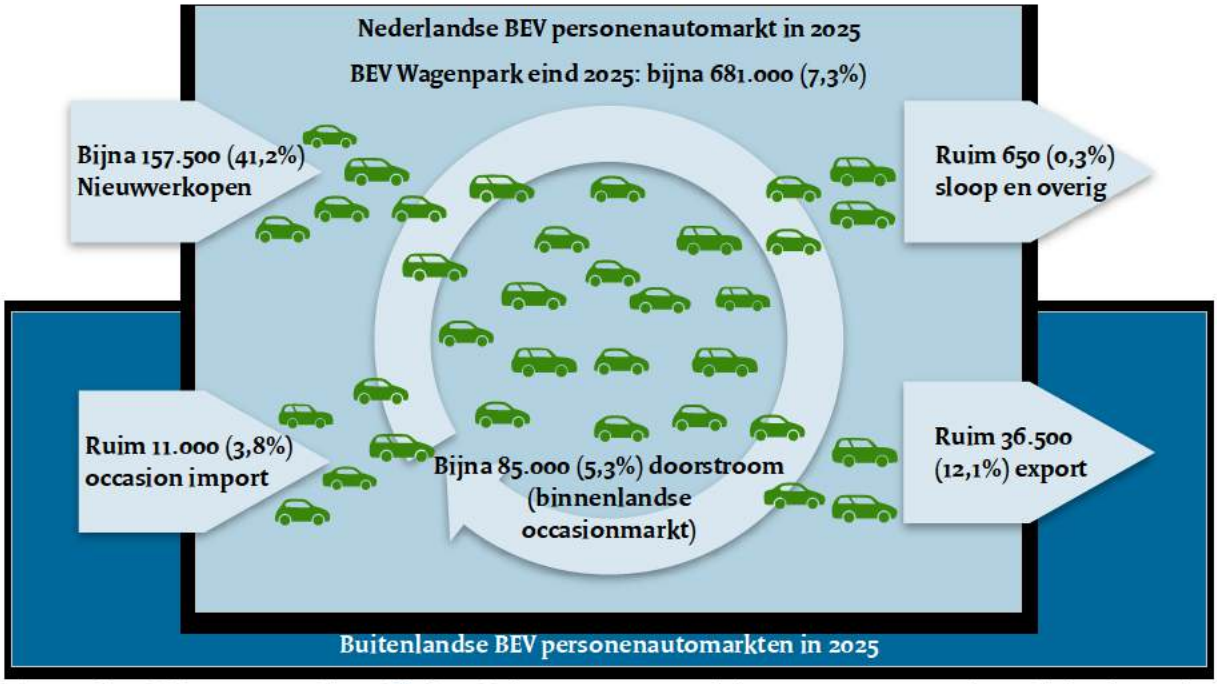
In Figuur 1 en Figuur 2 worden de wagenparkontwikkelingen van 2025 op hoofdlijnen schematisch weergegeven.

Stijging aantal laadpunten in Nederland
Eind 2025 waren er meer dan 1,2 miljoen laadpunten in Nederland, inclusief thuis- en werklaadpunten. Dit is een toename van ruim 20% ten opzichte van 2024, toen Nederland circa 1 miljoen laadpunten telde. Ongeveer 17% van de laadpunten is publiek toegankelijk. Eind 2025 voldeed 90% 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.

[1] Data over 2025 is nog niet beschikbaar.
[2] Exclusief oldtimers.



Figuur 1: Schematische weergave van de ontwikkelingen in de personenautomarkt in 2025



Figuur 2: Schematische weergave van de ontwikkelingen in de BEV-personenautomarkt in 2025. Percentages geven het aandeel van het totaal. bijvoorbeeld: BEV-nieuwverkopen beslaat 41,2% 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 2025. De elektrificatie van het wagenpark is een belangrijk speerpunt in het beleid om de uitstoot 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. 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) 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 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:

- kenmerken 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 (nieuwverkopen en occasion import), de doorstroom (het wagenpark en de binnenlandse occasionmarkt) en de uitstroom (export en demontage (voorheen 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 autowagenpark groeit door nieuwverkopen (hoofdstuk 2) en occasion import (hoofdstuk 3). Binnen het wagenpark is er doorstroom van 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 demontage 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).

1.4. 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. Aandrijflijnen

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 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 aandrijflijnen:

ICEV:	Internal Combustion Engine Vehicle (brandstofauto's, waarbij de brandstof benzine, diesel, alcohol, CNG, LNG of LPG kan zijn)
ZE:	Zero Emission / emissieloos (bij voertuigen: BEV en FCEV)

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, Toyota Aygo X, Volkswagen E-UP!, Renault Twingo)
B: Compacte klasse (bijv.: Peugeot e-208, Opel Corsa-e, Jeep Avenger Electric, Volkswagen Polo, Renault Clio, Mini Cooper, Toyota Yaris Cross)
C: Kleine middenklasse (bijv.: Kia E-Niro, BMW IX1, Toyota Corolla, Ford Focus, Ford Kuga, Audi A3, Skoda Elroq, Skoda Octavia, Kia EV3, Kia Sportage, Volkswagen Tiguan)
D: Grote middenklasse (bijv.: Skoda Enyaq, Kia EV6, BMW I4, Volvo V60, Skoda Kodiaq, Audi A4, Tesla Model 3, Tesla Model Y)
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, Tesla Model S, Tesla Model X)
De MPV's en SUV's zijn ingedeeld bij de segmenten A t/m E (voor meer uitleg, zie bijlage).

2. Instroom: Nieuwverkopen

Dit hoofdstuk biedt een beschrijving van de nieuwverkopen van 2013 tot en met 2025. 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 (gewichtsontwikkelingen, 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 CO_2-emissies en de bijdrage van BEV's in de emissiereductie.

2.1. Hoofdontwikkelingen nieuwverkopen: omvang en samenstelling

Aantal nieuwverkopen bereikt hoogste niveau in zes jaar

In de periode 2013–2019 schommelde het aantal nieuwverkopen van personenauto's tussen circa 377.000 en bijna 445.000 voertuigen per jaar. Vanaf 2020 zette een duidelijke daling in, die in 2022 resulteerde in het laagste aantal nieuwverkopen van de afgelopen jaren[3].
Sinds 2023 is echter weer sprake van een stijging ten opzichte van voorgaande jaren. Het aantal nieuwverkopen is de afgelopen drie jaar ieder jaar gestegen, met in 2025 bijna 382.000 verkochte voertuigen: het hoogste niveau in zes jaar tijd.
Mogelijke verklaringen voor deze ontwikkelingen zijn: de toenemende levensduur en kwaliteit van auto's, de import van gebruikte voertuigen, de prijsontwikkeling en betaalbaarheid van nieuwe auto's, veranderende consumentenvoorkeuren en de economische conjunctuur (zie Figuur 3).

BEV voor het eerst in 2025 de grootste aandrijflijn binnen de nieuwverkopen

Het aandeel BEV's binnen de nieuwverkopen is in 2025 gestegen tot ruim 41%. Daarmee vormen BEV's voor het eerst de grootste aandrijflijn binnen de nieuwverkopen.
Ook het aandeel PHEV's neemt verder toe. Gezamenlijk zijn BEV's en PHEV's goed voor bijna 60% van alle nieuwverkopen.
Tegelijkertijd zet de daling van het aandeel benzineauto's door. In 2025 komt dit aandeel uit op circa 40%, het laagste niveau in de periode 2013 tot en met 2025.
Het aandeel dieselauto's is de afgelopen jaren sterk teruggelopen. Waar dieselvoertuigen eerder nog goed waren voor ongeveer een kwart van de nieuwverkopen, is hun aandeel inmiddels verwaarloosbaar geworden (zie Figuur 4).

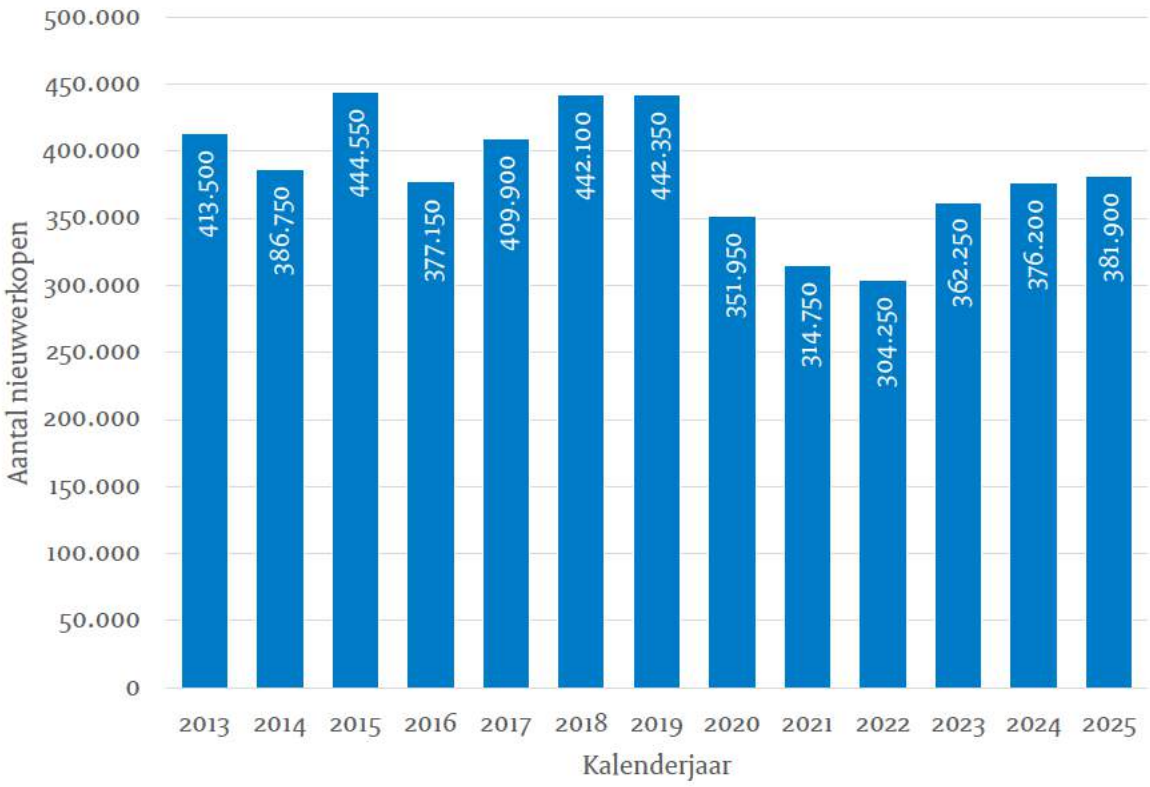
Aandeel nieuwverkopen in segment C neemt gestaag toe

Sinds 2020 neemt het aandeel nieuwverkopen binnen segment C jaarlijks toe. In 2025 behoort 44% van alle nieuw verkochte auto's tot dit segment. Tegelijkertijd neemt het aandeel van de kleinere modellen (segment A en B) geleidelijk af. Waar deze segmenten tot 2018 nog goed waren voor bijna de helft van alle nieuwverkopen, vertegenwoordigen zij in 2025 nog iets minder dan een derde van de markt (zie Figuur 5).[4] De segmenten A en E zijn relatief klein in omvang, de meeste nieuwverkopen vallen in de segmenten B, C en D.

[3] Dit hing samen met tekorten aan chips en andere onderdelen, onder meer als gevolg van fabriekssluitingen bij toeleveranciers tijdens de COVID-19-pandemie en verstoringen in de toeleveringsketen door de oorlog in Oekraïne.
[4] Het aanbod van nieuwe auto's in segment A neemt af, mede doordat deze modellen voor fabrikanten relatief lage marges opleveren. Tegelijkertijd worden voormalige segment A-modellen vaker vervangen door grotere cross-overvarianten die in segment B vallen. Hierdoor hebben consumenten minder keuze uit kleine, betaalbare auto's (autobahn.eu) en wijken zij vaker uit naar jonge occasions, zowel via import als op de binnenlandse markt. Het aanbod van BEV's in segment A is bovendien beperkt; door de relatief hoge aanschafprijs en beperkte actieradius is de prijs-kwaliteitverhouding vaak minder gunstig dan die van een benzineauto in hetzelfde segment.

2.1.1. Omvang nieuwverkopen

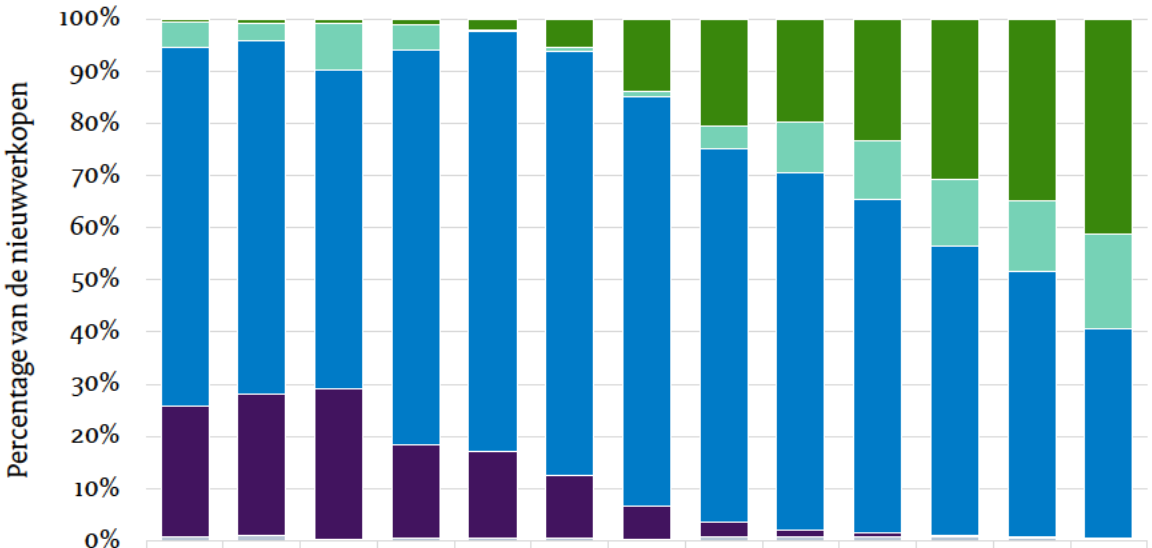
- Na het laagste punt van ruim 300.000 nieuwverkopen in 2022 laat de markt inmiddels drie jaar op rij groei zien.
- In 2025 werden bijna 382.000 nieuwe voertuigen verkocht, het hoogste aantal in de afgelopen zes jaar.
- Daarmee zet de groei van de nieuwverkopen zich duidelijk voort sinds 2022, maar liggen de totalen lager dan voor 2020.



Figuur 3: Aantal nieuwverkopen per kalenderjaar (afgerond op gehele vijftigtallen)

2.1.2. Samenstelling nieuwverkopen naar aandrijflijn

- In 2025 vormen batterij-elektrische voertuigen (BEV's) voor het eerst de grootste aandrijflijn binnen de nieuwverkopen. Ten opzichte van 2024 neemt het aandeel met ruim 6 procentpunt toe.
- Het aandeel benzineauto's in de nieuwverkopen bereikt in 2025 het laagste niveau van de beschouwde periode, na een onafgebroken daling sinds 2019.
- Het aandeel plug-in hybrides (PHEV's) groeit sinds 2018 ieder jaar en bereikt in 2025 met 18% een recordniveau.
- Het aandeel dieselauto's is sinds 2015 sterk afgenomen en is in 2025 nog slechts marginaal aanwezig binnen de nieuwverkopen.

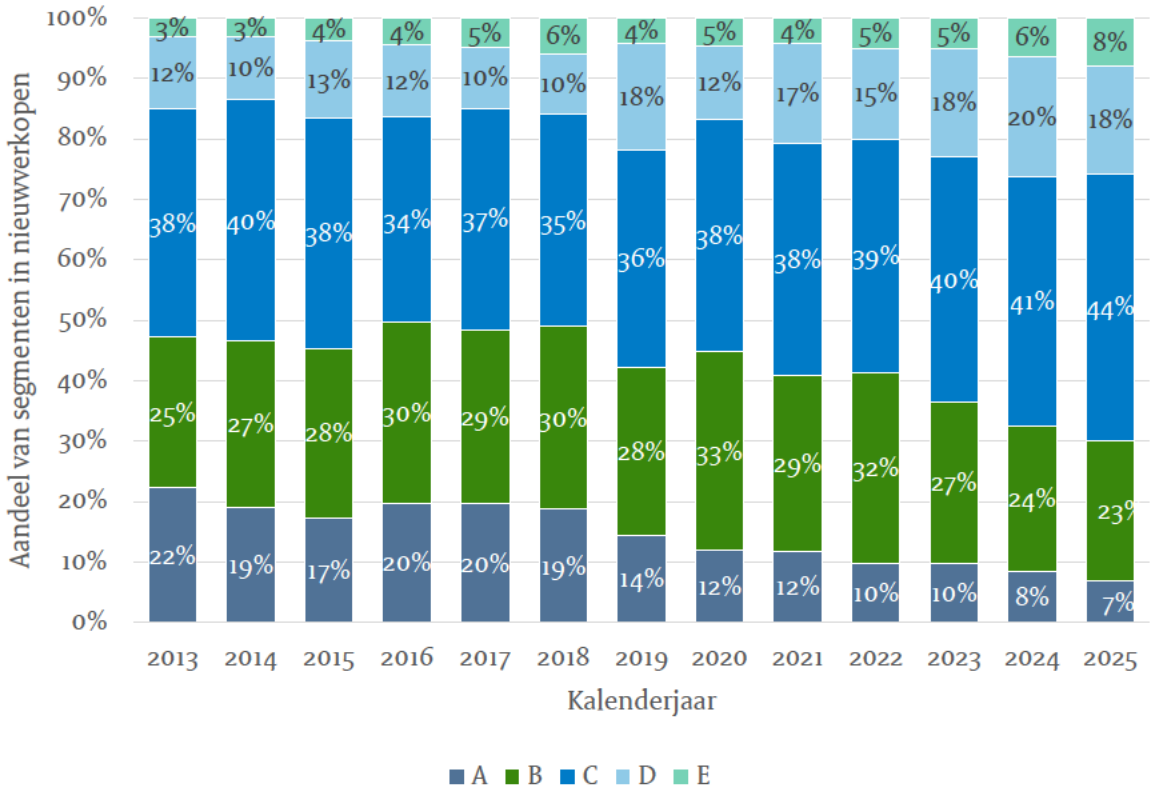


	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEV	0,6%	0,9%	0,8%	1,1%	1,9%	5,5%	13,7%	20,4%	19,8%	23,2%	30,7%	34,8%	41,2%
PHEV	4,7%	3,1%	8,9%	4,8%	0,3%	0,8%	1,2%	4,3%	9,8%	11,2%	12,7%	13,6%	18,0%
Benzine	68,7%	68,0%	61,3%	75,6%	80,6%	81,2%	78,5%	71,6%	68,5%	64,1%	55,7%	50,8%	40,3%
Diesel	25,3%	26,9%	28,8%	18,2%	16,8%	12,2%	6,3%	3,0%	1,2%	0,6%	0,3%	0,2%	0,1%
Overig	0,7%	1,1%	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,2%	0,7%	0,8%	0,8%	0,7%	0,6%	0,3%

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

2.1.3. Samenstelling nieuwverkopen naar autosegment

- Het segment C stijgt tot 44% in 2025, sinds 2019 is dat een toename van 8 procentpunt.
- Het aandeel nieuwverkopen binnen de kleinere segmenten (A en B) laat over de jaren een geleidelijke daling zien.
- De hogere segmenten (D en E) veranderen in 2025 nauwelijks ten opzichte van voorgaande jaren.



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

2.2. Detailontwikkeling naar aandrijflijn, segment en soort eigenaar

BEV's en PHEV's nemen dominante positie in binnen het middensegment

In 2025 neemt het aandeel BEV's en PHEV's binnen segment C verder toe, met respectievelijk +10 en +3 procentpunt. Met ruim 168.000 nieuwverkopen blijft segment C veruit het grootste segment. Deze groei gaat gepaard met een sterke daling van het aandeel benzineauto's (–12 procentpunt). Met uitzondering van segment D neemt het aandeel BEV's in vrijwel alle segmenten toe. Tegelijkertijd stijgt het aandeel PHEV's in 2025 vooral in segment D (+15 procentpunt), zoals weergegeven in Figuur 7. In de kleinere segmenten A en B neemt het aantal BEV-verkopen eveneens toe, maar blijft benzine daar nog steeds dominant. In de top 10 meest verkochte BEV-modellen in 2025 staan daarnaast ook twee modellen uit deze segmenten (zie Tabel 1). Bij benzineauto's bestaat de top 10 juist vrijwel volledig uit modellen uit segment A en B (negen van de tien). Het E-segment wordt in 2025 grotendeels ingevuld door PHEV's (47%) en BEV's (46%).

Groei BEV-nieuwverkopen vooral gedreven door zakelijke markt

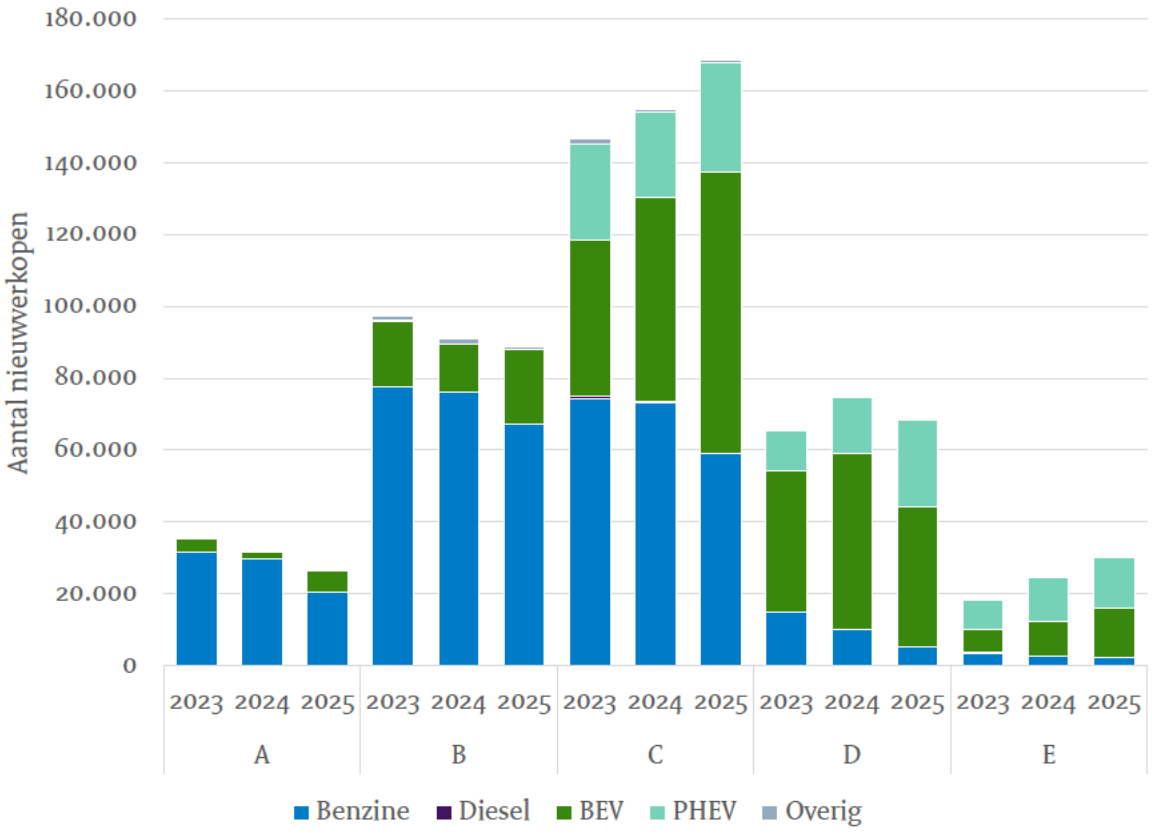
Ongeveer twee derde van alle nieuwverkopen vindt plaats in het zakelijke segment. Binnen de BEV-nieuwverkopen is dit aandeel nog hoger: circa 75% wordt zakelijk geregistreerd. Het aandeel BEV-nieuwverkopen binnen de particuliere markt daalt sinds 2022 licht in procentueel aandeel, maar blijft in absolute aantallen relatief stabiel (zie Figuur 9 en Figuur 10). De grootste verschuivingen binnen de zakelijke BEV-markt vinden plaats tussen BEV's en benzineauto's. Het aandeel BEV's stijgt met bijna 9 procentpunt, terwijl het aandeel benzineauto's met bijna 13 procentpunt daalt. Het aandeel PHEV's neemt zowel in de zakelijke als particuliere markt toe, tot respectievelijk 19% en 18%.

Private lease stabiliseert, SUV/MPV blijft in opmars

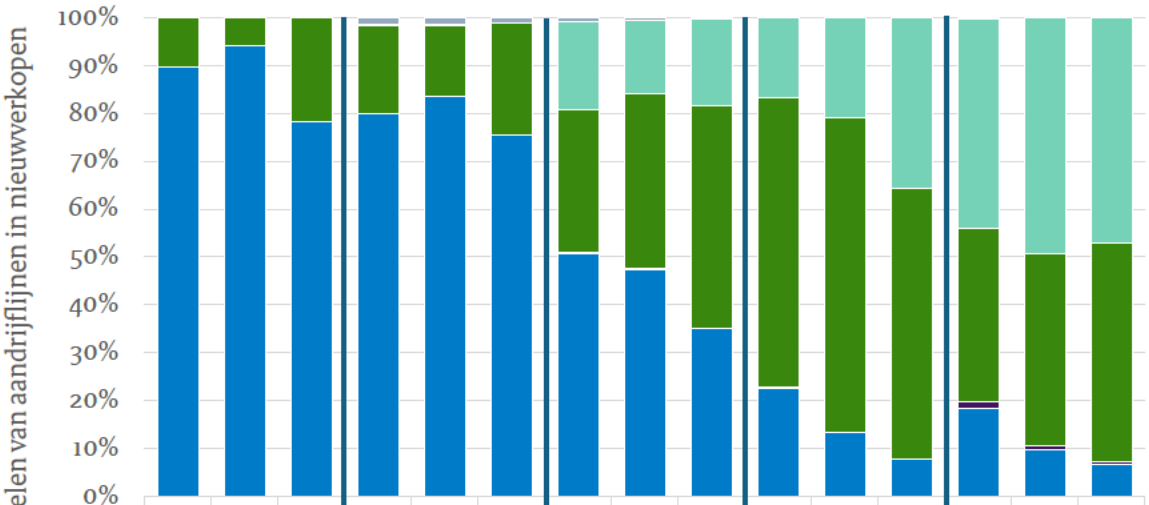
Van 2014 tot en met 2020 was private lease in opkomst en groeide het aandeel, zoals te zien in Figuur 9. Sinds 2021 daalt het aandeel private lease, mogelijk door langere looptijden van contracten of de opname van private lease in de BKR-registratie sinds 1 april 2022. Het aandeel SUV's en MPV's is de afgelopen jaren in alle segmenten aanzienlijk toegenomen, met name in de middelgrote en grotere segmenten. In deze segmenten zijn SUV's en MPV's inmiddels de dominante carrosserievormen. Gemiddeld over alle segmenten bestaat in 2025 circa 67% van de nieuwverkopen uit SUV's en MPV's (zie Figuur 13).

2.2.1. Aandrijflijnen per segment

- Het aandeel BEV's binnen de nieuwverkopen neemt in vrijwel alle segmenten jaarlijks toe. Alleen in segment D is in 2025 sprake van een lichte daling ten opzichte van het voorgaande jaar.
- Binnen segment C is een duidelijke verschuiving zichtbaar van benzineauto's naar BEV's: het aandeel benzineaandrijvingen neemt sterk af, terwijl het aandeel BEV's sterk toeneemt.
- De sterkste groei van het aandeel PHEV's doet zich voor in segment D.
- In de segmenten C, D en E zijn BEV's en PHEV's gezamenlijk de dominante aandrijflijnen binnen de nieuwverkopen.



Figuur 6: Aantal nieuwverkopen in 2023 t/m 2025 per segment per aandrijflijn

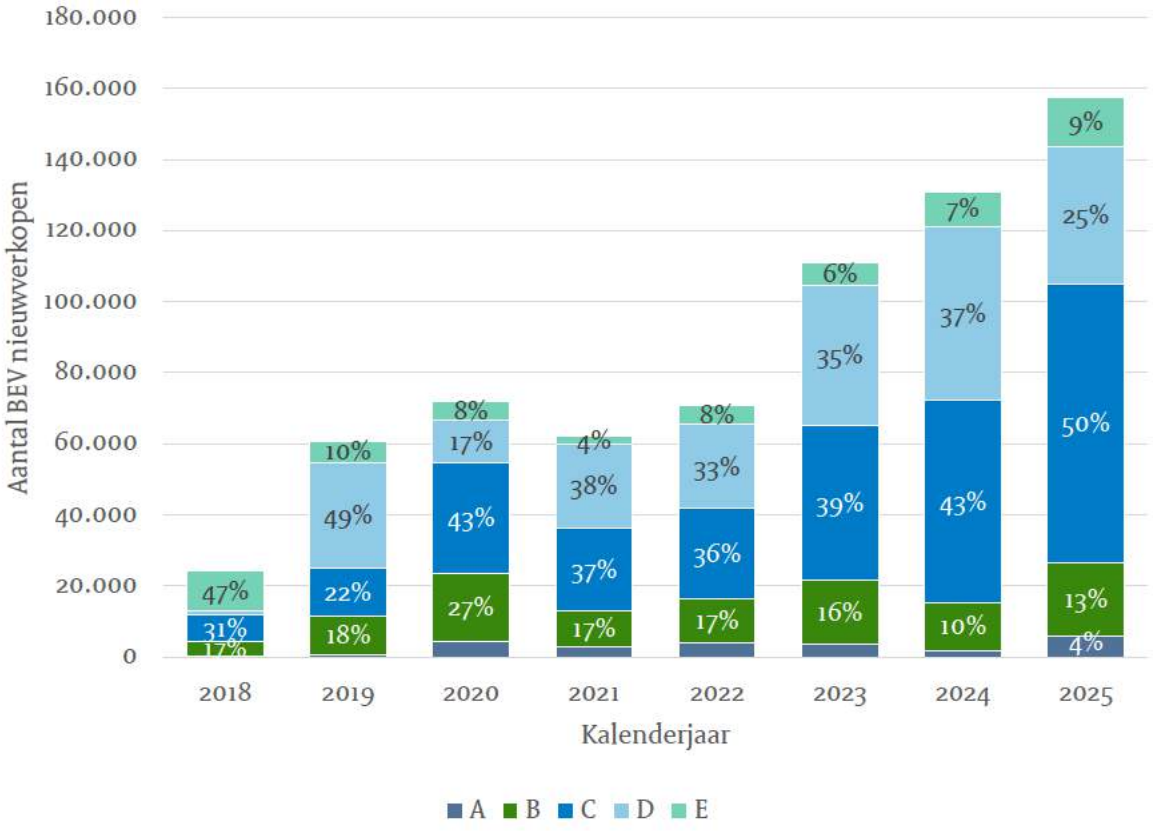


	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
	A			B			C			D			E		
Overig	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
PHEV	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	15%	18%	17%	21%	36%	44%	49%	47%
BEV	10%	6%	22%	19%	15%	24%	30%	37%	47%	60%	66%	57%	36%	40%	46%
Diesel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Benzine	90%	94%	78%	80%	84%	75%	51%	47%	35%	23%	13%	8%	18%	10%	7%

Figuur 7: Aandelen van de aandrijflijnen per segment in de nieuwverkopen in 2023 t/m 2025

2.2.2. Segmentverdeling binnen BEV-nieuwverkopen

- Het aandeel BEV's binnen de nieuwverkopen in de kleinere segmenten is in 2025 gestegen ten opzichte van 2024.
- De kleinere segmenten zijn ondervertegenwoordigd in de BEV-nieuwverkopen in verhouding tot hun aandeel in de totale nieuwverkopen.



Figuur 8: De BEV-nieuwverkopen per segment per kalenderjaar

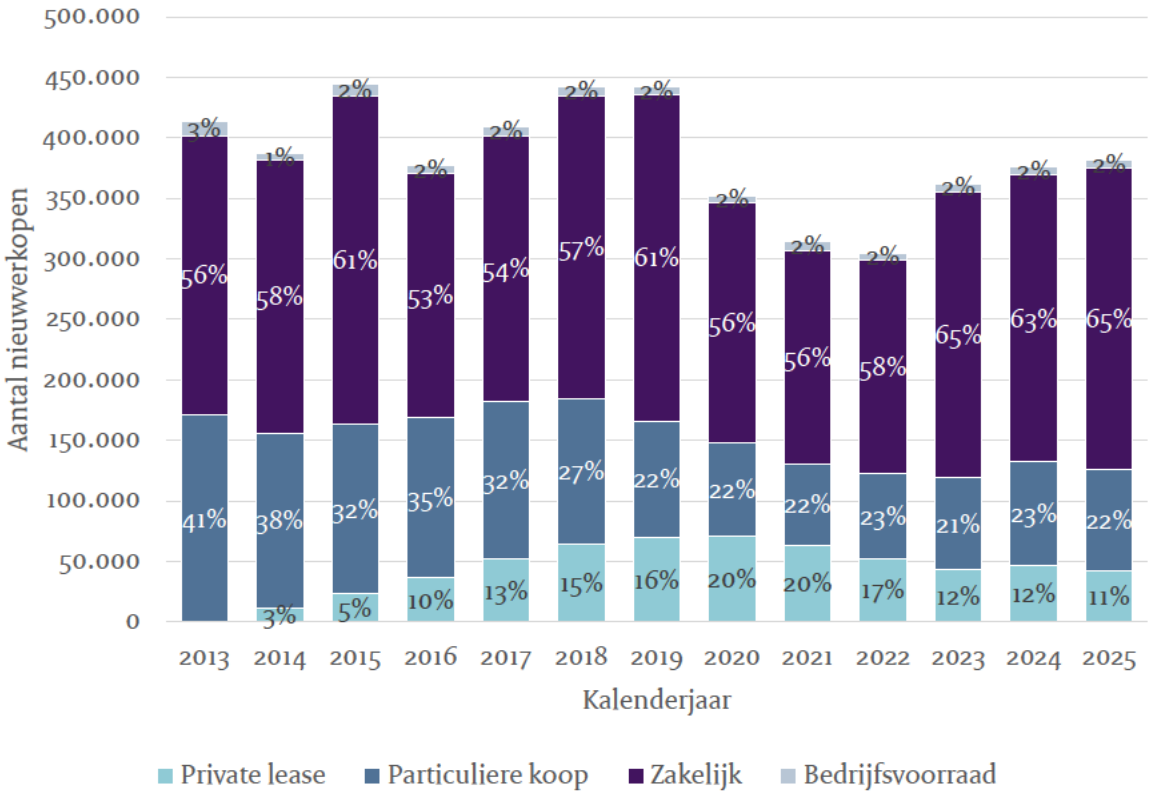
2.2.3. Meest verkochte modellen in de nieuwverkopen van 2025

Tabel 1: Top 10 meest verkochte modellen in 2025 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel per soort aandrijflijn

	BEV		PHEV		Benzine	
1	SKODA ELROQ (C)	7,6%	FORD KUGA (C)	7,1%	KIA PICANTO (A)	5,8%
2	KIA EV3 (C)	6,9%	VOLKSWAGEN TIGUAN (C)	6,5%	TOYOTA AYGO X (A)	4,5%
3	TESLA MODEL Y (D)	6,8%	SKODA KODIAQ (D)	5,7%	TOYOTA YARIS CROSS (B)	3,9%
4	TESLA MODEL 3 (D)	3,7%	VOLKSWAGEN GOLF (C)	3,3%	TOYOTA YARIS (B)	3,3%
5	VOLVO EX30 (C)	3,3%	VOLVO XC60 (D)	3,3%	KIA NIRO (C)	3,0%
6	RENAULT 5 (B)	3,2%	VOLVO V60 (D)	3,0%	SUZUKI SWIFT (B)	2,9%
7	BMW IX1 (C)	2,7%	LYNK&CO 1 (C)	2,9%	VOLKSWAGEN POLO (B)	2,8%
8	VOLVO EX40 (C)	2,6%	BYD SEAL U (D)	2,5%	HYUNDAI I10 (A)	2,8%
9	VOLKSWAGEN ID.4 (C)	2,4%	VOLKSWAGEN TAYRON (D)	2,5%	RENAULT CLIO E-TECH HYBRID (B)	2,6%
10	HYUNDAI INSTER (A)	2,3%	BMW 5-SERIE (E)	2,2%	PEUGEOT 208 (B)	2,5%

2.2.4. Nieuwverkopen per soort eigenaar/gebruiker

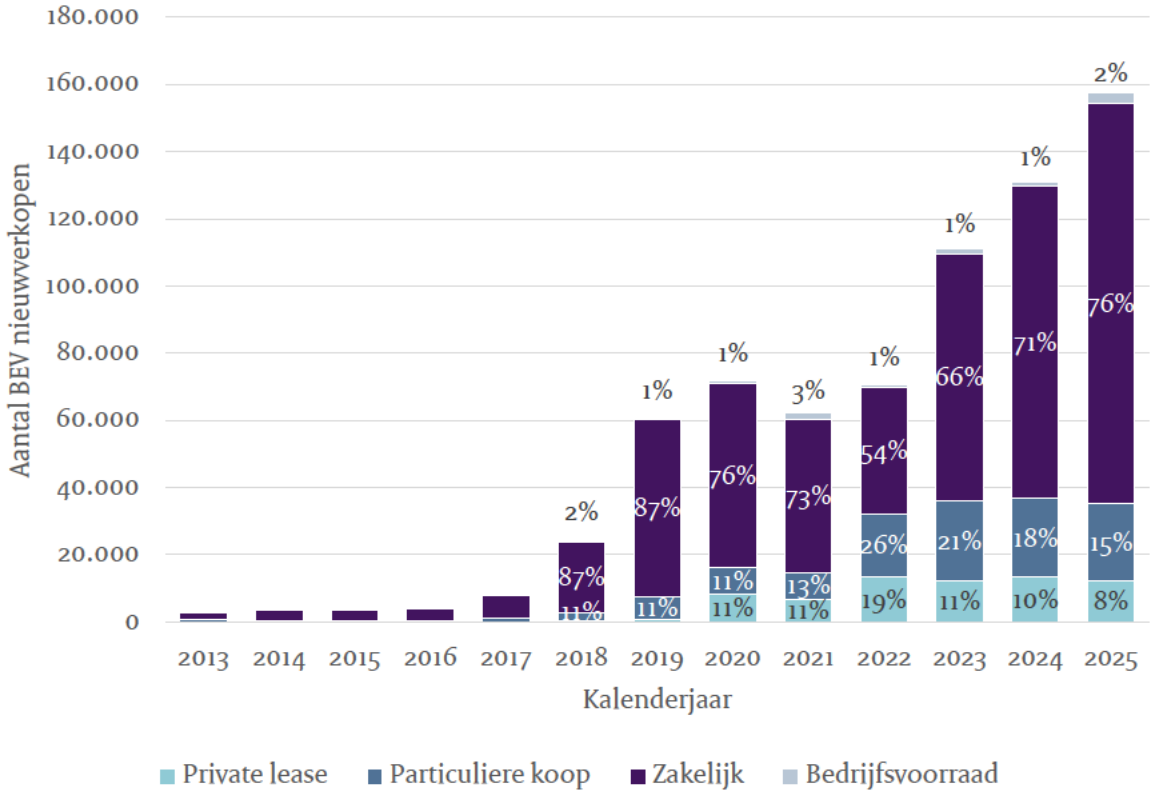
- Het aandeel particuliere nieuwverkopen lag in de periode 2013–2018 op een hoger niveau dan de jaren erna. Sinds 2019 is dit aandeel stabiel rond de 22% van de totale nieuwverkopen. Private lease is qua procentueel aandeel licht gedaald.
- Het aandeel zakelijke nieuwverkopen is de afgelopen jaren licht gestegen en bedraagt inmiddels circa 65%.
- In de huidige markt is circa twee derde van de nieuwverkopen zakelijk en één derde particulier.



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

2.2.5. BEV-nieuwverkopen per soort eigenaar/gebruiker

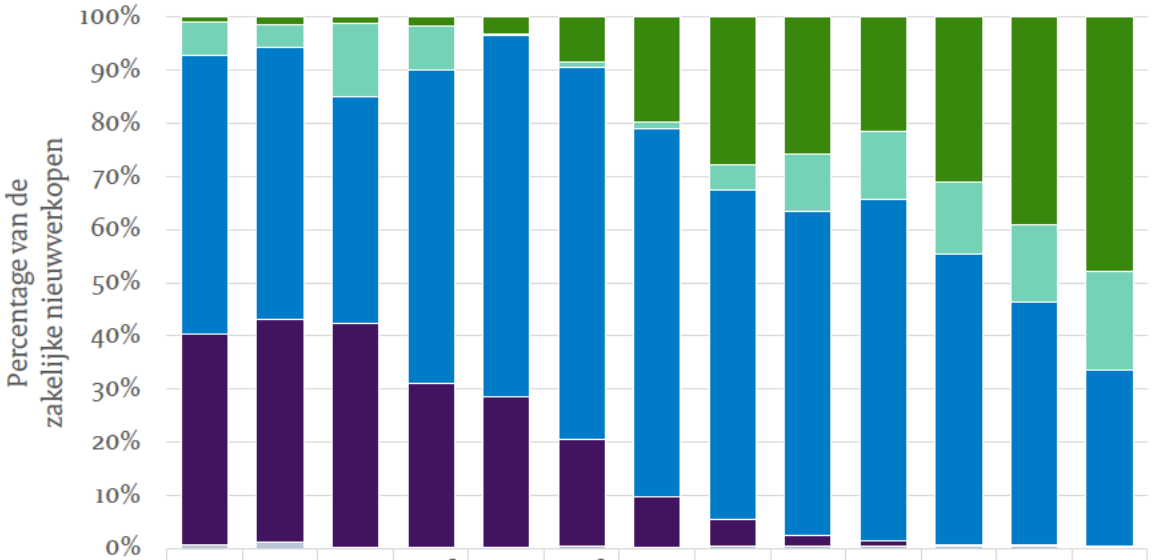
- De verkoop van nieuwe BEV's blijft groeien, maar deze groei is vrijwel volledig toe te schrijven aan de zakelijke markt. Het aantal particulier verkochte BEV's blijft nagenoeg gelijk.
- Het aandeel particuliere BEV-nieuwverkopen neemt jaarlijks geleidelijk af en komt in 2025 uit op 15% van het totaal, ook het aandeel private lease is gedaald. Het aantal particuliere nieuwe BEV's ligt in 2025 iets lager dan in 2023 en 2024.



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

2.2.6. Nieuwverkopen naar aandrijflijn: zakelijk

- In 2025 vormen BEV's de grootste aandrijflijn binnen de zakelijke nieuwverkopen.
- Het aandeel benzineauto's neemt sinds 2019 jaarlijks af en bedraagt in 2025 nog circa 33%.
- Het aandeel PHEV's bereikt in 2025 met circa 19% het hoogste niveau in de beschreven periode.

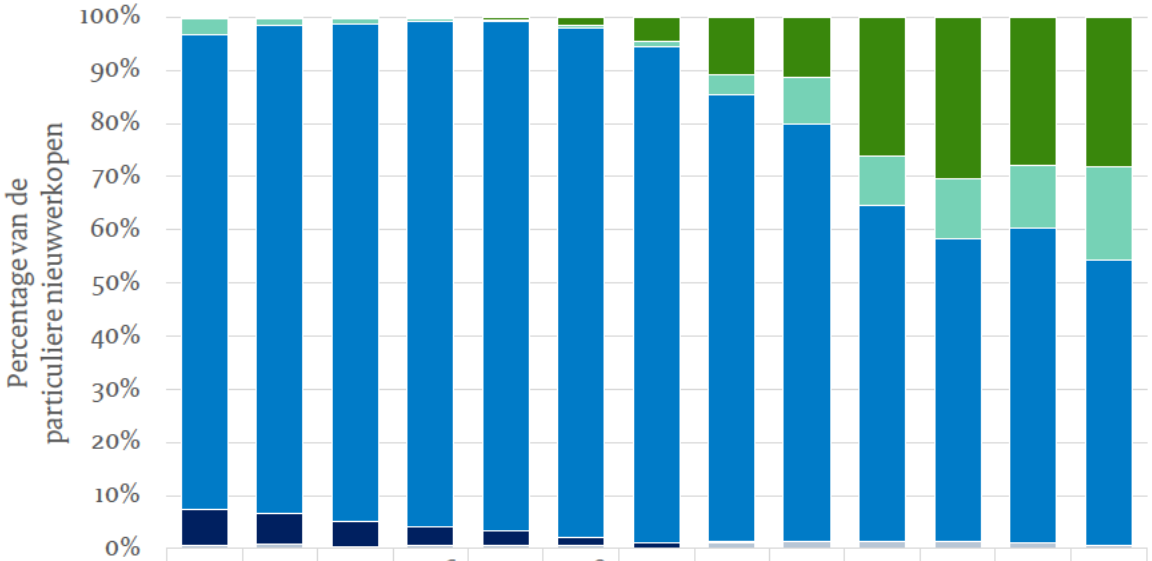


	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEV	0,9%	1,3%	1,1%	1,7%	3,1%	8,3%	19,6%	27,7%	25,7%	21,5%	31,1%	39,2%	47,8%
PHEV	6,3%	4,4%	13,7%	8,3%	0,3%	1,0%	1,4%	4,9%	10,9%	12,6%	13,4%	14,5%	18,6%
Benzine	52,4%	51,3%	42,7%	58,9%	67,9%	70,3%	69,2%	62,1%	61,1%	64,4%	54,7%	45,7%	33,2%
Diesel	39,9%	41,7%	42,2%	30,8%	28,3%	20,1%	9,6%	4,9%	1,9%	1,0%	0,4%	0,3%	0,2%
Overig	0,6%	1,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%

Figuur 11: De zakelijke nieuwverkopen naar aandrijflijn in de kalenderjaren 2013 t/m 2025

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

- Het aandeel BEV's groeit in de zakelijke markt sterker dan in de particuliere markt.
- De stagnatie in de nieuwverkopen van BEV's in het particuliere deel van de markt hangt mogelijk deels samen met de afbouw van het MRB-voordeel en de stopgezette aanschafsubsidie (SEPP).
- Ondanks een geleidelijke daling blijft benzine binnen de particuliere nieuwverkopen in 2025 de grootste aandrijflijn, met circa 54%.
- De sterkste procentuele groei in 2025 is zichtbaar bij de PHEV's.

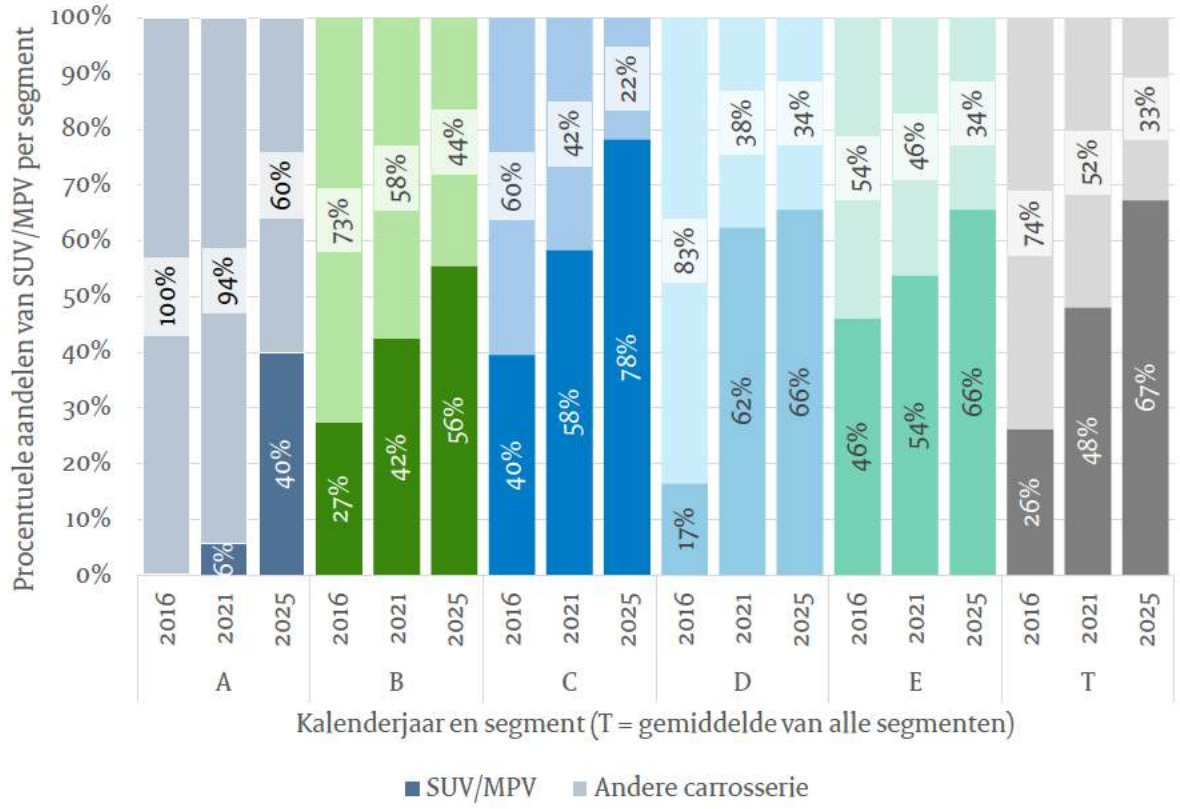


	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEV	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	0,6%	1,6%	4,5%	10,9%	11,3%	26,1%	30,3%	27,8%	28,2%
PHEV	2,9%	1,4%	1,2%	0,4%	0,2%	0,6%	1,0%	3,7%	8,8%	9,3%	11,3%	11,8%	17,5%
Benzine	89,3%	91,6%	93,4%	95,1%	95,8%	95,9%	93,5%	83,9%	78,5%	63,2%	56,9%	59,3%	53,8%
Diesel	6,7%	5,9%	4,9%	3,6%	2,8%	1,5%	0,8%	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Overig	0,8%	0,9%	0,3%	0,6%	0,7%	0,5%	0,2%	1,0%	1,3%	1,4%	1,4%	1,0%	0,5%

Figuur 12: De particuliere nieuwverkopen naar aandrijflijn in de kalenderjaren 2013 t/m 2025

2.2.8. Ontwikkeling aandeel SUV/MPV

- Het aandeel SUV's/MPV's binnen de nieuwverkopen is in alle segmenten in 2025 sterk toegenomen ten opzichte van 2016.
- Behalve in segment A zijn SUV's/MPV's in 2025 dominant ten opzichte van andere carrosserietypen.
- Gemiddeld over alle segmenten bestaat 67% van de nieuwverkopen in 2025 uit SUV's/MPV's.



Figuur 13: Aandeel SUV/MPV van de nieuwverkopen per segment in de kalenderjaren 2016, 2021 en 2025

2.3. Technische ontwikkelingen bij BEV's

Gewichtsontwikkelingen

Het gemiddelde leeggewicht van nieuwe auto's varieert van circa 900 kg in het A-segment tot ongeveer 2.300 kg in het E-segment (zie Figuur 14).
Over alle brandstoftypen heen is het gemiddelde leeggewicht de afgelopen jaren met circa 160 kg toegenomen. Waar dit in 2022 nog rond de 1.400 kg lag, is het in 2025 gestegen tot ruim 1.550 kg. Deze stijging komt vooral door de stijging van het aantal BEV- en PHEV- nieuwverkopen, door een verschuiving in segmentsamenstelling richting hogere segmenten, en voor een kleiner gedeelte een verschuiving richting SUV's/MPV's/crossovers binnen segmenten (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 16% in segment A tot 24% in segment E (zie Figuur 15). Op korte termijn nemen batterijpakketten en vermogen toe in omvang en daardoor neemt het gewicht toe. Op langere termijn is de verwachting dat door toenemende energiedichtheid en snellaadmogelijkheden van batterijen het meergewicht kan dalen. Figuur 14 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

Het energieverbruik van BEV's wordt sterk beïnvloed door seizoensgebonden omstandigheden. Gemiddeld over de vijf segmenten ligt het verbruik in de zomer circa 13% lager dan het jaargemiddelde, terwijl het in de winter circa 19% hoger ligt. Daarnaast is in de periode 2021–2025 in alle segmenten een geleidelijke daling van het gemiddelde energieverbruik zichtbaar. Deze afname is het sterkst in de hogere segmenten D en E, waar de efficiëntieverbeteringen het grootst zijn. Deze ontwikkeling hangt nauw samen met technologische innovaties die doorgaans als eerst worden toegepast in de hogere segmenten, zoals de inzet van warmtepompen, lichtere materialen, 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 is.

Gemiddelde actieradius BEV's toegenomen, sterke stijging in segment A

De gemiddelde actieradius (praktijkwaarde[5]) is de afgelopen jaren toegenomen. In het B-segment is een lichte daling zichtbaar vergeleken met 2024. Er is een opvallende stijging te zien in het A-segment. Qua actieradius was segment A lange tijd een problematisch segment gerelateerd aan prijs en technische beperkingen. Inmiddels is er in segment A betere techniek beschikbaar die toch betaalbaar is. Het aanbod binnen segment A is zeer beperkt (zie Figuur 19) en daarbinnen is de invloed op de gemiddelde actieradius van de Hyundai Inster LR groot. De Hyundai Inster heeft een flinke range en goede (snel)laadprestaties. Vergeleken met het aanbod dat voorheen in segment A verkrijgbaar was, is dat een enorme sprong voorwaarts. Maar de Leapmotor T03 en Renault Ting hebben bijvoorbeeld ook een grotere actieradius dan eerdere modellen. De gemiddelde actieradius in de nieuwverkopen van 2025

[5] ev-database.org: De praktijkactieradius van EV Database is bedoeld om elektrische auto's eerlijker met elkaar te vergelijken. Dit cijfer is gebaseerd op realistische omstandigheden, zoals normaal rijgedrag, gemiddelde snelheid, temperatuur en gebruik van verwarming of airco. De werkelijke actieradius ligt meestal lager dan de WLTP-waarde van de fabrikant, omdat deze afhangt van onder andere weer, rijstijl, route en batterijconditie.

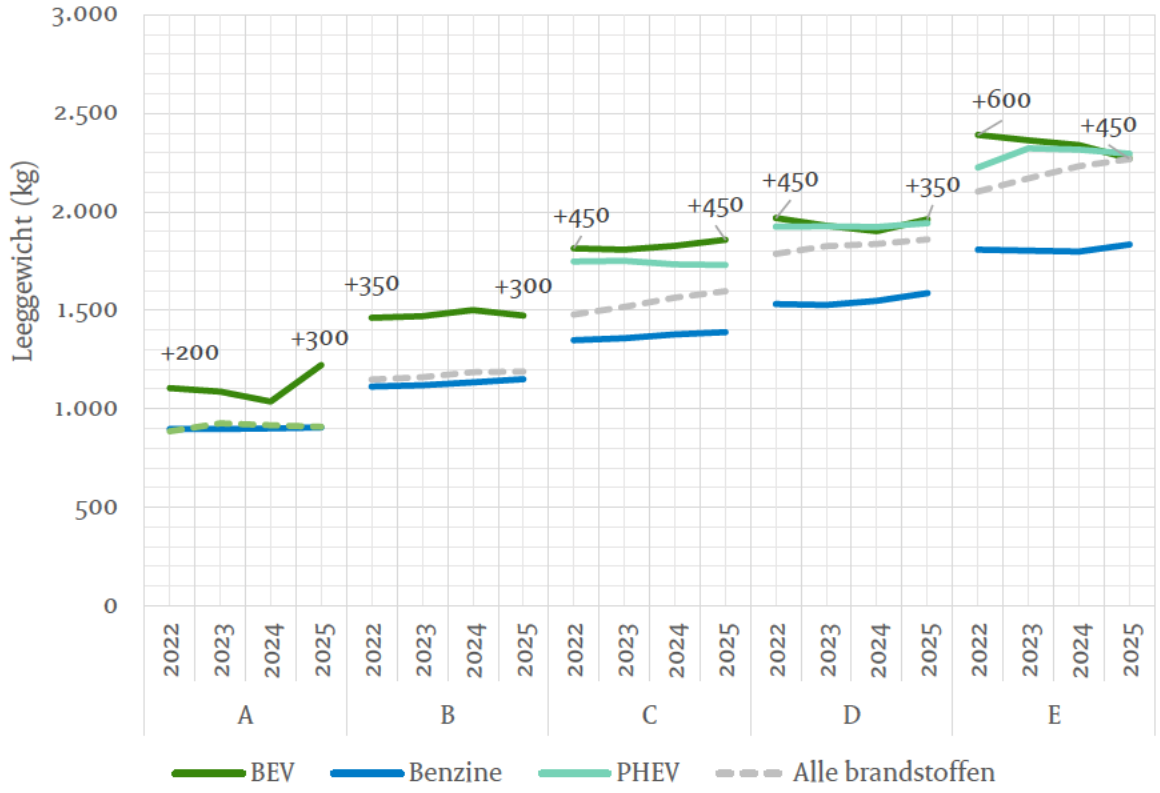
varieert van 257 km in segment A tot 478 km in segment E (zie Figuur 17). In de winter ligt de actieradius circa 16% lager dan gemiddeld en in de zomer ongeveer 15% hoger.

Laadsnelheid wordt steeds beter

Laadsnelheid bij snelladen van 10 tot 80% wordt hier uitgedrukt in het aantal kilometer actieradius dat in een uur kan worden toegevoegd aan de nog in de auto resterende actieradius. Er zijn tussen segmenten, tussen merkmodellen en tussen merkmodeluitvoeringen grote verschillen in laadsnelheid. Dit varieert van bijna 390 tot bijna 790 kilometer per uur. Over het algemeen geldt dat de gemiddeld laadsnelheid de afgelopen jaren toeneemt.

2.3.1. Gewichtsontwikkeling per soort aandrijflijn

- Het gemiddelde leeggewicht van BEV's in segment A is het afgelopen jaar toegenomen.
- In de overige segmenten is het gemiddelde gewicht van BEV's stabiel gebleven of licht afgenomen.
- In de segmenten C, D en E, waar de instroom van BEV's en PHEV's het grootst is, neemt het gemiddelde voertuiggewicht geleidelijk toe.
- Zowel het extra gewicht van de batterij als verschuiving naar SUV/MPV verklaart het meergewicht van de categorie BEV/PHEV.

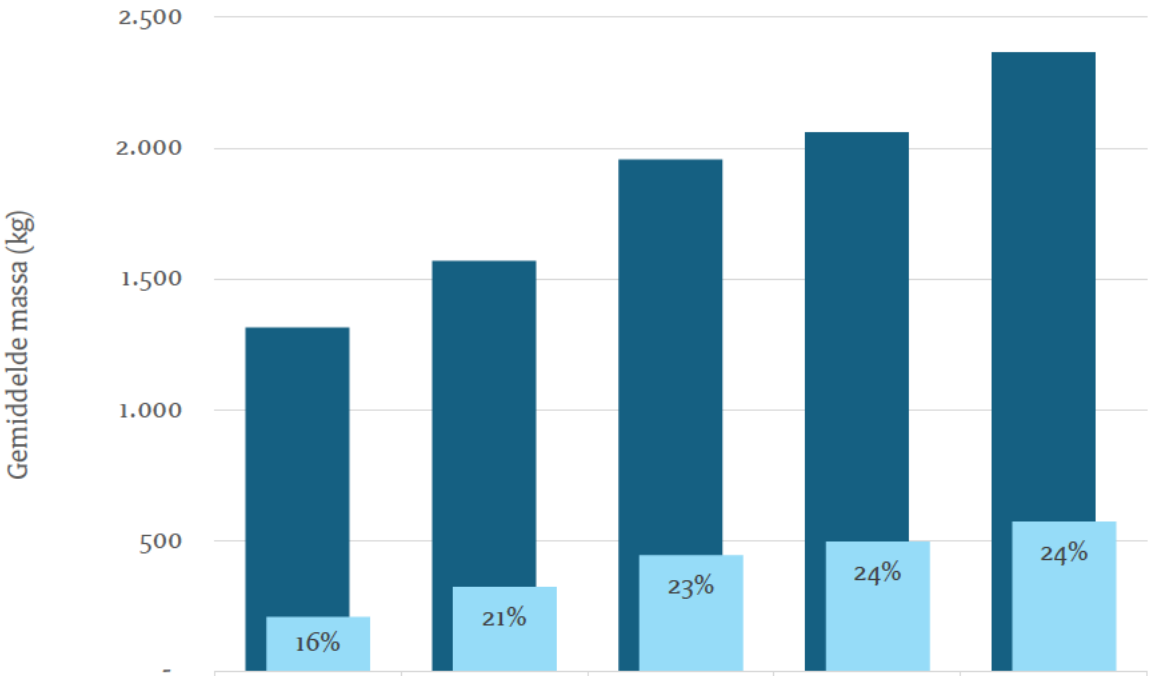


Figuur 14: Gemiddelde massa leeg (kg) van de nieuwverkopen per aandrijflijn per segment per kalenderjaar[6]

[6] De waarden met een '+' geven het verschil in leeggewicht ten opzichte van benzine weer.

2.3.2. Batterijgewicht in BEV-personenauto's

- In het A-segment maakte de batterij gemiddeld 16% uit van het leeggewicht in 2025. Het batterijgewicht bij het D-segment en E-segment heeft met 24% het grootste aandeel ten opzichte van het leeggewicht.
- Het meergewicht van BEV's ten opzichte van benzineauto's (Figuur 14) komt deels door het batterijgewicht (Figuur 15)[7].



	A	B	C	D	E
Massa Leeg	1.315	1.569	1.956	2.061	2.366
Massa Batterij	209	324	445	497	573

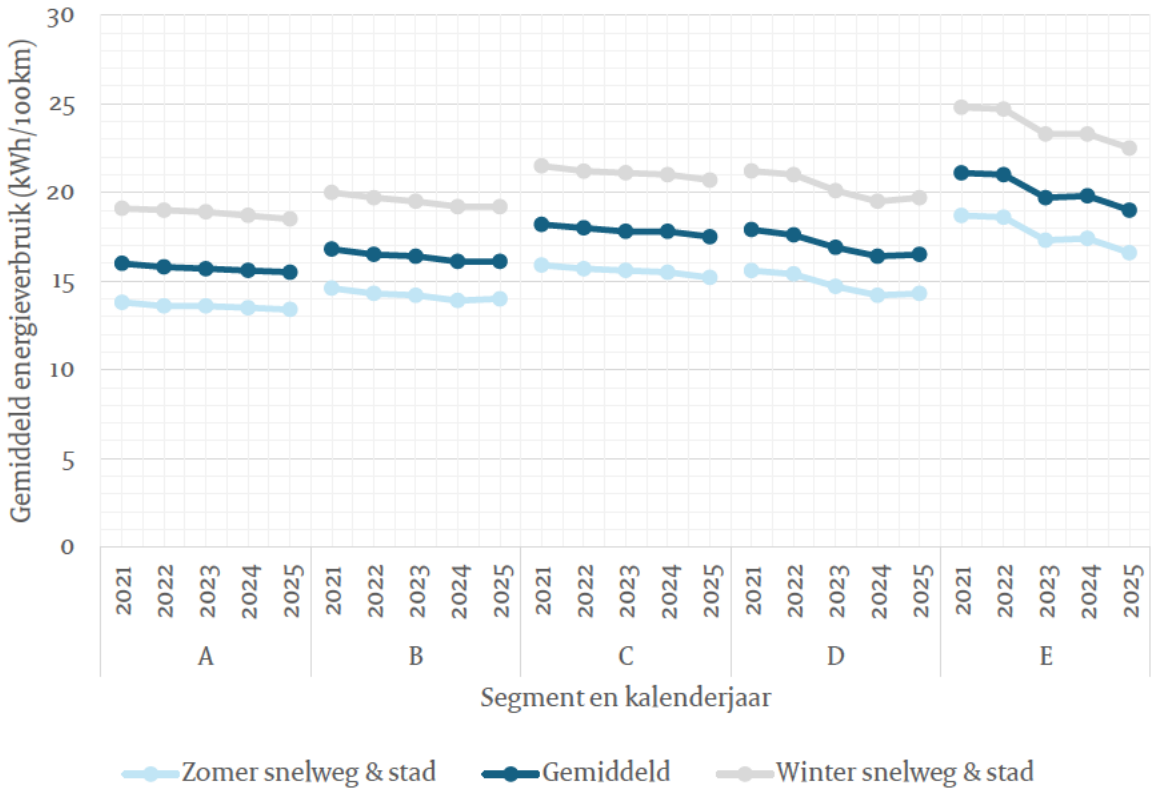
Figuur 15: Een (bij benadering) indicatie van het gewogen gemiddelde leeggewicht en het gewogen gemiddelde gewicht van de batterij (ev-database.org/nl) en het procentuele aandeel van het batterijgewicht in het leeggewicht per segment in de nieuwverkopen van BEV's in 2025 [8]

[7] 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.

[8] De data over batterijgewicht is beperkt en deze grafiek geeft niet meer dan een indicatief beeld. In de nieuwverkopen vanaf 2021 (bijna 580.000 auto's) zijn gemiddeld bij ca. 55% van de auto's gegevens m.b.t. batterijgewicht beschikbaar. In de nieuwverkopen van uitsluitend 2025 (bijna 158.000 auto's) gaat het om gemiddeld 50%. Maar het is niet evenredig verdeeld over segmenten en merkmodellen. Zie verdere uitleg in de bijlage

2.3.3. Energieverbruik BEV-personenauto's

- Het verbruik volgens de fabrieksopgave (WLTP) geeft veelal een gunstiger beeld dan in de praktijk kan worden gerealiseerd.
- Het gemiddelde energieverbruik in de nieuwverkopen neemt in de periode 2021 – 2025 binnen elk segment af. De grootste afname is in de segmenten D en E.
- Het gemiddelde energieverbruik varieerde in de nieuwverkopen van 2025 van 15,5 kWh/100km tot 19 kWh/100km.
- In de zomer is het verbruik 13% lager en in de winter gemiddeld 19% hoger kijkend naar het gemiddelde van de vijf segmenten.
- Het gemiddelde verbruik neemt in de segmenten A t/m C de afgelopen jaren licht af en in segment E is die afname duidelijk groter (zie ook de eerdere toelichting onder par. 2.3) In segment D neemt het verbruik minimaal toe.
- De in deze paragraaf getoonde getallen zijn gemiddelden. De variatie tussen merken en modellen is groot. Zo heeft de Tesla Model 3 RWD een verbruik van 14 kWh/100km, terwijl de Mercedes-Benz EQV SUV en Mercedes-Benz G 580 het dubbele verbruiken (28 kWh/100km).
- Een BEV met een verbruik van 16 kWh/100km is vergelijkbaar met een (fictieve) benzineauto met een verbruik van 1,8 liter/100km. Dat komt neer op een auto die op 1 liter benzine 55 kilometer rijdt. Uitzonderlijk zuinig dus.[9]

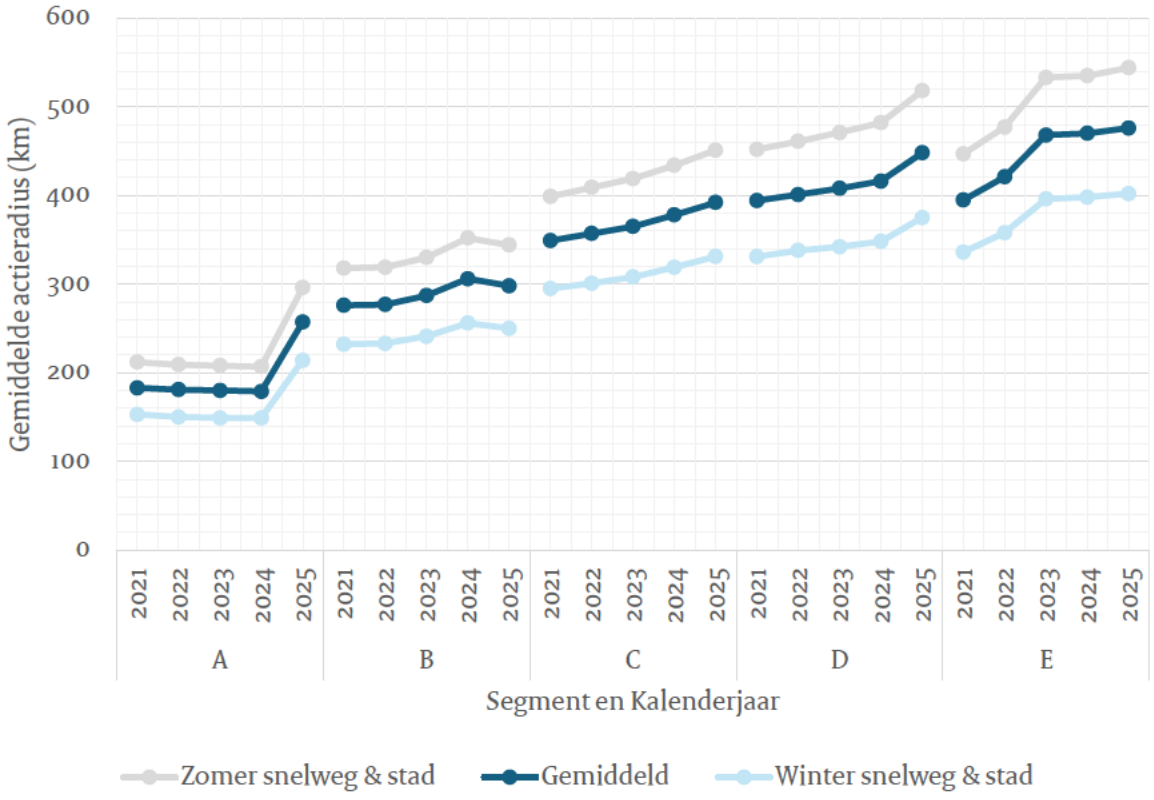


Figuur 16: Het gewogen gemiddelde energieverbruik (ev-database.org/nl) van de BEV-nieuwverkopen per segment per jaar

[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

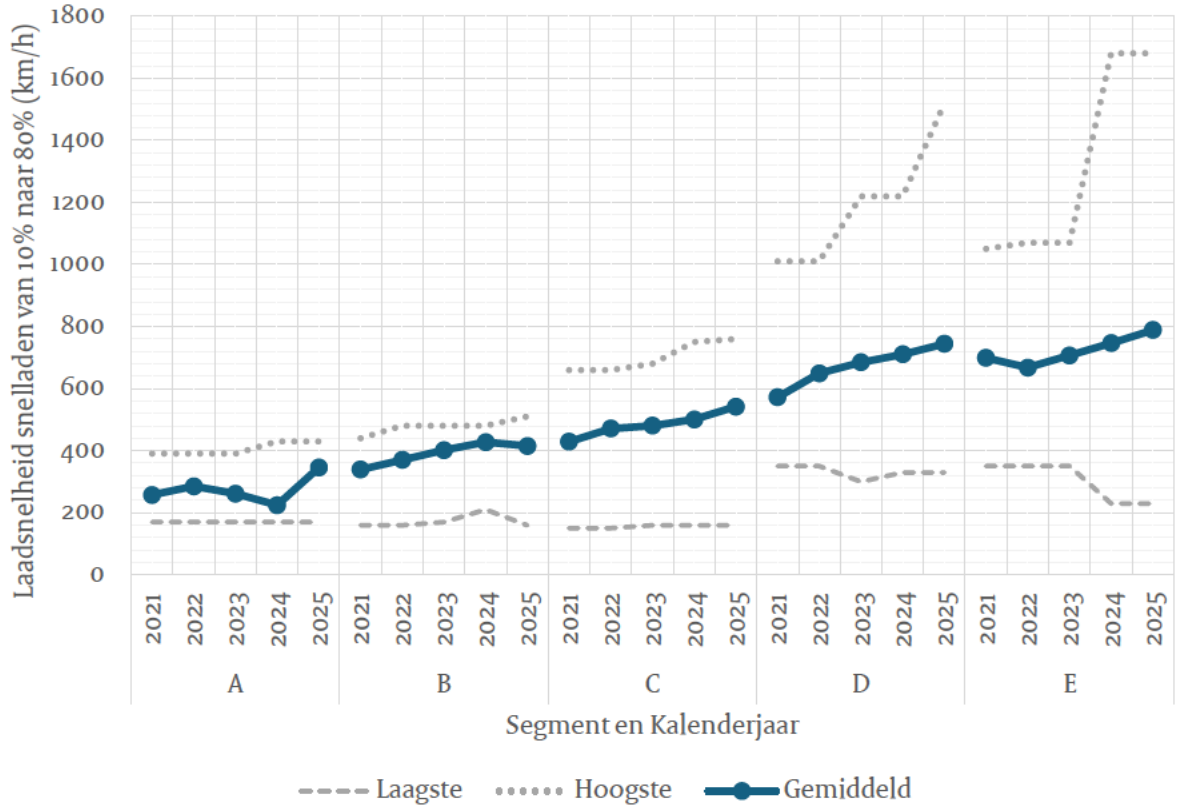
- Met uitzondering van het B-segment neemt de gemiddelde praktijkactieradius in 2025 in alle segmenten toe ten opzichte van 2024. De sterkste groei wordt gerealiseerd in het A-segment, waar de praktijkactieradius met bijna 50% stijgt.
- In het B-segment is sprake van een lichte daling van de gemiddelde praktijkactieradius ten opzichte van 2024.
- De gemiddelde praktijkactieradius van nieuw verkochte voertuigen in 2025 varieert van 257 km in het A-segment tot 476 km in het E-segment.
- Seizoensinvloeden hebben een duidelijke impact op de praktijkactieradius: in de winter ligt deze gemiddeld circa 16% lager dan de jaargemiddelde waarde, terwijl de actieradius in de zomer gemiddeld ongeveer 15% hoger uitkomt.



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

2.3.5. Laadsnelheid bij snelladen

- Over het algemeen neemt de laadsnelheid toe bij het beschikbaar komen van verbeterde technologie in nieuwe merkmodellen.
- Van de nieuw verkochte auto's in 2025 kon bij snelladen van 10% naar 80% in een uur gemiddeld van bijna 350 tot bijna 790 kilometer aan actieradius worden geladen.
- De spreiding rondom de gemiddelde laadsnelheden bij met name de hogere segmenten is groot.



Figuur 18: De gewogen gemiddelde laadsnelheid bij snelladen van 10% naar 80% in km/h (ev-database.org/nl) van de nieuwverkopen per segment per jaar[10]

[10] De laadsnelheid van een elektrische auto wordt bepaald door de lader, het type batterij, (bij AC laden) de limiet van het AC/DC systeem in de auto, accutemperatuur, leeftijd en conditie van de batterij en het laadniveau. Zie bijlage A.

2.4. Marktontwikkelingen van BEV's

Het middensegment kent het grootste aanbod aan BEV-merkmodellen

Zoals weergegeven in Figuur 19 neemt het aantal verkrijgbare BEV-merkmodellen jaarlijks toe. In 2025 worden verspreid over alle segmenten in totaal 179 verschillende BEV-modellen aangeboden. Het aanbod is het grootst in de segmenten C en E, waar consumenten de meeste keuze hebben. In segment A blijft het aantal beschikbare BEV-modellen daarentegen nog relatief beperkt.

De BEV verkopen nemen in 2025 toe in Europa

Het totale aantal BEV-nieuwverkopen in de EU, het VK en de EFTA[11] -landen is in 2025 met ruim 30% gestegen ten opzichte van een jaar eerder. Daarmee kwam het aandeel BEV's uit op circa 19% van alle nieuwverkopen in deze landen.
In Nederland bleef het aandeel BEV's binnen de nieuwverkopen de afgelopen jaren relatief stabiel, maar nam het absolute aantal BEV-nieuwverkopen wel verder toe. Met een BEV-aandeel van circa 40% lag Nederland ruim boven het Europese gemiddelde (zie Figuur 21).
Hiermee behoort Nederland tot de Europese subtop, samen met landen als België, Zweden, Finland en IJsland. Alleen Noorwegen en Denemarken[12] kenden een hoger aandeel BEV's binnen de nieuwverkopen.

Prijsverschillen tussen aandrijflijnen nemen af, BEV's gemiddeld goedkoper in D- en E-segment

De meerprijs van BEV's neemt af in de segmenten A t/m C. Figuur 22 geeft inzicht in de prijsontwikkelingen van BEV's ten opzichte van benzineauto's en PHEV's. De totale gemiddelde catalogusprijs geeft geen representatieve vergelijking voor het gemiddelde prijsverschil tussen een nieuw verkochte BEV en een nieuw verkochte benzineauto. In de lagere segmenten (A, B en C) worden relatief meer benzineauto's verkocht, terwijl het grootste volume aan BEV-nieuwverkopen zich in segment C bevindt. Binnen de segmenten A, B en C ligt de gemiddelde catalogusprijs van BEV's doorgaans boven die van benzinemodellen, al neemt dit prijsverschil de afgelopen jaren geleidelijk af. In de hogere segmenten (D en E) liggen de catalogusprijzen van BEV's in 2025 juist lager dan die van zowel benzineauto's als PHEV's.

Netto ('kale') prijzen: prijsverschillen tussen aandrijflijnen nemen af

Wanneer BTW en BPM[13] worden afgetrokken van de consumentenprijs (catalogusprijs), resteert de netto c.q. 'kale' prijs (Figuur 20). De gemiddelde verkochte benzineauto is in het A- t/m D-segment goedkoper dan de gemiddelde verkochte BEV.
Vanaf 2022 is echter sprake van een geleidelijke daling van de gemiddelde prijs van BEV's, waardoor de prijsverschillen tussen BEV's en benzineauto's in de tijd kleiner zijn geworden.
In segment E is al langer sprake van een gemiddeld prijsvoordeel voor BEV's, dat in 2025 verder is toegenomen. PHEV's zijn in alle segmenten gemiddeld duurder dan BEV's.

BEV's in lagere prijsklasse beschikbaar (prijsoverlap BEV-benzine) in alle segmenten

Het voorgaande deel van deze paragraaf ging vooral in op verschillen tussen gemiddelde prijzen per segment. De variatie in aankoopprijzen per segment verschilt in werkelijkheid sterk. De mate van spreiding rond de gemiddelde prijs zegt iets over de keuzemogelijkheid die mensen hebben een BEV te kopen die vergelijkbaar is in prijs met een brandstofauto (Figuur 24). In de hogere segmenten is er duidelijk een lagere prijsklasse BEV te kiezen, in de lagere segmenten is er een steeds groter aanbod met een vergelijkbare prijs. PHEV's zijn in veel gevallen duurder dan BEV's en benzine modellen.

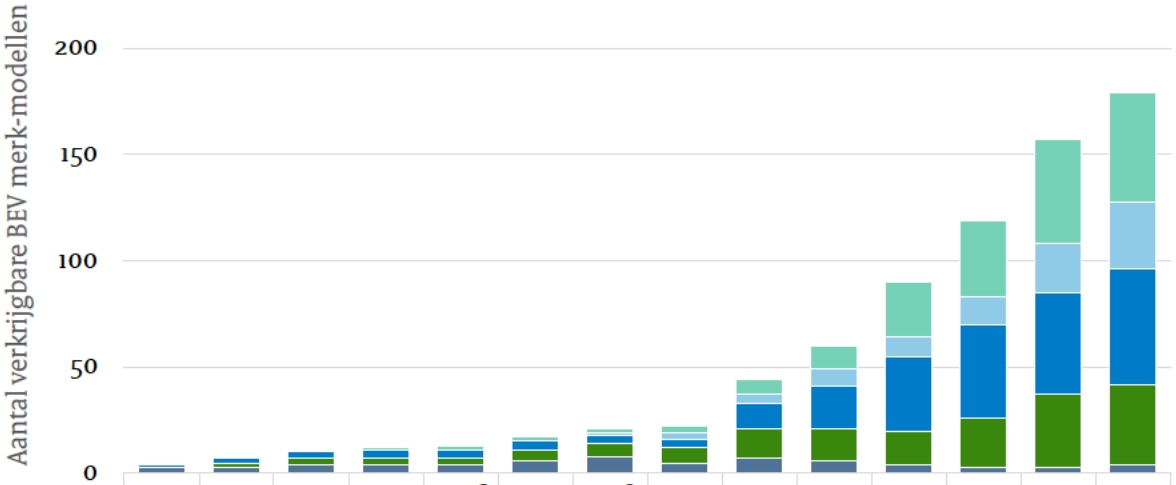
[11] IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland.
[12] Europe's battery electric car market closes 2025 at a 19% average, up 4 percentage points from 2024 - International Council on Clean Transportation
[13] BPM: Belasting van personenauto's en motorrijwielen.

Batterijprijzen dalen sterk in 2024

Bloomberg New Energy Finance (BNEF) rapporteert en voorspelt jaarlijks de gemiddelde wereldwijde (lithium-Ion) batterijprijs in dollar per kWh (Figuur 25). Wat betreft batterijen voor personenauto's daalde deze prijs naar $99/kWh in 2025. Ten opzichte van de gemiddelde batterijprijs in 2019 was de prijs in 2025 ongeveer 46% lager. Richting 2030 wordt voorspeld dat dit bedrag nog bijna met een kwart afneemt naar $73/kWh. Er is dus nog potentie voor verdere kostendalingen van BEV's (de batterij neemt namelijk een aanzienlijk deel van de kostprijs voor zijn rekening). Verdere dalingen van de batterijprijzen kunnen bijdragen aan lagere BEV-prijzen en daarmee de ontwikkeling van een breder en betaalbaarder aanbod in het A-segment ondersteunen.

2.4.1. Nieuw verkrijgbare BEV-merkmodellen

- In 2025 zijn er in totaal 179 verkrijgbare BEV-merkmodellen op de markt. Dat zijn er 22 meer dan een jaar eerder.
- Het aanbod van BEV-merkmodellen is in alle segmenten toegenomen. De kleinste groei vindt plaats in segment A, terwijl segment D de grootste uitbreiding van het aanbod laat zien.



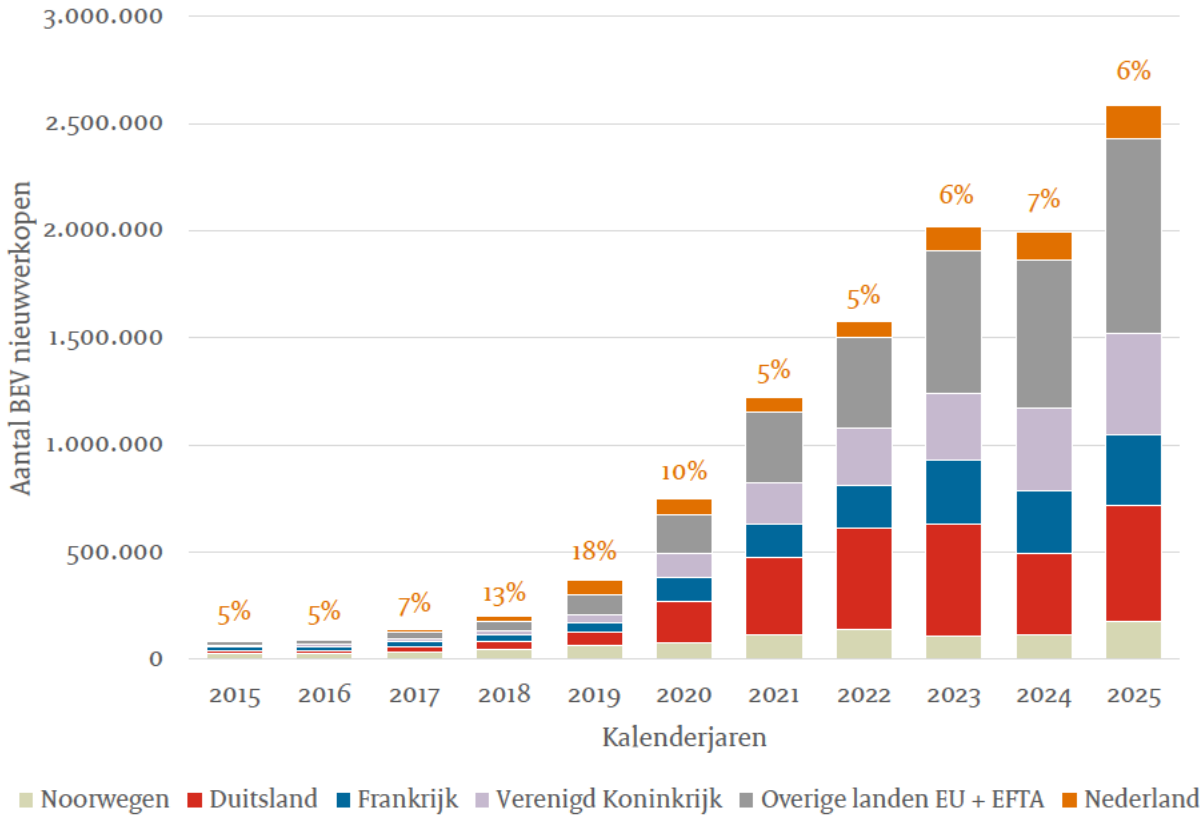
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
E	.	1	1	1	2	2	2	3	7	11	26	36	49	51
D	.	.	.	.	.	.	1	3	4	8	9	13	23	32
C	1	2	3	4	4	4	4	4	12	20	35	44	48	54
B	.	2	3	3	3	5	6	7	14	15	16	23	34	38
A	3	3	4	4	4	6	8	5	7	6	4	3	3	4
Totaal	4	8	11	12	13	17	21	22	44	60	90	119	157	179

Figuur 19: Aantal in Nederland nieuw verkrijgbare BEV-merkmodellen (ev-database.org/nl) per jaar[14]

[14] De telling betreft merkmodellen ongeacht meerdere modelversies met eventuele verschillende elkaar overlappende verkrijgbaarheidsperioden: per jaar per segment telt een merkmodel maar 1 keer mee. Een merkmodel telt in een jaar mee ook als deze niet het gehele jaar maar een deel van het jaar verkrijgbaar is.

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

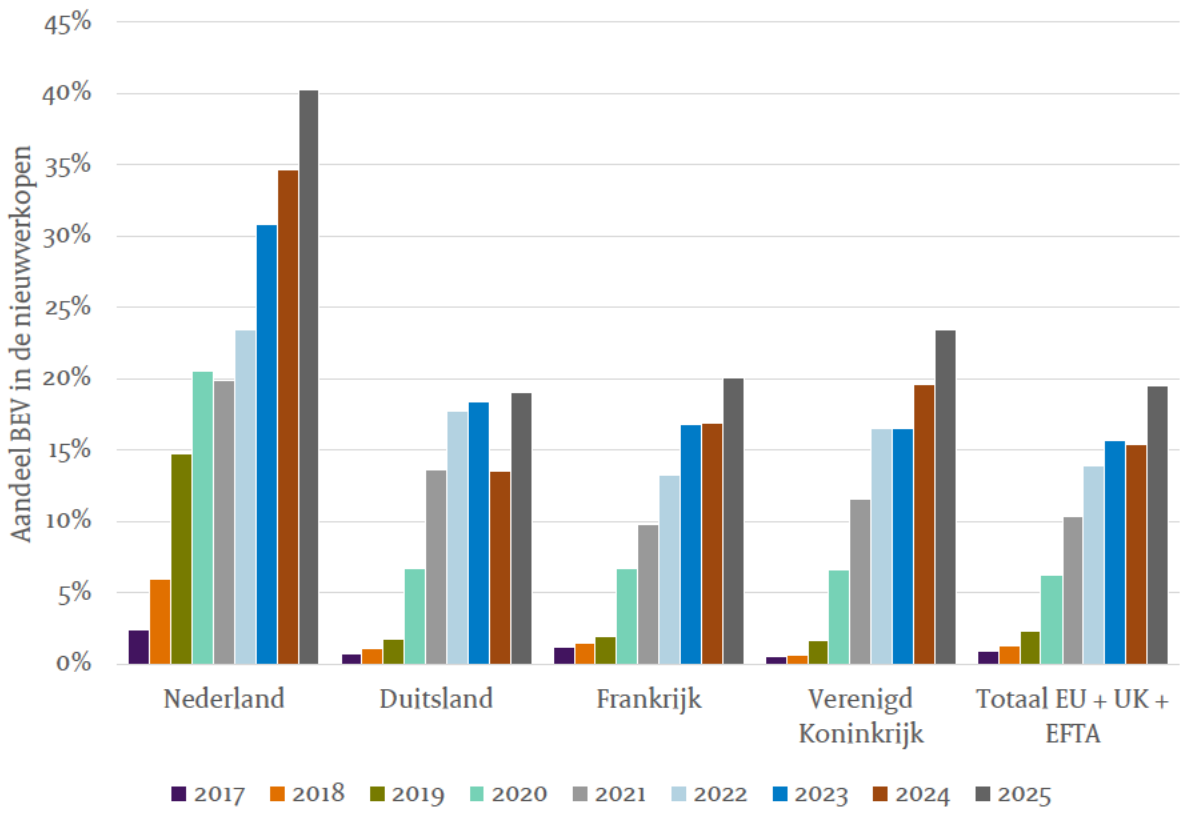
- Het aantal BEV-nieuwverkopen in Europa is in 2025 met circa 30% gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.
- Het aandeel van Nederland in de Europese BEV-nieuwverkopen is de afgelopen jaren relatief stabiel gebleven, maar het aantal is in absolute zin sterk gestegen.



Figuur 20: Nieuwverkopen BEV en aandeel Nederland in de jaren 2015 t/m 2025 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.
- In alle landen is het aandeel BEV toegenomen in 2025.



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

2.4.4. Prijsverschillen tussen verschillende aandrijflijnen

- Binnen de kleinere voertuigsegmenten zijn BEV's gemiddeld nog altijd duurder in aanschaf dan vergelijkbare benzineauto's.
- De gemiddelde meerprijs van BEV's ten opzichte van benzineauto's neemt echter jaarlijks af, ook binnen de kleinere segmenten.
- In de hogere segmenten ligt de gemiddelde aanschafprijs van BEV's in 2025 lager dan die van benzineauto's.

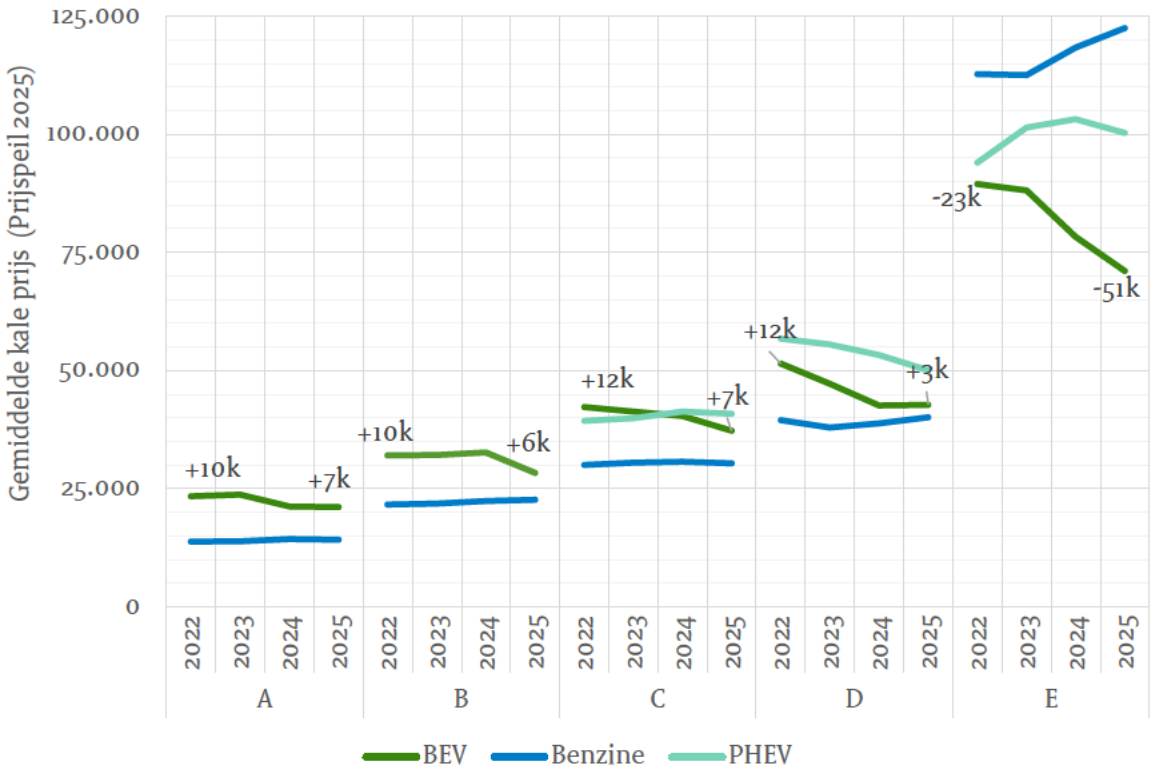


Figuur 22: Gemiddelde consumentenprijzen (BEV, benzine, PHEV) en meerprijs BEV vs. Benzine nieuwverkopen in 2022 t/m 2025 (prijspeil 2025)[15]

[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. Verschillen in prijzen exclusief belastingen tussen verschillende aandrijflijnen

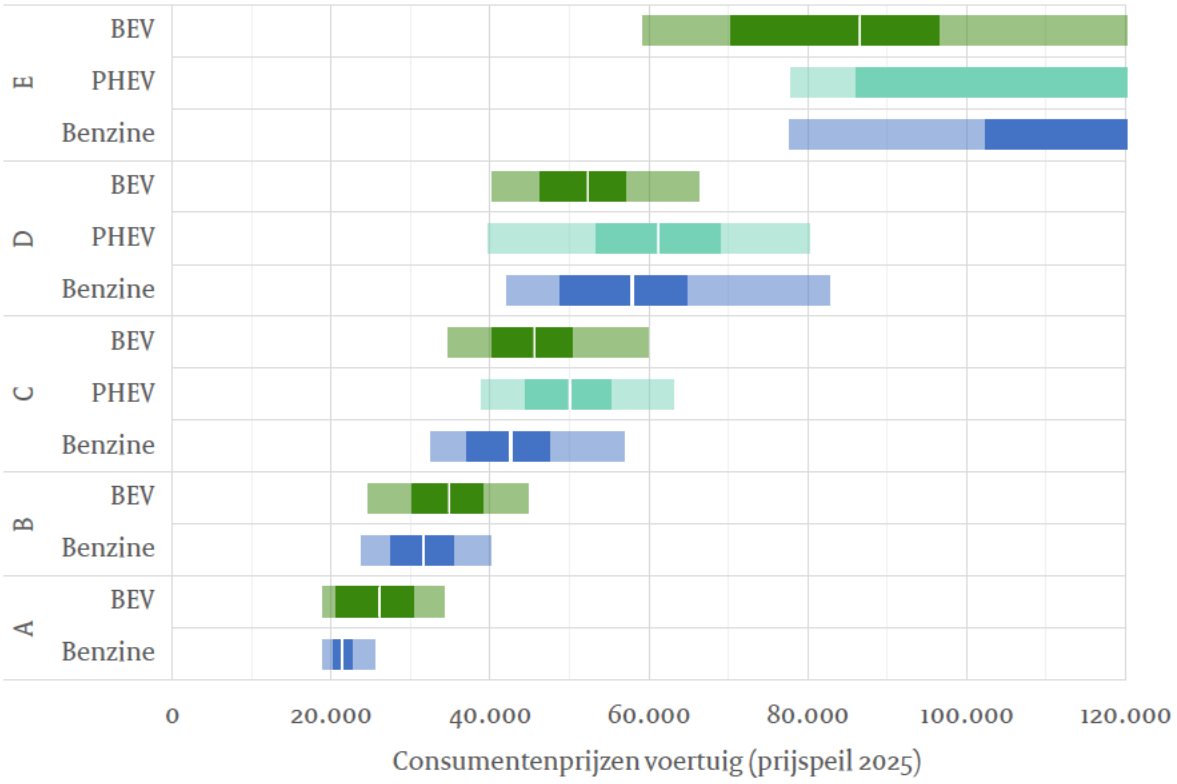
- Op basis van de prijs exclusief belastingen (BPM, BTW) zijn BEV's in alle segmenten gemiddeld duurder dan vergelijkbare benzinemodellen, met uitzondering van segment E.
- De prijsverschillen tussen benzine en BEV nemen af, de grootste afname van het prijsverschil tussen BEV's en benzinemodellen heeft plaatsgevonden in segment D.



Figuur 23: Gemiddelde nettoprijzen (prijs excl. BTW/BPM) BEV-, benzine- en PHEV-nieuwverkopen en meerprijs BEV vs. benzine per segment in 2022 t/m 2025 (prijspeil 2025)

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

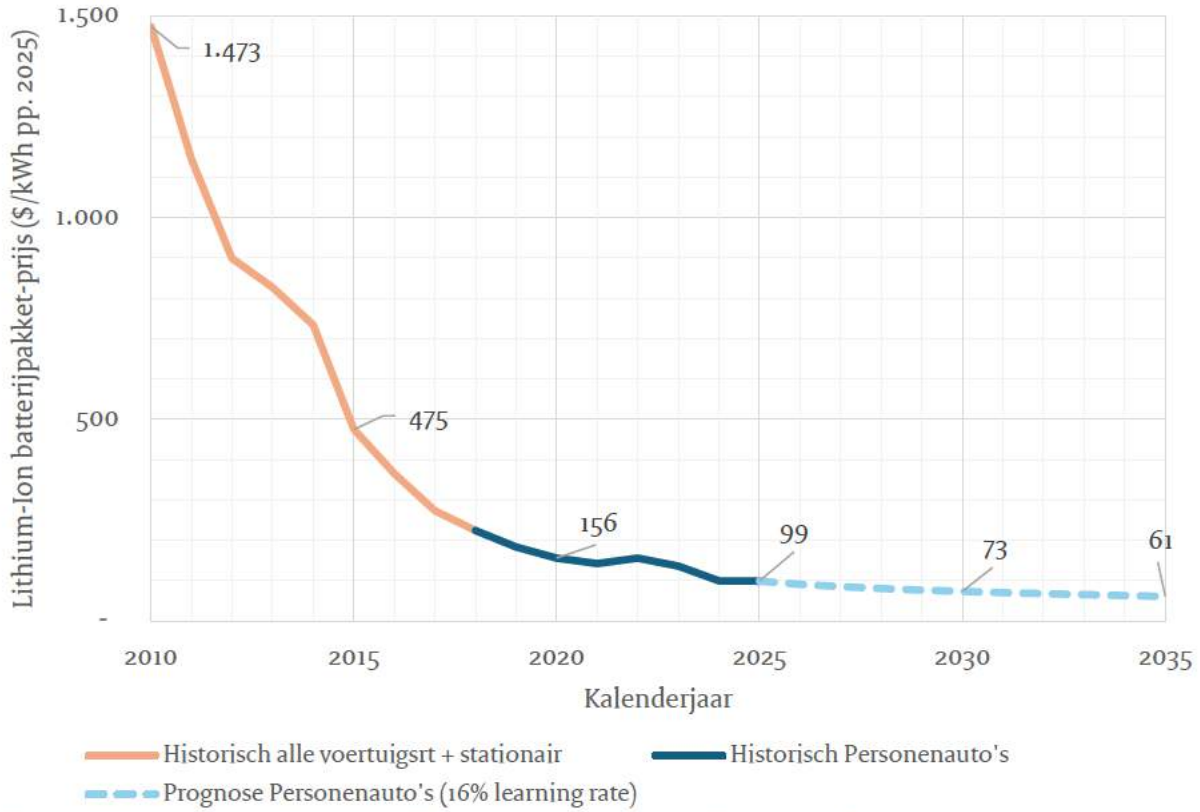
- PHEV's zijn in veel segmenten gemiddeld duurder dan zowel BEV's als benzineauto's, ondanks het fiscale voordeel op de BPM (ten opzichte van die op benzineauto's).
- De prijsverschillen tussen BEV- en benzineauto's nemen in het middensegment geleidelijk af.
- In alle segmenten zijn er BEV's beschikbaar die qua prijs op het niveau van benzineauto's liggen.



Figuur 24: Bandbreedten van consumentprijzen per segment voor benzine, PHEV en BEV in 2025 (witte lijntje = gemiddelde, donkergekleurde gedeelte bandbreedte = middelste 50%, lichtgekleurde gedeelte bandbreedte = middelste 90%)

2.4.7. Prijs batterijpakket

- De gemiddelde prijs van een batterijpakket bedraagt in 2025 circa $99/kWh. Ten opzichte van de prijs in 2019 was de prijs in 2025 ongeveer 46% lager.
- Hoewel de sterkste absolute prijsdalingen inmiddels voorbij zijn, wordt verwacht dat de batterijprijs de komende jaren verder zal afnemen.



Figuur 25: Lithium-Ion batterijen - kostprijsontwikkeling en -prognose van batterijpakketten tot 2035[16]

[16] Bloomberg New Energy Finance (BNEF). Voor batterijprijzen van personenauto's apart waren alleen cijfers beschikbaar vanaf 2019. Daarom is over de periode tot 2019 de grafieklijn getekend van batterijprijzen voor alle voertuigsoorten + stationaire installaties bij elkaar. Het geheel geeft een redelijke indicatie van de batterijprijs ontwikkeling

2.5. Relatie nieuwverkopen en fiscaal beleid

Het bijtellingsvoordeel voor kleinere BEV's is bijna afgebouwd, vooral hoge segmenten profiteren

Sinds 2018 is het stimuleringsbeleid voor BEV's in de bijtelling sterk afgebouwd (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 (2024, 2025) gemiddeld in een belastingvoordeel voor BEV's in alle segmenten[17][18] (Tabel 2).

Duidelijke 'eindejaarspieken' bij afbouw fiscaal stimuleringsbeleid

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-verkopen in Q4 te zien (Figuur 27). Per 2026 werd de bijtelling onder de cap verhoogd van 17% naar 18% nadat eind 2025 een volledige afbouw van de bijtellingskorting voor BEV's werd voorkomen. Door de anticipatie op de mogelijke volledige afbouw van de bijtellingskorting en de daadwerkelijke kleine verlaging van de bijtellingskorting piekte de BEV-verkopen eind 2025. Eind 2026 zal er mogelijk weer een verkooppiek ontstaan door de verhoging van het bijtellingspercentage van 18% naar 20% (onder de cap) vanaf 2027.

PHEV's betalen gemiddeld bijna geen BPM in 2025, vrijwel gelijk aan BEV's en ruim minder dan benzineauto's

De gemiddelde BPM van de benzine verkopen is in 2022-2025 redelijk constant gebleven (Figuur 25). BEV's betalen vanaf 2026 een vast BPM-tarief. De gemiddelde BPM op de PHEV-verkopen is de laatste jaren verder afgenomen ligt nu onder €1.000, waarbij de verschillen tussen de segmenten erg klein zijn. Een grote E-segment PHEV (€1.000) betaalde in 2025 gemiddeld ruim minder BPM dan een klein A-segment benzine-model (€4.250). De sterke daling van de BPM voor PHEV's hangt samen met de lage CO_2-normuitstoot (WLTP) die voornamelijk is toegenomen door een grotere elektrische actieradius. Dit staat in contrast met het praktijkverbruik van deze auto's (dat circa 3,5+ keer hoger ligt[19]) . Per 1-1-2025 en per 1-1-2027 wordt de zogenoemde 'Utility Factor' in twee stappen aangescherpt door de EU, waardoor de CO_2-normuitstoot (WLTP) van PHEV's een realistischer beeld moet geven voor de werkelijke uitstoot. Per 2025 is in Nederland de aparte BPM-tarieftabel voor PHEV's vervallen, omdat PHEV's met de hogere CO_2-waarden een te hoog BPM-tarief zouden kunnen krijgen. In de praktijk is de bijtelling voor PHEV's hierdoor in 2025-2026 (nog) minder (gelijk aan BEV). Vanaf 2027 zal de BPM voor PHEV's weer op een hoger niveau komen te liggen. PHEV's zijn door de afgenomen BPM-druk concurrerender met BEV's en kunnen de transitie naar zero-emissie vertragen, beide betalen in 2025-2026 namelijk praktisch evenveel bpm.

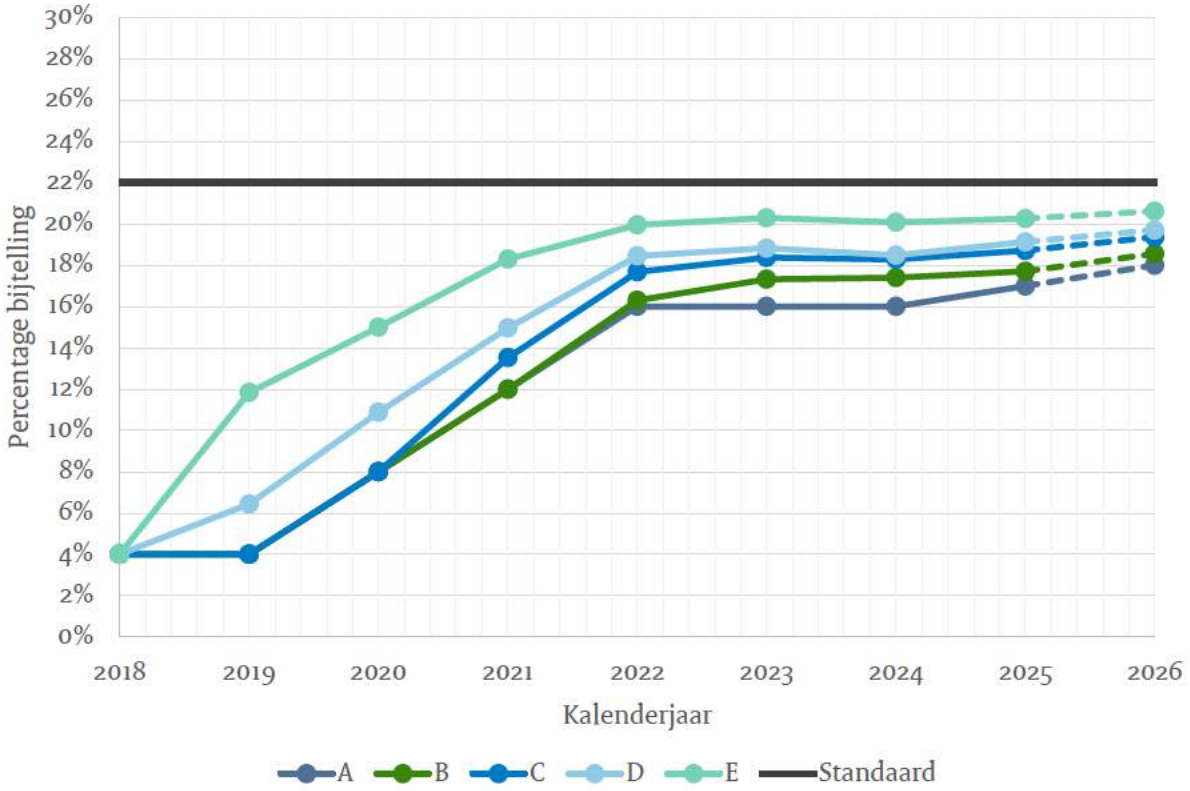
[17] Analyse o.b.v. de gemiddelde catalogusprijzen per segment van benzine en BEV in de nieuwverkopen, voor de prognose van 2026 zijn de gemiddelde prijzen van 2025 gebruikt.

[18] In het E-segment worden nog weinig benzineauto's verkocht. Vooral het allerduurste segment wordt nog verkocht waardoor de gemiddelde prijzen hard stijgen. De gemiddelde E-segment EV daalt juist in prijs. Het getoonde bijtellingsvoordeel in het E-segment bevat dus een (kleine) vertekening.

[19] First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - Climate Action

2.5.1. Gemiddelde bijtelling BEV-nieuwverkopen per segment

- Procentuele bijtellingskortingen en cap worden verder afgebouwd.
- BEV's gemiddeld lagere bijtelling dan benzine in 2025 in alle segmenten.
- In 2025 ligt de gemiddelde procentuele korting effectief tussen 17-22%.



Figuur 26: Gemiddelde bijtelling BEV-nieuwverkopen per segment in de kalenderjaren 2018 t/m 2025 en prognose t/m 2026[20]

[20] Let op: de y-as loopt tot en met 30%.

2.5.2. Bruto bijtelling BEV-nieuwverkopen per segment

- Gemiddeld bijtellingsvoordeel voor BEV's in alle segmenten in 2025.
- BEV's in D- en vooral E-segment blijven relatief voordelig t.o.v. ICEV's.
- Zonder korting zouden BEV's in het A- t/m C-segment gemiddeld meer betalen dan benzineauto's in 2025.

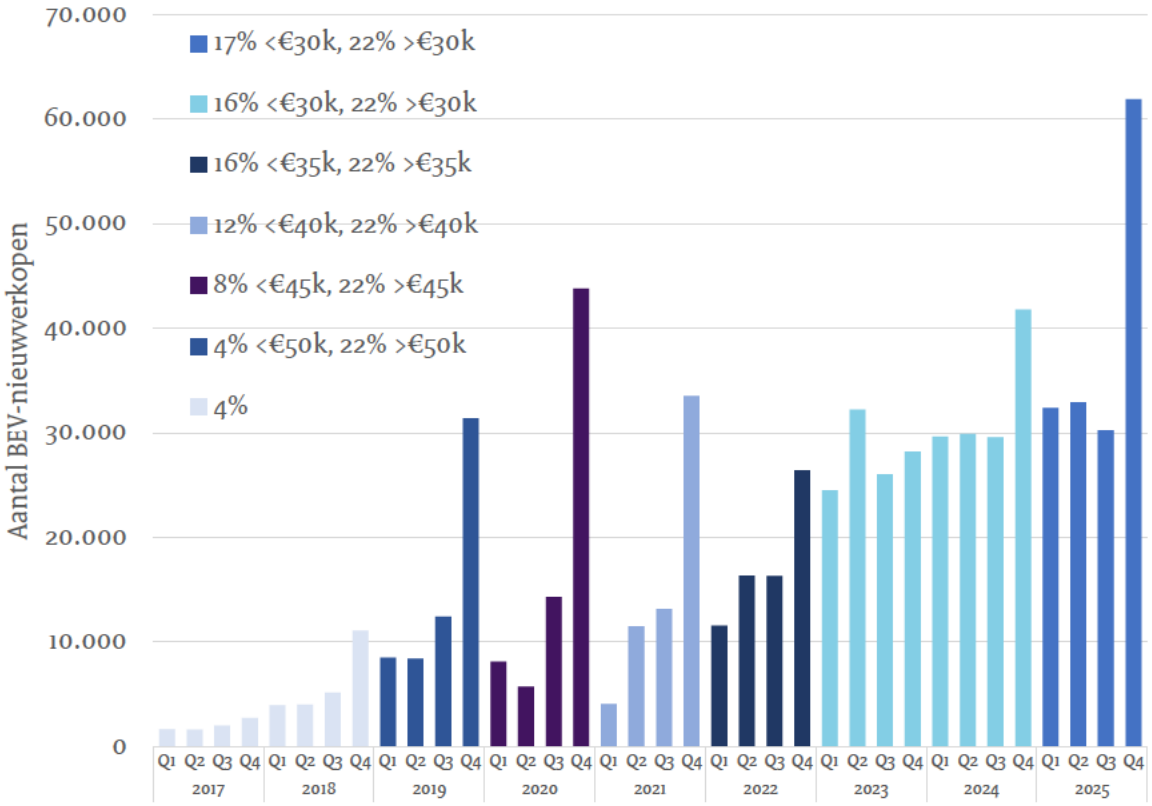
Tabel 2: Bruto bijtelling per kalenderjaar voor aandrijflijnen benzine, BEV en de verschillen (nominale prijzen) (2018-2025)[21]

Benzine	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025 zk.*
A	3.150	3.272	3.426	3.623	4.020	4.324	4.576	4.708	4.708
B	4.959	5.257	5.591	5.806	6.254	6.661	6.876	6.973	6.973
C	7.634	7.933	8.214	8.370	8.701	9.252	9.372	9.395	9.395
D	10.985	10.913	11.310	11.396	11.875	12.178	12.365	12.752	12.752
E	23.290	26.033	27.676	31.270	35.639	37.899	40.202	42.651	42.651
gew.gem.	7.379	7.670	8.016	8.291	8.818	9.308	9.553	9.750	9.750
BEV	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025 zk.***
A	1.039	1.025	2.036	3.193	4.302	4.557	4.082	4.444	5.751
B	1.764	1.785	3.288	4.502	5.998	6.676	6.819	6.183	7.683
C	1.535	1.667	3.548	6.396	8.575	9.108	8.857	8.550	10.050
D	2.431	3.721	6.157	8.510	10.904	10.656	9.443	10.023	11.523
E	4.330	10.498	13.502	19.730	20.492	21.464	18.872	17.556	19.056
gew.gem.	1.792	2.264	3.583	6.011	8.025	8.494	8.079	7.876	9.376
BEV tov benzine	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025 zk.***
A	-2.111	-2.247	-1.391	-430	282	233	-494	-264	1.043
B	-3.196	-3.472	-2.302	-1.304	-256	16	-56	-789	711
C	-6.099	-6.266	-4.666	-1.973	-125	-145	-516	-845	655
D	-8.554	-7.193	-5.153	-2.886	-971	-1.522	-2.922	-2.729	-1.229
E	-18.960	-15.534	-14.174	-11.540	-15.147	-16.435	-21.330	-25.094	-23.594
gew.gem.	-5.587	-5.406	-4.433	-2.280	-794	-814	-1.474	-1.874	-374

[21] In de laatste kolom is de bruto bijtelling berekend voor 2025 in een scenario waarin er geen lagere tarieven zouden gelden voor BEV's

2.5.3. BEV-nieuwverkopen en bijtellingsbeleid

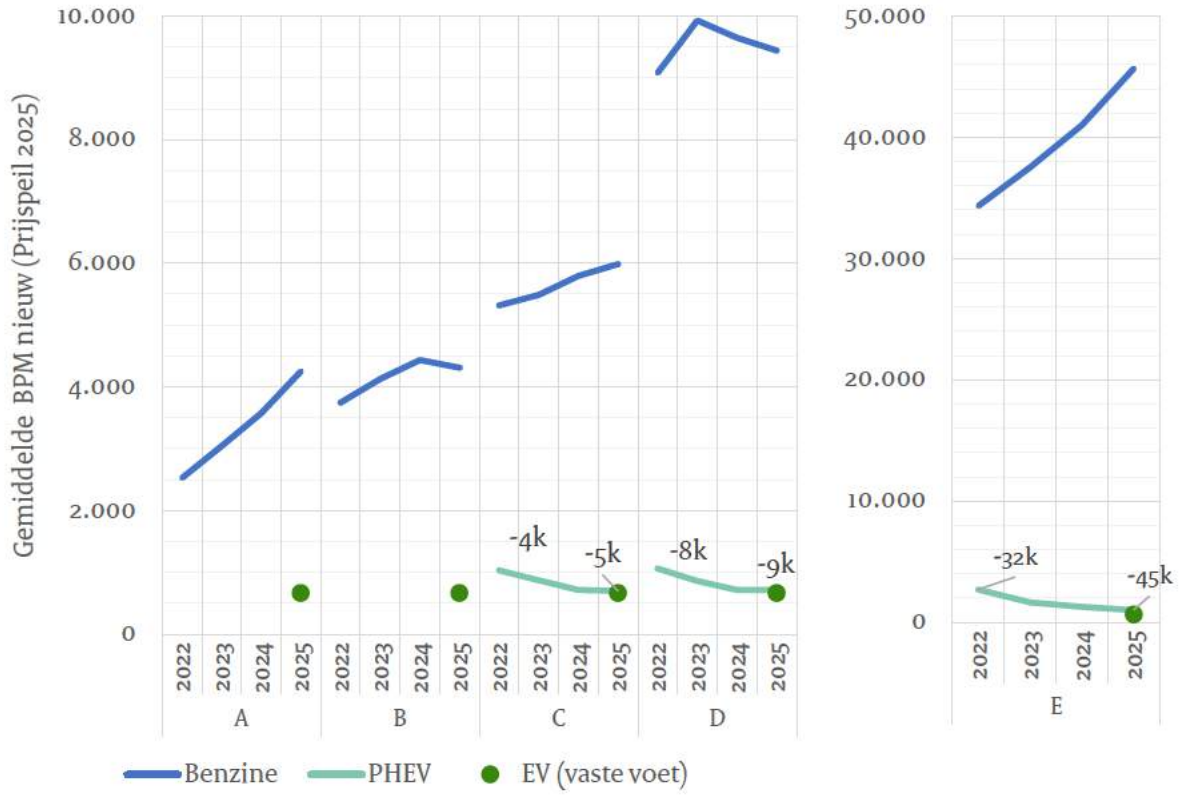
- Duidelijke pieken in de BEV-verkopen in Q4 bij wijziging in fiscaal beleid.
- Hoogte pieken hangt samen met impact beleidswijzigingen.



Figuur 27: BEV-nieuwverkopen per kwartaal en wijzigingen in bijtellingsbeleid in de kalenderjaren 2017 t/m 2025

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

- BPM-benzine redelijk constant tussen 2022-2025.
- BEV vrijgesteld t/m 2024, vanaf 2025 vaste voet.
- BPM PHEV daalt verder en zit in alle segmenten ruim onder de tarieven van (A-segment) benzine.
- BPM PHEV ligt vrijwel in lijn met de bpm (vaste voet) van BEV.



Figuur 28: Gemiddelde BPM-belastingdruk benzine en PHEV per segment, nieuwverkopen in de kalenderjaren 2022 t/m 2025 (prijspeil 2025)

2.6. Gemiddelde CO_2-uitstoot nieuwverkopen en bijdrage van BEV's

Werkelijke uitstoot ruim boven WLTP-uitstoot

De invoering van de WLTP-typekeuringscyclus heeft het verschil tussen de norm- en de praktijkuitstoot verkleind ten opzichte van de oude NEDC-typekeuring, maar de praktijkuitstoot van ICEV's en PHEV's ligt over het algemeen (ruim) hoger dan de normuitstoot [22]. Benzine modellen uit 2023 zaten in een groot Europees onderzoek circa 24% hoger dan de WLTP-emissie, voor PHEV's gold een opslag van circa 380% (Figuur 29[23])[24]. Het werkelijke reductiepotentieel van een BEV ligt dus hoger dan het verschil in normuitstoot met een ICEV of PHEV doet vermoeden, omdat de werkelijke uitstoot van een BEV (tank-to-wheel) wel gelijk is aan de normuitstoot (0 g CO_2/km).

CO_2-winst voornamelijk door BEV-ingroei

Dat de gemiddelde uitstoot van de nieuwverkopen daalt, is vooral te danken aan het aandeel BEV's. Figuur 30 toont de impact op de gemiddelde CO_2-emissie door PHEV's en BEV's op basis van de 'real-world' inschatting in Figuur 29. De CO_2-emissie van benzineauto's neemt licht af tussen 2021-2025 naar circa 148 g/km gemiddeld in 2025. De ingroei van PHEV's in 2025 zorgt voor een daling van het gemiddelde van circa 5 g/km naar 143 g/km. Als BEV's ook worden meegewogen daalt het gemiddelde verder met circa 59 g/km naar 84 g/km.

Nederlandse CO_2-normuitstoot nieuwverkopen circa 50% lager dan Europees gemiddelde

Sinds de invoering van de WLTP-typekeuring in 2021[25] zat het Nederlandse gemiddelde ruim onder de 118 g/km (WLTP) die als doelstelling gold voor het Europees gemiddelde in 2021-2024[26]. Nederland had in 2025 met gemiddeld 52 g/km (WLTP) een voorsprong van 46 g/km (WLTP) op het werkelijke Europees gemiddelde, ofwel circa 50% lager. Voor 2025 en 2030 geldt een reductiedoelstelling [27] van -15% respectievelijk -55% (aangescherpt o.b.v. Fit-for-55 pakket EU) ten opzichte van de WLTP-referentiewaarde. Dit leidt tot een gemiddelde WLTP-norm van 93,5 g/km in 2025-2029, 49,5 g/km in 2030-2034 en 0 g/km vanaf 2035. Recent is het doel voor 2025-2027 afgezwakt door een middeling over deze jaren toe te staan in plaats van een afzonderlijke beoordeling per jaar[28]. Het EU-gemiddelde lag met circa 98 g/km in 2025 nog iets boven de doelstelling voor 2025-2027.

[22] 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)

[23] De RW (real-world) CO_2-emissie 2021-2025 is ingeschat o.b.v. onderzoeksresultaten over 2021-2023 en WLTP-emissies uit de RDW-data

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

[25] Voor eerdere jaren met de NEDC-typekeuring zie eerdere edities van dit rapport.

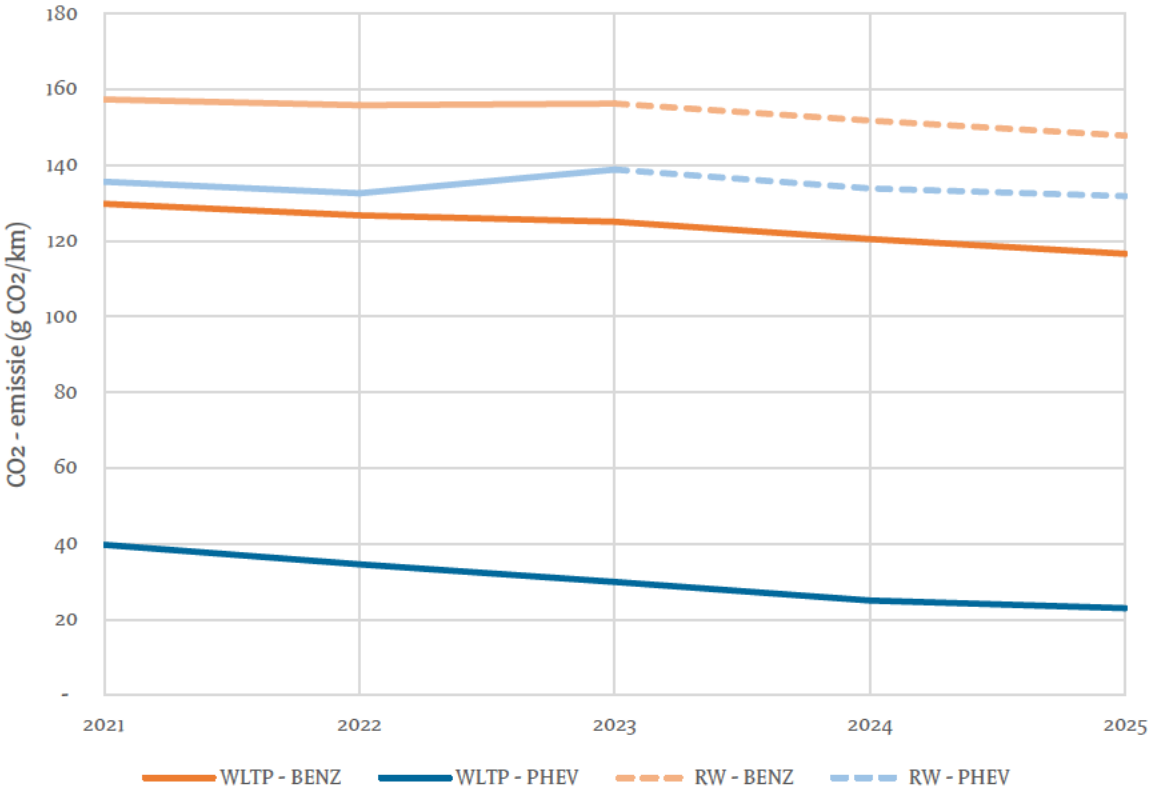
[26] https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/05/eu-co2-standards-cars-vans-may23.pdf

[27] 110 g/km (WLTP) geldt als WLTP-referentiewaarde in 2021 waartegen toekomstige reductiedoelen worden afgezet

[28] CO2 emissions: EP adopts flexibility measures for carmakers | News | European Parliament

2.6.1. Gemiddelde CO_2-uitstoot per kilometer

- WLTP-uitstoot nieuwe benzineauto's en PHEV's neemt af in 2021-2025.
- Op basis van (inschatting) werkelijke uitstoot liggen PHEV's maar iets onder benzineauto's.

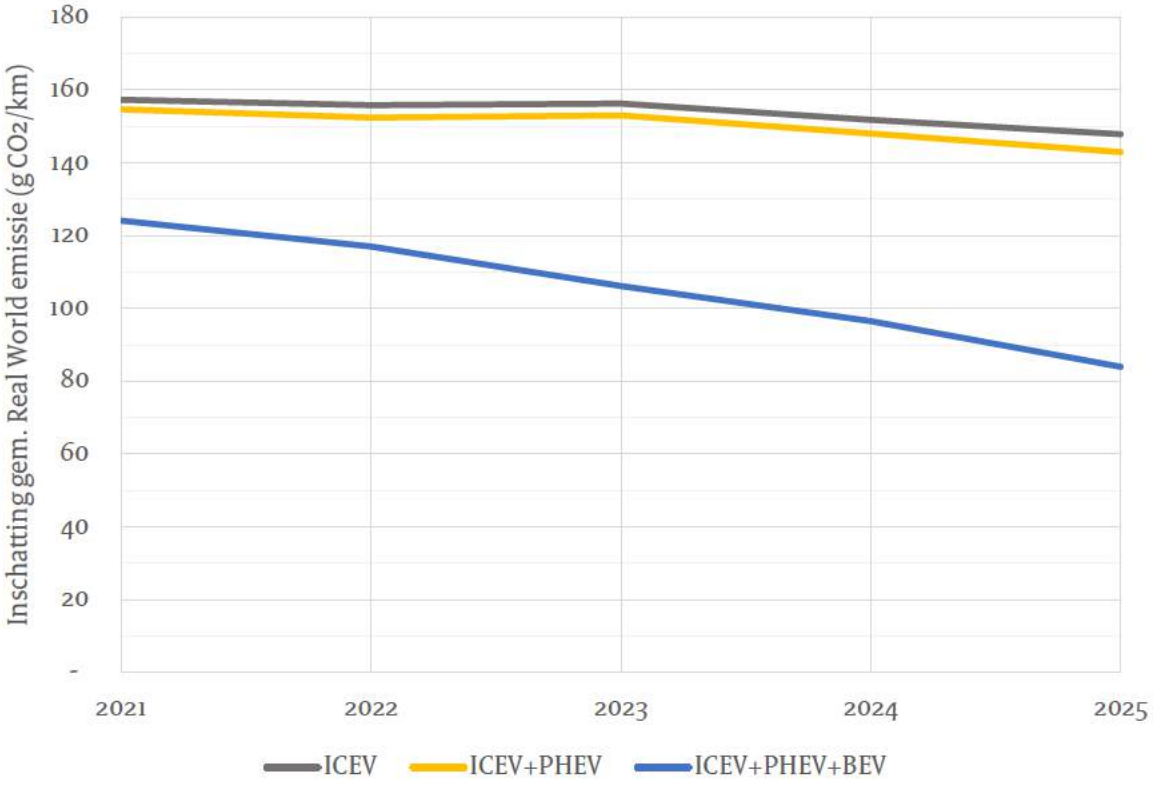


Figuur 29: Gemiddelde CO_2-uitstoot voor verschillende aandrijflijnen in de nieuwverkopen[29]

[29] De praktijk ('Real World') uitstoot in 2024 en 2025 (weergegeven als stippellijnen) zijn ingeschat o.b.v. de cijfers over 2021, 2022 en 2023.

2.6.2. Impact BEV's en PHEV's op gemiddelde CO_2-uitstoot per kilometer

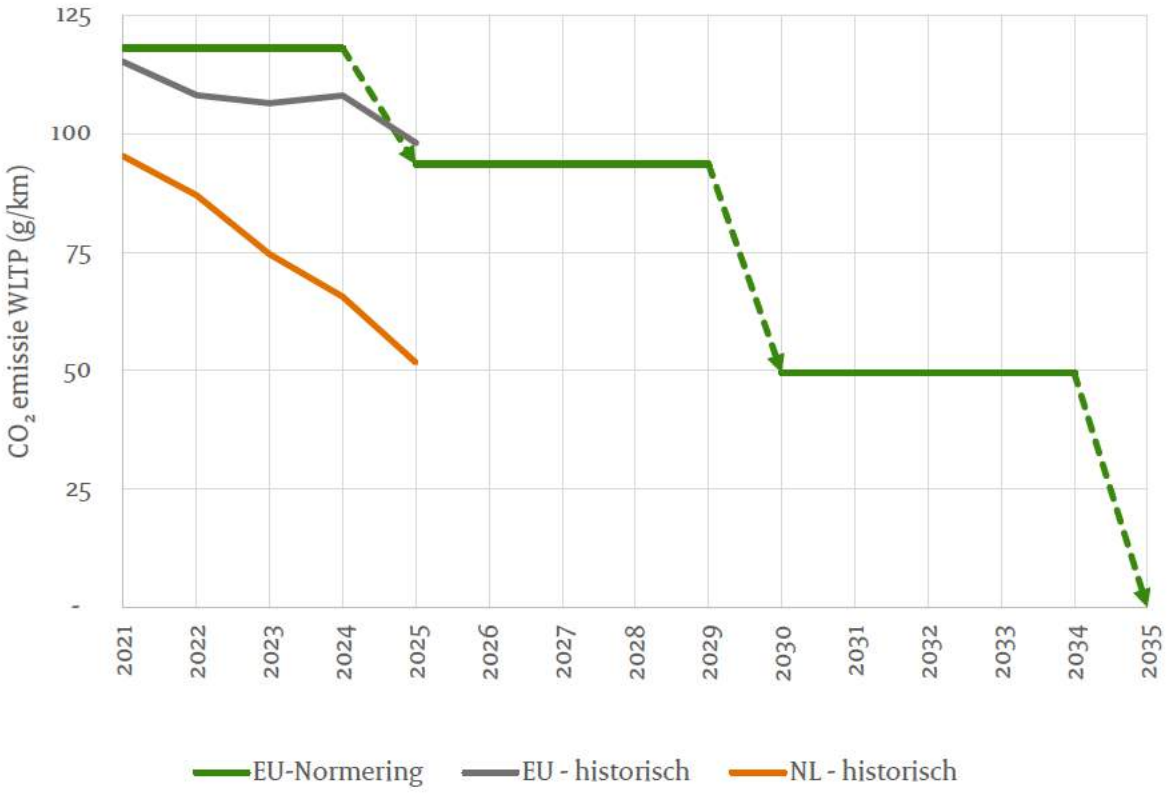
- Impact BEV-ingroei op gemiddelde 'real world' uitstoot nieuwverkopen in 2021-2025 is groot.
- Impact PHEV-ingroei is erg klein.



Figuur 30: Inschatting 'real world' CO_2-uitstoot voor verschillende groepen aandrijflijnen

2.6.3. De Nederlandse CO_2-uitstoot van nieuwverkopen in Europees perspectief

- Europese CO_2-normen in drie stappen naar 0 g/km in 2035.
- Nederlandse nieuwverkopen liggen ruim onder de norm en circa 50% onder Europees gemiddelde in 2025.
- Europese CO_2-emissie ligt in 2025 nog boven het gemiddelde EU-doel voor 2025-2027.



Figuur 31: Gemiddelde CO_2-normuitstoot van nieuwverkopen: Nederland en de EU ten opzichte van Europese CO_2-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 emissieklassen (paragraaf 3.3).

3.1. Ontwikkelingen occasion import: omvang en samenstelling

Sterke toename van het aantal PHEV's in de occasion import

Na een uitzonderlijke piek in 2021, gevolgd door enkele jaren van afnemende occasion import, stijgt het aantal geïmporteerde occasions in 2025 naar bijna 300.000 voertuigen. Daarmee bereikt de occasion import het hoogste niveau sinds 2013. Deze groei is vooral toe te schrijven aan de sterke toename van het aantal geïmporteerde PHEV's, die in 2025 bijna een derde van de totale occasion import vertegenwoordigen. Daartegenover staat dat de import van gebruikte BEV's al enkele jaren op rij afneemt. Hierdoor daalt ook het aandeel BEV's binnen de totale occasion import verder (zie Figuur 32). De vraag naar BEV's kan zijn afgenomen door de onzekerheid rondom beleid, oplaadkosten en het wegvallen van de aanschafsubsidie (SEPP). 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

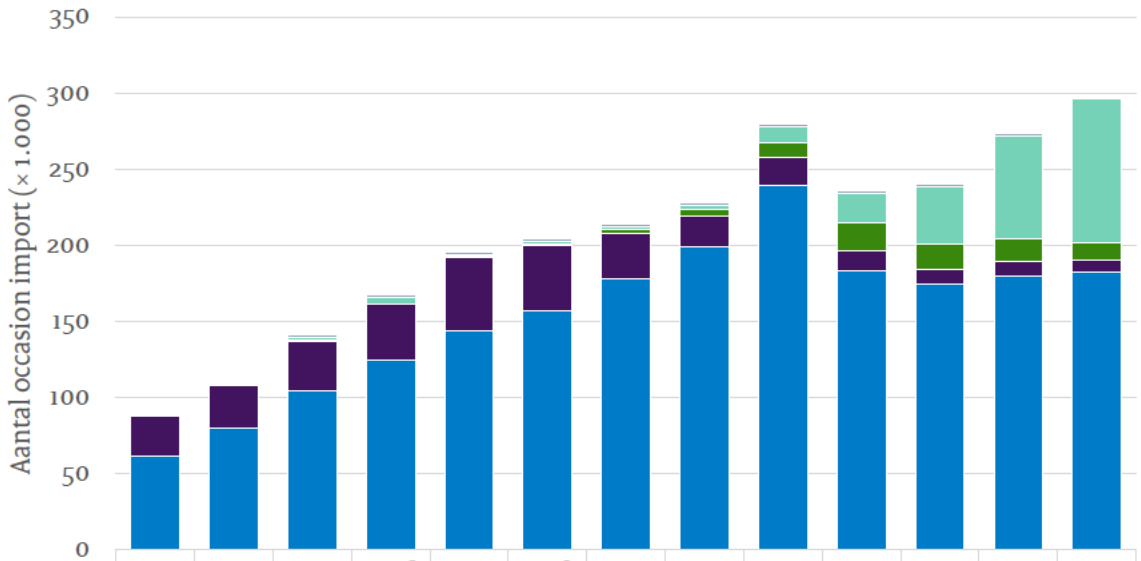
Binnen de BEV-aandrijflijn vonden de grootste verschuivingen in de segmentverdeling plaats in de segmenten A en B. Het aandeel van het A-segment nam toe met circa 4 procentpunt, terwijl het aandeel van het B-segment met circa 12 procentpunt afnam. Bij PHEV's is een duidelijke verschuiving zichtbaar richting het C-segment. Bij benzine- en dieselauto's bleef de segmentsamenstelling in dezelfde periode relatief stabiel. Voor de totale occasion import is vooral een verschuiving zichtbaar van kleinere naar grotere segmenten: het gezamenlijke aandeel van het A- en B-segment daalde van 38% in 2021 naar 30% in 2025. Tegelijkertijd nam het gezamenlijke aandeel van het D- en E-segment toe van 21% naar 27%, terwijl het C-segment met circa 41 à 42% het grootste segment bleef.

Top 10 geïmporteerde merkmodellen

Het meest geïmporteerde BEV-merkmodel valt binnen het A-segment. De tien populairste BEV-modellen zijn gezamenlijk goed voor circa 39% van alle geïmporteerde elektrische auto's. Bij PHEV's is de markt iets minder geconcentreerd: de top 10 vertegenwoordigt ruim 37% van de totale import. Voor benzineauto's is de spreiding het grootst, met bijna 23% van de import verdeeld over de tien meest gekozen modellen

3.1.1. Omvang en aandrijflijnen van de occasion import

- In 2025 bereikt de occasion import met bijna 300.000 voertuigen het hoogste niveau van de beschreven periode.
- De sterkste groei ten opzichte van 2024 is zichtbaar bij PHEV's. In 2025 bestaat bijna 32% van de occasion import uit PHEV-voertuigen, een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van een jaar eerder.
- Het grootste deel van de occasion import bestaat uit benzineauto's (circa 61% van het totaal).
- Het aandeel BEV's binnen de occasion import neemt sinds de piek in 2022 (circa 8%) jaarlijks af. In 2025 heeft nog ongeveer 4% van de geïmporteerde occasions een BEV-aandrijflijn.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Overig	1,1	1,2	1,5	1,6	1,7	1,7	1,6	1,4	1,5	1,4	1,3	1,1	1,1
PHEV	0,6	0,5	2,0	3,7	1,5	1,5	1,5	2,8	10,5	19,4	37,7	68,2	94,3
BEV	0,1	0,1	0,2	0,3	0,7	1,1	2,8	4,5	9,3	18,1	16,7	14,8	11,3
Diesel	25,9	27,9	33,0	37,0	47,7	42,9	30,1	19,8	18,4	12,8	9,8	9,4	8,1
Benzine	61,9	80,3	104,5	124,6	144,3	157,2	178,2	199,3	239,6	183,8	174,8	180,0	182,3

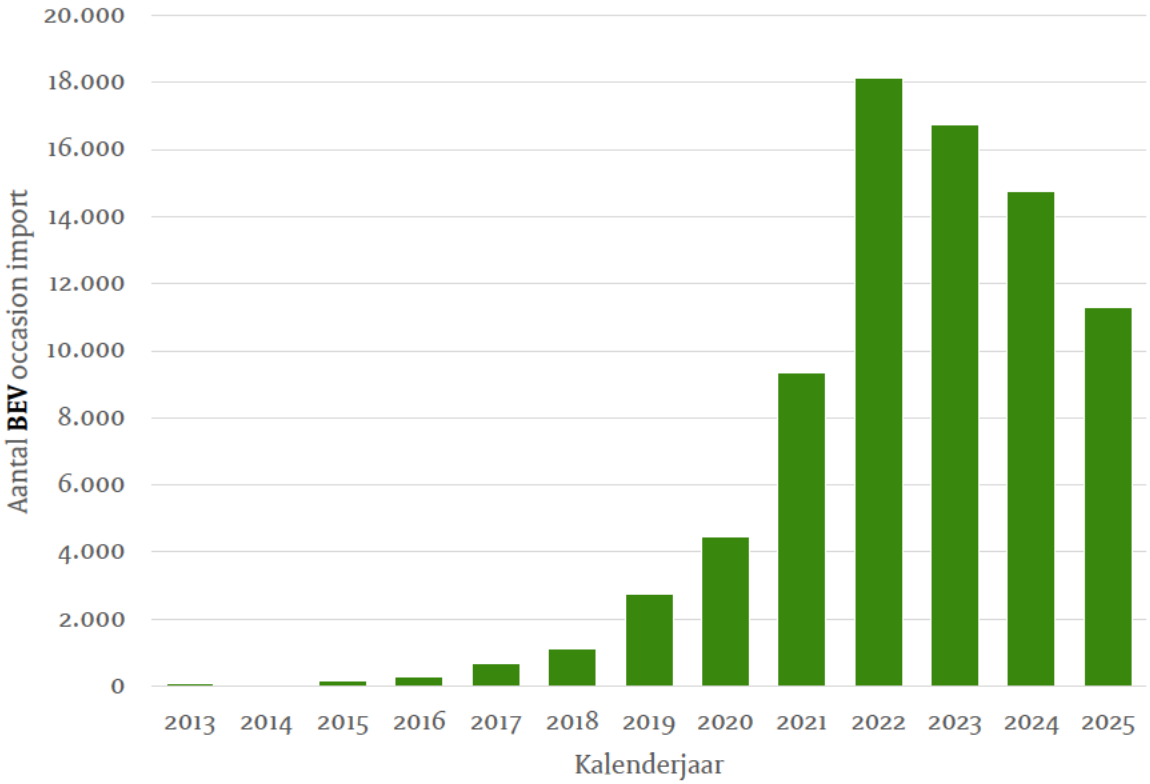
Figuur 32: Occasion import per aandrijflijn per kalenderjaar (k='kilo'= × 1.000)

Tabel 3: Procentuele aandelen van aandrijflijnen in de occasion import per kalenderjaar in de jaren 2020 - 2025

	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%	0,6%
2022	78,0%	5,4%	7,7%	8,3%	0,6%
2023	72,7%	4,1%	7,0%	15,8%	0,5%
2024	65,8%	3,4%	5,4%	25,0%	0,4%
2025	61,4%	2,7%	3,8%	31,7%	0,4%

3.1.2. BEV-occasion import

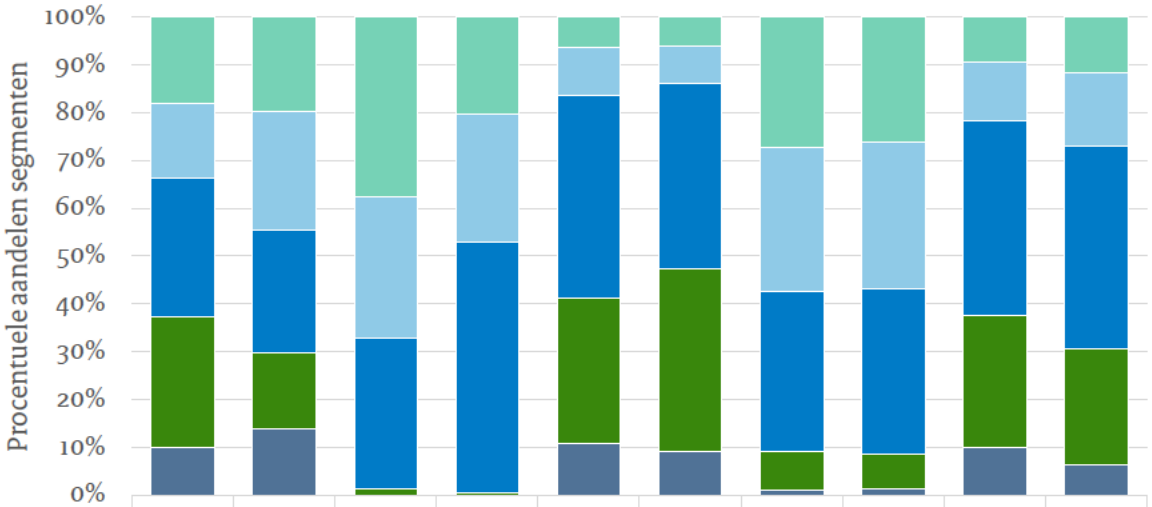
- Voor het derde jaar op rij vertoont de occasion import van BEV's een dalende trend.
- In 2025 nam de import van BEV-occasions met 23% af ten opzichte van een jaar eerder.



Figuur 33: Occasion import van BEV's per kalenderjaar

3.1.3. Segmenten in de occasion import

- De grootste verschuiving in de segmentverdeling tussen 2021 en 2025 is zichtbaar bij de BEV's PHEV's.
- Binnen de BEV's neemt het aandeel van het A-segment toe. Bij alle overige aandrijflijnen neemt het aandeel van het A-segment juist af. Daarnaast vindt er een sterke afname plaats binnen het B-segment (12 procentpunt).
- Bij de PHEV's concentreert deze verandering zich vooral in de segmenten C en E: het aandeel van het C-segment neemt met circa 20 procentpunt toe, terwijl het aandeel van het E-segment met ongeveer 18 procentpunt afneemt.
- Tussen 2021 en 2025 is het aandeel van de kleinere voertuigsegmenten (A en B) afgenomen. Daartegenover staat een toename van het aandeel voertuigen in de midden- en hogere segmenten (C, D en E).



	2021	2025	2021	2025	2021	2025	2021	2025	2021	2025
	BEV		PHEV		Benzine		Diesel		Totaal	
E	18%	20%	38%	20%	6%	6%	27%	26%	9%	12%
D	16%	25%	29%	27%	10%	8%	30%	31%	12%	15%
C	29%	26%	32%	52%	42%	39%	33%	35%	41%	42%
B	28%	16%	1%	1%	30%	38%	8%	7%	28%	24%
A	10%	14%	0%	0%	11%	9%	1%	1%	10%	6%

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

- Met een aandeel van ruim 9% is een model uit het A-segment het meest geïmporteerde voertuig binnen de BEV-categorie. De tien meest geïmporteerde BEV-merkmodellen zijn gezamenlijk goed voor circa 39% van alle geïmporteerde BEV's.
- Bij de PHEV's vertegenwoordigen de tien meest geïmporteerde merkmodellen gezamenlijk ruim 37% van de totale occasion import. Bij benzineauto's is de import meer verspreid: daar is de top 10 goed voor bijna 23% van alle geïmporteerde voertuigen met een benzine aandrijflijn.

Tabel 4: Top 10 merkmodellen in de occasion import in 2025 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel per soort aandrijflijn

	BEV		PHEV		Benzine	
1	Fiat 500E (A)	9,3%	Lynk&Co 1 (C)	7,6%	Volkswagen Polo (B)	4,3%
2	Tesla Model 3 (D)	6,8%	Volvo Xc40 (C)	4,7%	Volkswagen Golf (C)	3,4%
3	Tesla Model Y (D)	4,9%	Volvo Xc60 (D)	4,3%	Toyota Yaris Cross (B)	3,2%
4	Mini Cooper (B)	4,3%	Ford Kuga (C)	4,2%	Volkswagen T-Roc (C)	2,5%
5	Volkswagen Id.3 (C)	3,0%	Bmw X5 (E)	3,2%	Toyota Yaris (B)	2,1%
6	Mercedes Eqe (E)	2,4%	Bmw 3-Serie (D)	2,7%	Nissan Qashqai (C)	1,9%
7	Volvo Xc40 (C)	2,1%	Audi Q3 (C)	2,7%	Volkswagen Tiguan (C)	1,7%
8	Volkswagen Id.4 (C)	2,0%	Volvo Xc90 (E)	2,6%	Peugeot 2008 (B)	1,6%
9	Porsche Taycan (E)	2,0%	Volkswagen Tiguan (C)	2,6%	Peugeot 208 (B)	1,6%
10	Audi Q4 E-Tron (C)	2,0%	Bmw I3 (D)	2,4%	Ford Focus (C)	1,5%

3.2. De leeftijden van de occasion import

Het aandeel >5jr neemt jaarlijks structureel af

Figuur 35 toont de verdeling van de occasion import naar leeftijdscategorie over verschillende kalenderjaren. Sinds 2017 is er sprake van een geleidelijke afname van het aandeel voertuigen ouder dan 5 jaar binnen de import. Per saldo worden relatief steeds meer occasions geïmporteerd die niet ouder zijn dan 5 jaar, waarbij voertuigen in de leeftijdscategorie 2 tot en met 5 jaar het grootste aandeel hebben.

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

In de import van BEV-occasions neemt het aandeel voertuigen van 2 tot 5 jaar duidelijk toe (zie Figuur 35). Import van BEV's ouder dan 5 jaar blijft beperkt en bedraagt circa 5% in 2025. Het aandeel zeer jonge BEV's (≤1 jaar) is sterk gedaald: van 52% in 2020 naar 15% in 2025. Deze ontwikkeling hangt samen met gewijzigde subsidieregels in herkomstlanden, waarbij doorverkoop na subsidie steeds vaker wordt beperkt door verplichte bezitstermijnen.

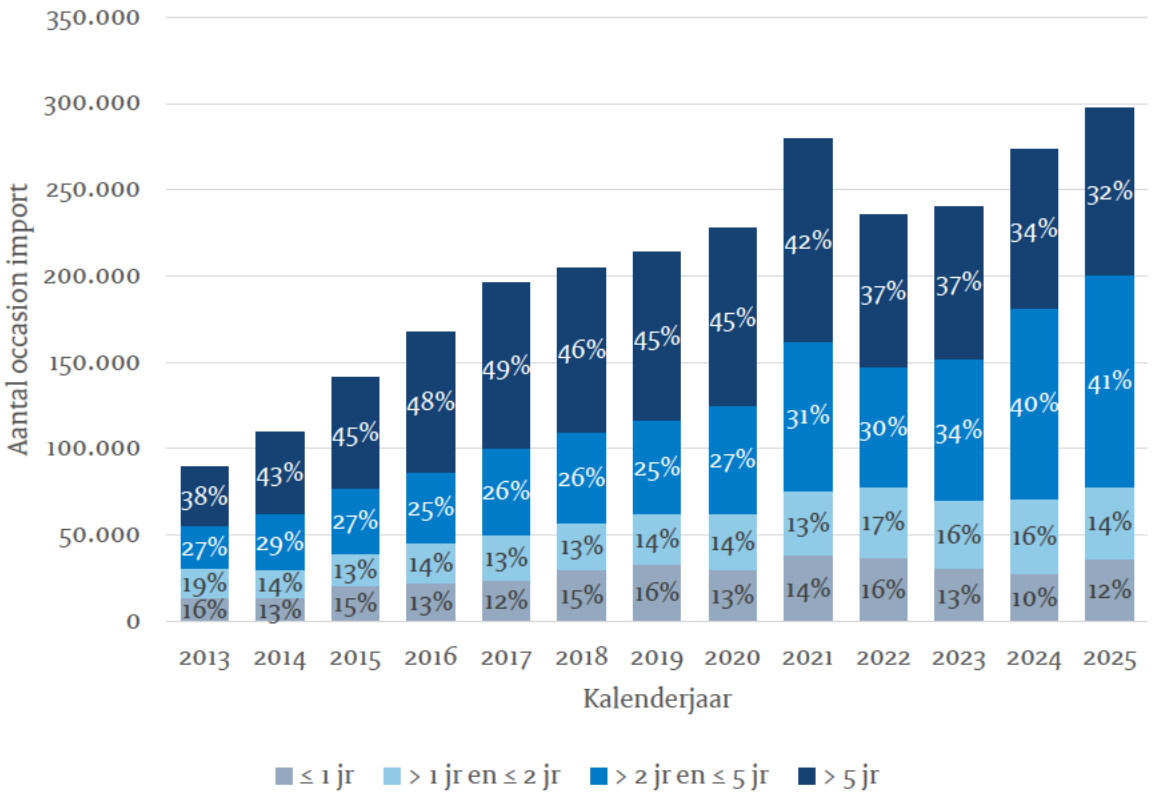
Ook bij PHEV-occasions is een duidelijke verschuiving zichtbaar naar de leeftijdscategorie 2 tot 5 jaar, die in 2025 circa 67% van de import uitmaakt. Oudere PHEV's komen nauwelijks voor, mede doordat deze technologie pas recenter grootschalig is uitgerold.

Bij conventionele aandrijflijnen liggen de gemiddelde leeftijden aanzienlijk hoger, exclusief oldtimers: 9,3 jaar voor diesel en 6,1 jaar voor benzine in 2025. De import van dieseloccasions neemt bovendien jaarlijks af en bestaat steeds vaker uit oudere voertuigen. De gemiddelde leeftijd van geïmporteerde BEV's bedraagt circa 2,5 jaar en van PHEV's ongeveer 2,6 jaar (2025).[30]

[30] De gedachte achter het uitsluiten 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 en veroorzaken dus relatief weinig emissie (al is de emissie per kilometer vaak wel hoger).

3.2.1. Leeftijdscategorieën in de occasion import

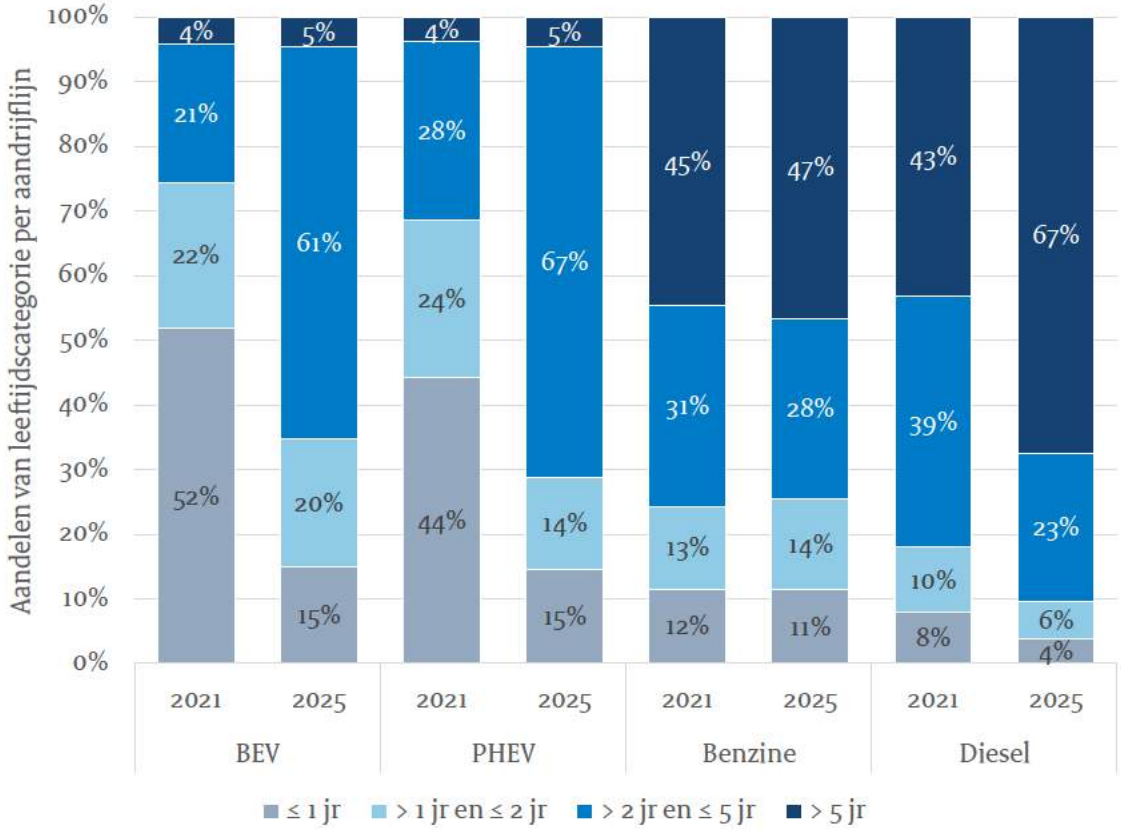
- De verdeling van de leeftijdscategorieën binnen de occasion import blijft in 2025 grotendeels stabiel ten opzichte van het voorgaande jaar.
- Tegelijkertijd neemt het aandeel voertuigen van 2 tot 5 jaar oud verder toe, terwijl het aandeel voertuigen ouder dan 5 jaar structureel blijft afnemen.
- In 2025 zijn circa 36.500 geïmporteerde voertuigen jonger dan 1 jaar, een stijging van ongeveer 30% ten opzichte van een jaar eerder.
- Het aandeel oude occasion import (ouder dan 5 jaar) neemt al jaren af.
- Aandeel occasion import tussen de 2 en 5 jaar neemt steeds verder toe.



Figuur 35: Occasion import per leeftijdscategorie per kalenderjaar

3.2.2. Leeftijdscategorieën per aandrijflijn in de occasion import

- De daling in de import van zeer jonge occasions (≤1 jaar) is zichtbaar in elke aandrijflijn behalve benzine.
- Het aandeel geïmporteerde occasions van 2 tot 5 jaar is in de afgelopen vijf jaar sterk toegenomen voor zowel BEV's als PHEV's.
- Binnen de dieselcategorie is een duidelijke toename zichtbaar in het aandeel voertuigen ouder dan 5 jaar.



Figuur 36: Aandelen van leeftijdscategorieën van occasion import per aandrijflijn in 2021 en 2025

3.3. Occasion import in termen van emissieklassen

Bij de nieuwverkopen bevinden de auto's zich doorgaans in de hoogste emissieklassen, waaronder een steeds groter aandeel in emissieklasse Z (zero emissie). Via occasion import kunnen nog steeds relatief meer vervuilende auto's in Nederland terechtkomen. Vandaar dat hier wordt gekeken naar de occasion import in termen van emissieklassen. Deze hebben betrekking op Europese normen voor lokaal vervuilende emissies, zoals fijnstof (PM) en stikstofoxiden (NOX)[31]. Emissieklassen gaan dus niet over broeikasgassen. Niettemin is er een samenhang tussen emissieklasse en CO_2-emissie: hoe hoger de emissieklasse, hoe minder schadelijke stoffen (waaronder ook CO_2) het voertuig uitstoot. De emissieklassen betreffen 0 t/m 6 en Z. Emissieklasse '0' omvat de meest vervuilende auto's en emissieklasse '6' de minst vervuilende. 'Z' staat voor 'zero-emissie'[32].

In Figuur 37 zijn de ontwikkelingen van de procentuele aandelen van de emissieklassen in de occasion import te zien. Emissieklasse 6 omvatte in 2025 bijna 84% 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 plaatsvindt[33]. Binnen emissieklasse 6 is 6e de klasse van auto's met de minste emissie.



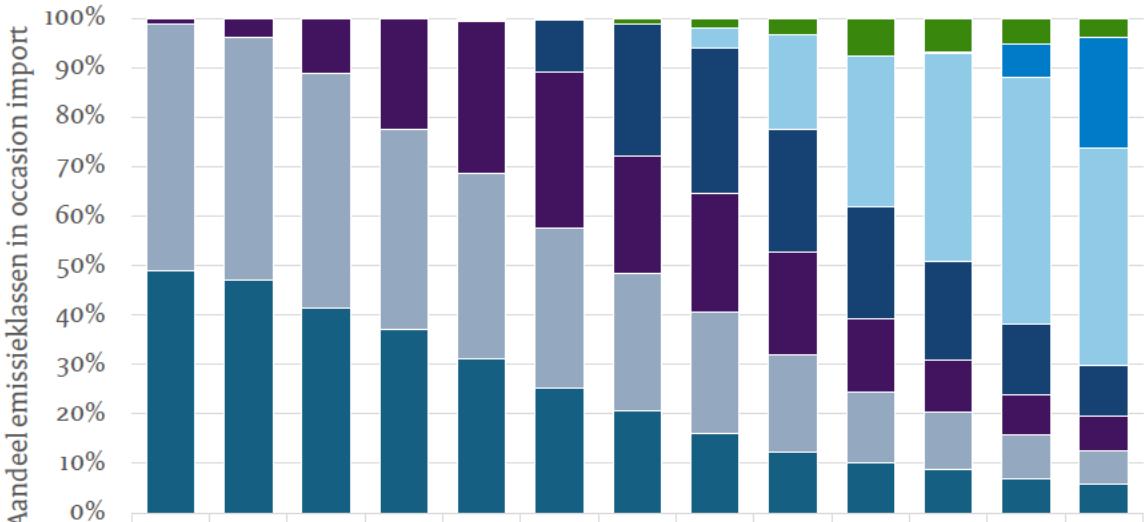
Lagere importcijfers BEV betekent een lager aandeel emissieklasse Z. Het aandeel zero-emissievoertuigen (BEV) binnen de occasion import daalde van 5% in 2024 naar 4% in 2025. Per saldo wijst de ontwikkeling in emissieklassen echter nog steeds op een verdere verschuiving van de occasion import richting minder vervuilende voertuigen, vooral doordat het aandeel oudere auto's met lagere emissieklassen verder terugloopt.

Het aandeel geïmporteerde occasions in emissieklassen 0 t/m 5 daalde van 16% in 2024 naar 13% in 2025; in 2021 was dit nog 32%. Daarmee worden steeds minder personenauto's geïmporteerd uit de relatief oude en meer vervuilende emissieklassen. Tegelijkertijd bestaat een steeds groter deel van de occasion import uit nieuwere emissieklassen. In 2025 viel 70% van de geïmporteerde occasions in emissieklasse 6d, 6e of Z, tegenover 62% in 2024. Binnen deze groep bleef emissieklasse 6d met 44% het grootst. In 2025 nam het aandeel occasion import met emissieklasse 6e toe tot ruim 22%, een stijging van ruim 15 procentpunt ten opzichte van 2024.

[31] '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.
[32] Emissieklasse 'Z': geen emissie (TTW). Althans niet uit de uitlaat. Er is vanzelfsprekend wel emissie van fijn stof uit de remmen, banden, wegdek.
[33] Tijdens de typegoedkeuringscertificering mogen bij de RDE-test de 6d-temp voertuigen tot 2,1 maal de in het laboratorium vastgestelde grenswaarde voor stikstofoxiden (NOx) 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 NOx en 1,5 voor PM. Vanaf september 2023 is 6e voor nieuwe typegoedkeuringen van toepassing. Bij 6e mogen de grenswaarden nog minder worden overschreden: NOx 1,1 en PM 1,34. https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php

3.3.1. Aandelen van de emissieklassen in de occasion import

- In 2025 daalt het aandeel voertuigen met emissieklasse Z verder tot circa 4% van de totale occasion import, als gevolg van een afname in de import van BEV-occasions.
- De grootste groei is zichtbaar bij emissieklasse 6e, waarvan het aandeel met ruim 15 procentpunt toeneemt ten opzichte van het voorgaande jaar.
- Ondanks een daling van bijna 6 procentpunten vormt emissieklasse 6d in 2025 nog steeds de grootste categorie binnen de occasion import.
- De aandelen van emissieklassen 0 t/m 5 in de occasion import dalen elk jaar.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Z	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	1,3%	2,0%	3,4%	7,7%	7,0%	5,4%	3,8%
6e	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	6,7%	22,4%
6d	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	19,2%	30,5%	42,1%	49,8%	43,9%
6dt	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	10,3%	26,7%	29,3%	24,7%	22,6%	19,8%	14,2%	10,2%
6abc	1,0%	3,8%	11,0%	22,4%	30,7%	31,5%	23,7%	23,9%	20,8%	14,6%	10,5%	8,1%	7,0%
5	50,0%	49,1%	47,5%	40,4%	37,5%	32,5%	27,7%	24,6%	19,7%	14,3%	11,6%	8,9%	6,9%
0t/m4	48,8%	47,0%	41,3%	37,0%	31,1%	25,1%	20,6%	16,0%	12,3%	10,2%	8,8%	6,9%	5,8%

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 wisselden[34]. 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 aandacht besteed aan het aanbod op de occasionsmarkt (paragraaf 0).

4.1. Omvang binnenlandse occasionmarkt

Aantal binnenlands verhandelde occasions stijgt verder na dip in 2022

Zoals Figuur 38 toont, lag in de periode 2018 – 2021 het aandeel binnenlandse verhandelde occasions redelijk gelijk, boven 1.500.000 voertuigen per jaar. In 2022 was er een afname van 11% ten opzichte van het jaar ervoor. Deze afname hing mogelijk samen met onvoldoende aanbod van gewilde gebruikte auto's en de hoge prijzen[35]. Na 2022 nam het aandeel binnenlandse verhandelde occasions jaarlijks toe. Tot het hoogste punt in 2025, met bijna 1.600.000 auto's.

Aandelen BEV en PHEV nemen gestaag toe

Qua samenstelling in termen van aandrijflijnen zijn er binnen de binnenlandse occasionverkoop over de beschreven periode duidelijke verschuivingen. Het aandeel dieselauto's neemt in verhouding af: waar dit in 2018 nog 15% bedroeg, was het aandeel in 2025 4%.
Tegenover deze daling staat een gestage groei van het aantal BEV's en PHEV's. Het aandeel BEV's steeg van 0,2% in 2018 naar ruim 5% in 2025. PHEV's lieten een vergelijkbare trend zien en groeiden in dezelfde periode van 1% naar bijna 5%. Ondanks deze verschuivingen blijft het overgrote deel van de verkochte occasions nog altijd voertuigen met een benzine aandrijflijn.

Drie kwart van de BEV's verkocht aan particulieren

Het aandeel van de BEV's dat naar particulieren gaat, is de afgelopen jaren gestegen. In 2023 was dit nog ruim de helft (56%), in 2024 (64%) en in 2025 groeide dit door naar bijna drie kwart (72%). De overige 28% werd zakelijk gekocht (Figuur 39). Bij alle andere aandrijflijnen ging een ruime meerderheid van 92% naar particulieren.

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 ruim 6 jaar oud. BEV-occasions zijn gemiddeld 2,5 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 12,5 jaar oud. BEV-occasions zijn in dit deel van de markt ca. 4 jaar oud.

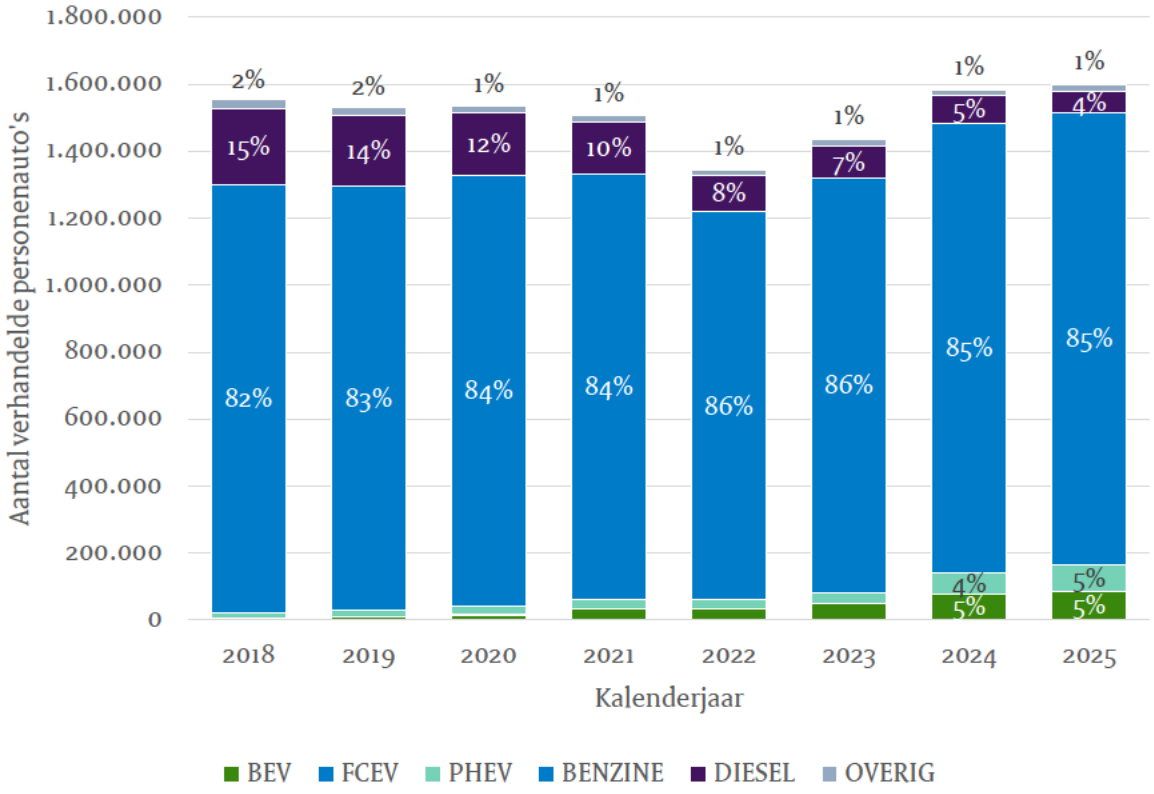
---

[34] '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. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen getoond vanaf het jaar 2018. Vanwege beperkingen op het vlak van beschikbare data konden niet, zoals elders in dit rapport, de ontwikkelingen over eerdere jaren worden weergegeven. Aangezien de focus in dit rapport ligt op de ingroei van BEV's, is het geen probleem. De ingroei van BEV's op de binnenlandse occasionsmarkt begin immers pas sinds circa 2020 enige omvang van betekenis te krijgen (in 2020 betrof BEV 1% van het totale aantal binnenlandse occasions).

[35] In 2022 stegen de vraagprijzen van gebruikte auto's sterk door een combinatie van hoge vraag en beperkt aanbod. Vooral jonge occasions en auto's in het prijssegment van €5.000 tot €15.000 waren schaars. Dit kwam mede door lange levertijden bij nieuwe auto's, veroorzaakt door chiptekorten, verstoringen in de toeleveringsketen door COVID-19 en de oorlog in Oekraïne. Het tekort aan segment A-auto's werd versterkt doordat fabrikanten deze modellen minder vaak aanbieden en kopers vaker uitweken naar jonge occasions.

4.1.1. Aantal binnenlands verhandelde occasions per aandrijflijn per jaar

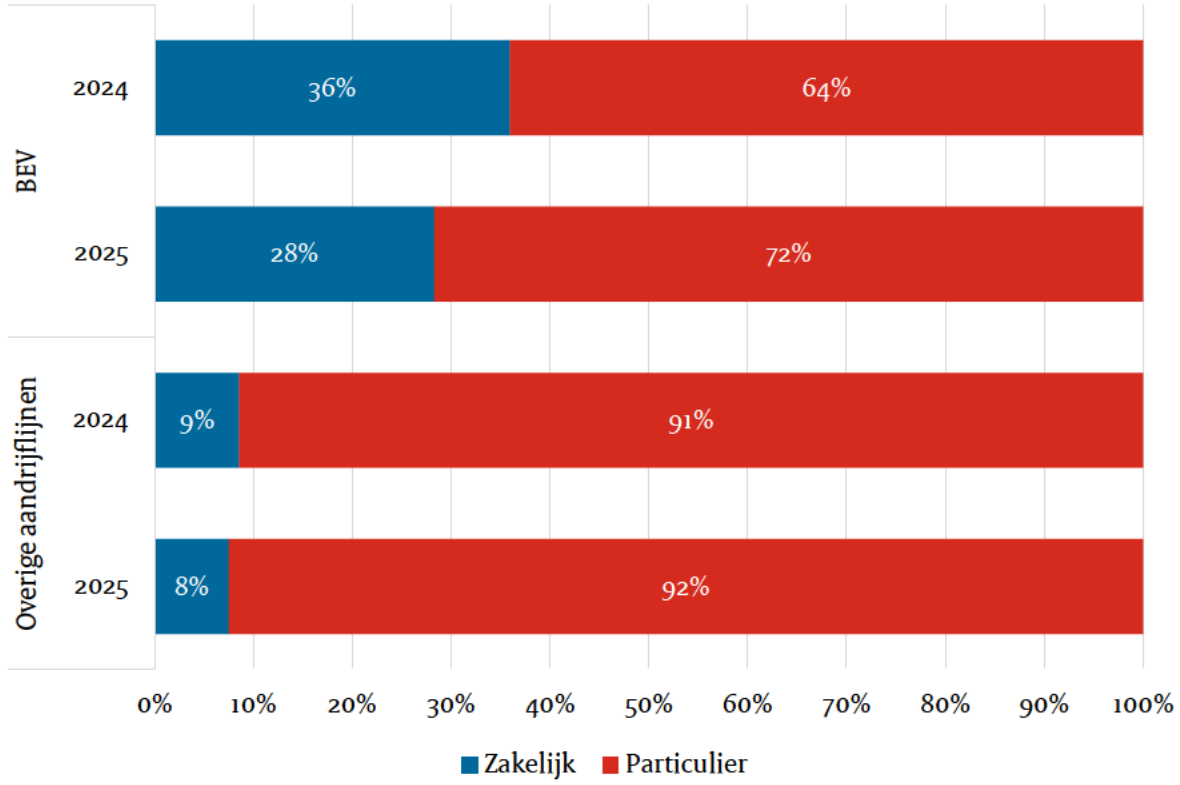
- Het aantal binnenlands verhandelde occasions is in 2025 voor het derde jaar op rij gestegen (tot ruim 1.596.000 unieke voertuigen) en is inmiddels bijna 19% hoger dan het laagste punt in 2022.
- Het wagenpark groeide van 2024 naar 2025 met circa 2% terwijl de binnenlandse occasionmarkt toenam met 0,8%.
- Het aandeel BEV-voertuigen is in 2025 naar 5,3% gestegen, het hoogste aandeel tot nu toe.
- Ook het aandeel PHEV-voertuigen heeft met bijna 5% van het totaal een nieuw hoogtepunt bereikt.
- Ook op de binnenlandse occasionsmarkt neemt het aandeel van dieselauto's steeds verder af.



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

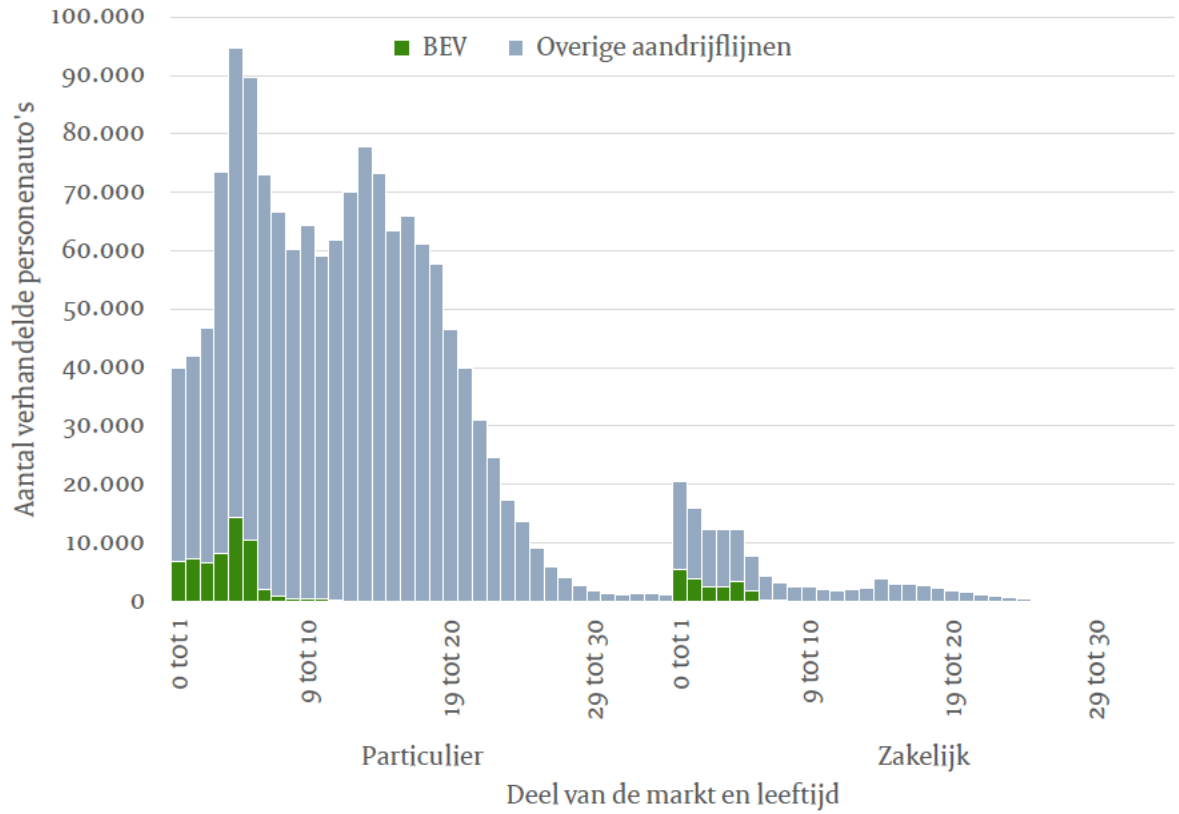
- Op de binnenlandse occasionmarktworden BEV's veel vaker dan gemiddeld aan zakelijke dan aan particuliere eigenaren verkocht.
- Niettemin is een verschuiving naar een groter aandeel van particulieren waarneembaar. Meer dan twee derde (72%) van de BEV binnenlandse occasions werd het afgelopen jaar aan particulieren verkocht, ten opzichte van 64% in 2024.
- Voor de overige aandrijflijnen was in 2025 de verhouding particulier-zakelijk 92% / 8%.



Figuur 39: De procentuele verdeling naar zakelijke en particuliere delen van de markt in 2024 en 2025 bij BEV's en bij alle overige aandrijflijnen

4.1.3. Leeftijdsverdeling binnenlandse occasions zakelijk en particulier

- Binnenlandse verhandelde occasions aan particulieren vertonen een grotere spreiding in bouwjaren dan die aan zakelijke gebruikers.
- In het zakelijke deel van de markt is de voertuigleeftijd circa 6,2 jaar en BEV's zijn gemiddeld tussen de 2 en 3 jaar oud.
- In het particuliere deel van de markt is de gemiddelde voertuigleeftijd circa 12,5 jaar en BEV's zijn gemiddeld rond de 4 jaar oud.
- In de grafiek correspondeert de piek bij de leeftijd van 5 à 6 jaar met aflopen van leasecontracten waarna een deel van de leaseauto's binnenlands worden doorverkocht.



Figuur 40: De verdeling over de bouwjaren (vanaf bouwjaar 1990) van de binnenlandse occasions per deel van de markt in 2025

4.2. Binnenlandse occasions in het zakelijke deel van de markt

Daling in het aantal zakelijke binnenlandse occasions

Het zakelijke deel van de markt maakt ongeveer 10% uit van de totale markt voor binnenlandse occasions. De verkoop is in de periode 2020 - 2024 gestegen, van bijna 116.000 voertuigen in 2020 tot ruim 160.000 in 2024. Met een aantal van ruim 140.000 in 2025 is voor het eerst sinds 2020 sprake van een daling ten opzichte van het voorgaande jaar.

Het aandeel zakelijke BEV's blijft in 2025 stabiel ten opzichte van het voorgaande jaar

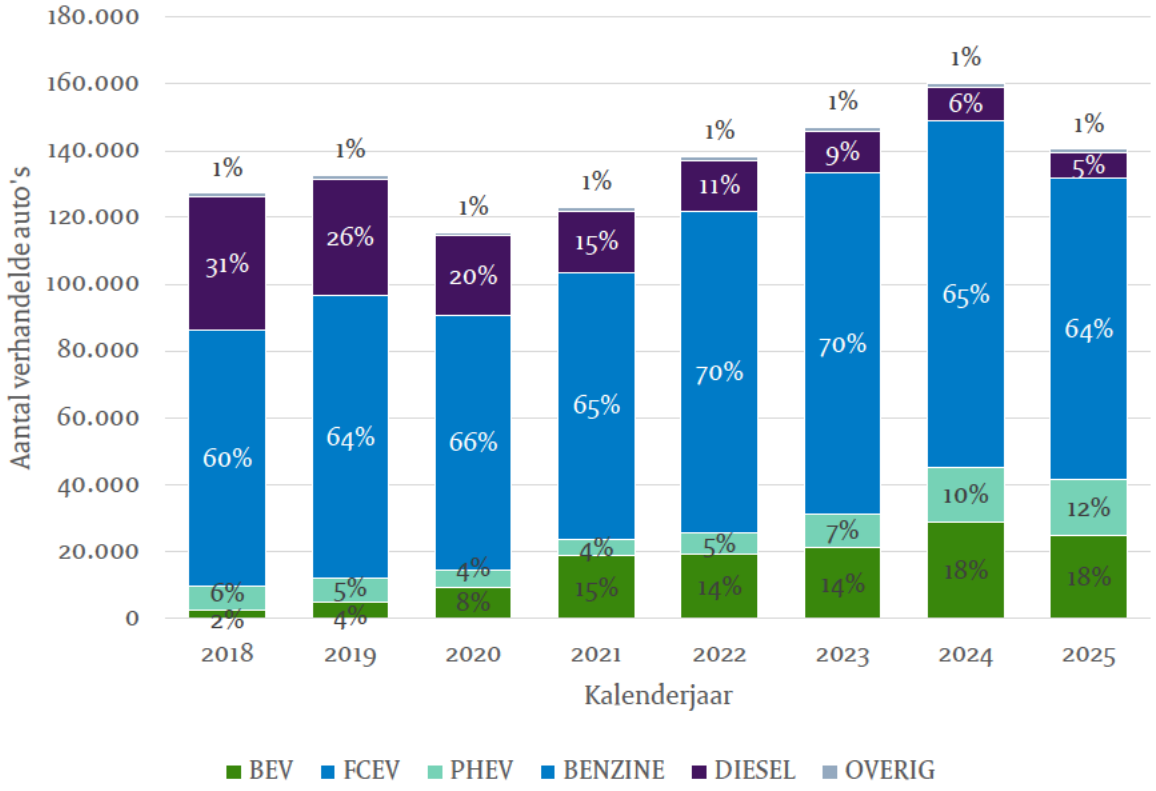
In 2025 bestond bijna 18% van de aan zakelijke klanten verkochte personenauto's uit een BEV, tegenover 2% in 2018. Net als in de totale binnenlandse occasionmarkt neemt ook binnen het zakelijke segment het aandeel dieselauto's af: van 31% in 2018 naar 5% in 2025. Het aandeel PHEV's is de afgelopen jaren licht toegenomen en is in 2025 ongeveer verdubbeld ten opzichte van 2018. Benzineauto's vormen nog altijd het grootste deel van de binnenlandse zakelijke occasionverkopen.

Minder segment D bij verkochte BEV's en meer segment B

Op de zakelijke markt is tussen 2024 en 2025 bij BEV's een afname zichtbaar in het aandeel verkochte binnenlandse occasions in segment D (zie Figuur 42). Tegelijkertijd neemt bij BEV's het aandeel in segment B toe. Binnen de overige segmenten en aandrijflijnen zijn in deze periode alleen beperkte verschuivingen zichtbaar in de aandelen.

4.2.1. Aantal binnenlandse occasions in de zakelijke deelmarkt naar aandrijflijn

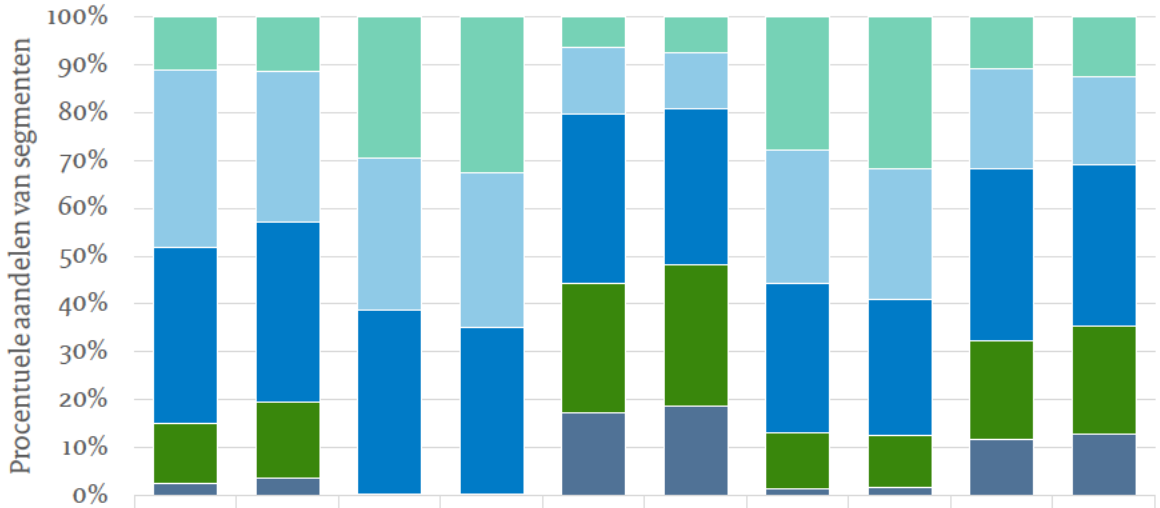
- Het aantal binnenlandse occasions dat op de zakelijke deelmarkt werd verkocht daalde in 2025 naar ongeveer 140.000, dit is de eerste daling ten opzichte van het jaar daarvoor sinds 2019.
- In absolute aantallen waren er iets minder BEV's in 2025 dan in 2024 maar het aandeel BEV blijft gelijk, namelijk 18%.
- Het aandeel PHEV steeg tot 12%, terwijl het aandeel diesel verder afneemt.



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

- Binnen de zakelijke markt worden, behalve bij diesel, bij alle aandrijflijnen in segment C de meeste voertuigen verkocht.
- In 2025 is in het zakelijke deel van de markt het aandeel van segment D bij BEV's gedaald ten opzichte van het jaar ervoor (31% tegenover 37%). Tegelijkertijd nam het aandeel van segment B bij BEV's juist toe.
- Bij PHEV's is het aandeel van segment C afgenomen en het aandeel in de sterkste toename zichtbaar in segment E, waar het aandeel is gestegen van 29% naar 32%.



	BEV		PHEV		Benzine		Diesel		Totaal	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
E	11%	11%	29%	32%	6%	7%	28%	32%	11%	13%
D	37%	31%	32%	32%	14%	12%	28%	27%	21%	19%
C	37%	38%	38%	35%	36%	32%	31%	28%	36%	33%
B	12%	16%	0%	0%	27%	30%	12%	11%	21%	23%
A	2%	3%	0%	0%	17%	19%	1%	2%	12%	13%

Figuur 42: Percentages binnenlandse occasionverkoop aan zakelijke eigenaren per aandrijflijn per segment in 2024 en 2025

4.3. Binnenlandse occasions in het particuliere deel van de markt

Aantal binnenlandse occasions op particuliere markt op hoogste niveau sinds 2018

Het particuliere deel van de markt is goed voor ongeveer 90% van de totale binnenlandse occasionverkopen. Daardoor vertoont het verkooppatroon in dit segment sterke overeenkomsten met dat van de totale markt (Figuur 43). Het aandeel dieselauto's is in de periode 2018–2025 met 9 procentpunt gedaald. Ook binnen dit deel van de markt blijven benzineauto's veruit dominant; het aandeel is over de jaren heen relatief stabiel gebleven.

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

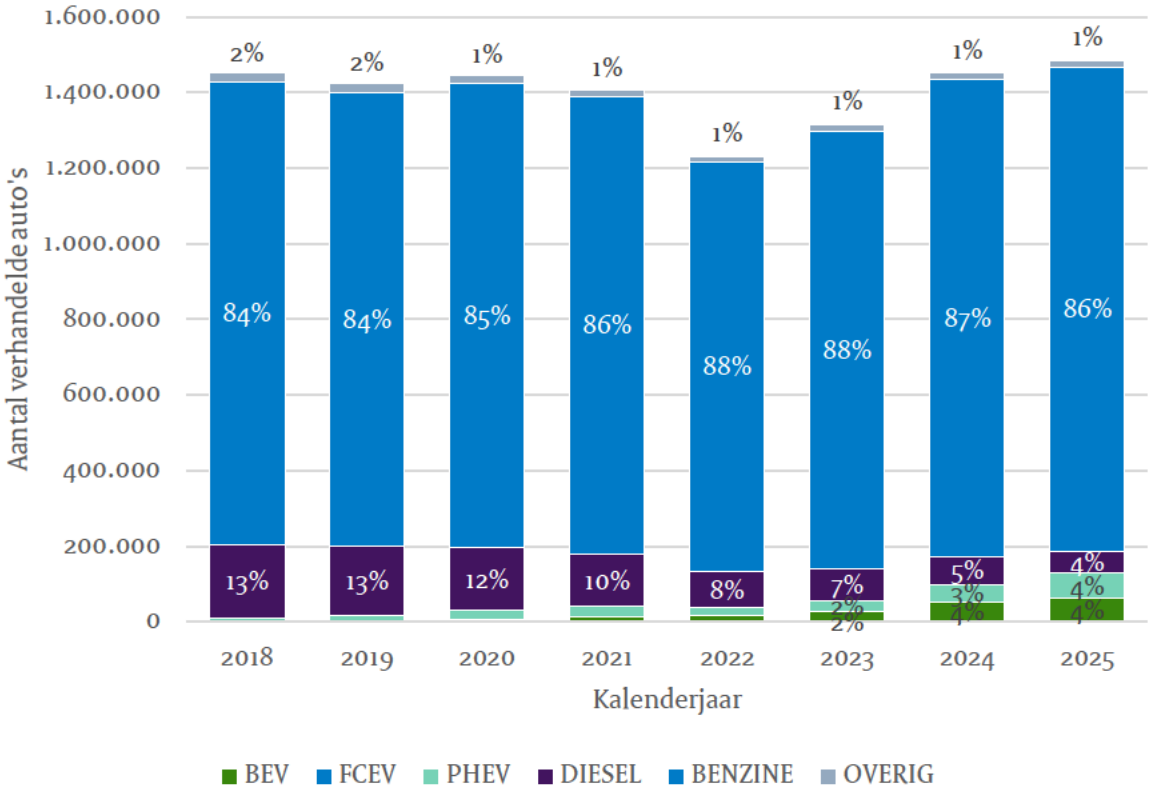
De aandelen BEV's en PHEV's liggen in de particuliere markt lager dan in de zakelijke markt. Beide aandrijflijncategorieën laten in de beschreven periode echter een duidelijke toename zien. In 2018 bedroeg het aandeel BEV's 0,1% en het aandeel PHEV's 0,6%; in 2025 is dit voor beide categorieën opgelopen tot ruim 4%.

Beperkte verschuivingen in segmentverdeling binnen particuliere markt

In het particuliere deel van de markt is bij BEV's in segment B een afname en in de segmenten C en D een lichte toename zichtbaar (Figuur 44). Binnen de overige aandrijflijnen en segmenten zijn geen noemenswaardige verschuivingen te zien.

4.3.1. Aantal binnenlandse occasions in de particuliere deelmarkt naar aandrijflijn

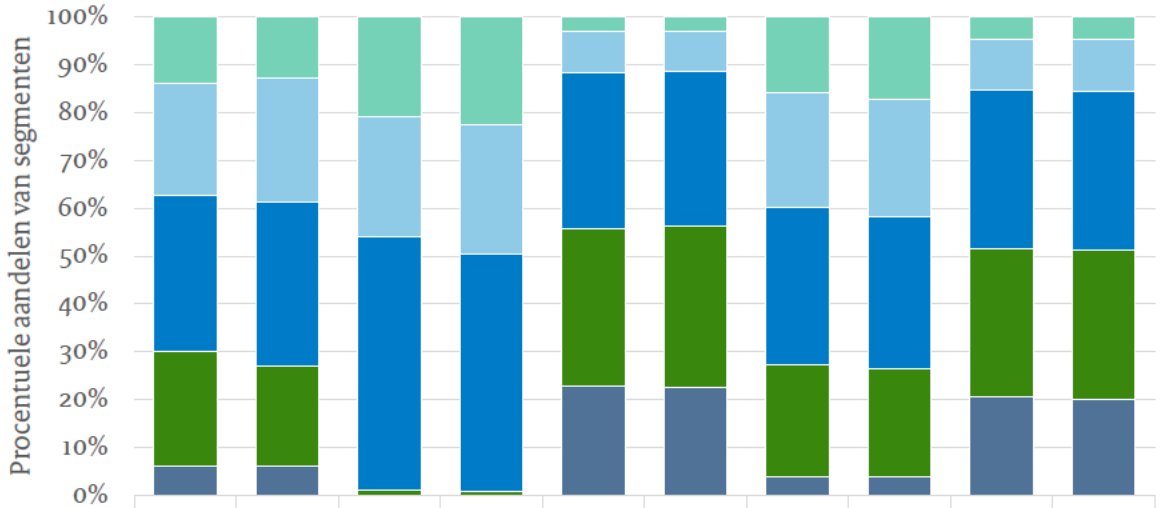
- Het aantal verkochte binnenlandse occasions op het particuliere deel van de markt steeg in 2025 voor het derde jaar op rij naar bijna 1.483.000 voertuigen.
- De aandelen BEV's en PHEV's zijn gedurende de gehele beschreven periode gestegen. Tot het hoogste niveau in 2025, respectievelijk 4,2% en 4,4%.



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 in de particuliere markt is in segment C en D een lichte toename zichtbaar ten opzichte van het jaar ervoor.
- Bij de overige aandrijflijnen blijven de aandelen van de segmenten nagenoeg stabiel.



	BEV		PHEV		Benzine		Diesel		Totaal	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
E	14%	13%	21%	22%	3%	3%	16%	17%	4%	5%
D	23%	26%	25%	27%	9%	8%	24%	25%	11%	11%
C	33%	35%	53%	50%	33%	32%	33%	32%	33%	33%
B	24%	21%	1%	1%	33%	34%	24%	23%	31%	31%
A	6%	6%	0%	0%	23%	23%	4%	4%	20%	20%

Figuur 44: Percentages binnenlandse occasionverkoop aan particulieren per aandrijflijn per segment in 2024 en 2025

4.4. Aanbod binnenlandse occasionmarkt

In deze paragraaf wordt ingegaan op verschillende kenmerken van het aanbod van occasions op de Nederlandse markt[36].

Piek aanbod rond ex-lease (4-6 jaar), BEV's beschikbaar tussen 0 en 6 jaar oud

Figuur 45 toont alle personenauto's die in heel 2025 op Gaspedaal.nl werden aangeboden. Alhoewel de getoonde cijfers niet de totale markt tonen geeft het figuur wel inzicht in de verdeling van het aanbod per aandrijflijn en voertuigleeftijd. Er is een duidelijke piek zichtbaar rond voertuigen van 4 tot 6 jaar oud. Dit betreft waarschijnlijk voormalige leaseauto's waarvan de leasetermijn is afgelopen en die in 2025 voor het eerst op de occasionmarkt kwamen. BEV's waren voornamelijk beschikbaar tussen 0 en 6 jaar oud, het merendeel van PHEV's valt ook in die leeftijdscategorie[37]. Diesels zijn te vinden in de categorie tussen de 5 en 15 jaar. Het merendeel van het aanbod in alle leeftijdscategorieën betreft benzineauto's. BEV's worden relatief meer in de hogere segmenten aangeboden dan benzineauto's. Het aanbod in het C-segment is vrijwel gelijk voor beide groepen met circa 36% van het aanbod. Er waren in 2025 meer PHEV's beschikbaar dan BEV's.

BEV's beschikbaar vanaf € 12.000

Het meeste BEV-aanbod bevindt zich tussen de €12.000 - €35.000, onder dat bedrag zijn er vrijwel alleen benzine voertuigen beschikbaar. PHEV's zijn beschikbaar vanaf een lage prijs (€7.000), maar het grootste deel van het aanbod bevindt zich in het duurdere marktsegment (€20.000+).

Kilometrages (C-segment) benzine, BEV en PHEV op vergelijkbaar niveau bij verkoop

Analyse van het C-segment occasion aanbod[38] laat zien dat het aanbod in 2025 per voertuigleeftijd gemiddeld een vergelijkbaar kilometrage heeft. Voertuigen hebben dus gemiddeld onafhankelijk van het type brandstof een relatief vergelijkbare afstand gereden bij verkoop. Daarmee is een groot verschil in kilometrage dus geen factor die eventuele prijs- of restwaardeverschillen tussen de brandstofgroepen kan verklaren. Wel is zichtbaar dat benzineauto's een iets hoger kilometrage hebben dan BEV's in de eerste gebruiksjaren, dit verschil is in de hogere D- en E-segmenten kleiner.

Benzine-, BEV- en PHEV-prijzen (C-segment) per leeftijd vergelijkbaar

De prijzen van occasion benzineauto's, BEV's en PHEV's liggen in het C-segment op een vergelijkbaar niveau per leeftijdscategorie[39]. Met een vergelijkbaar budget is er dus keuzeruimte. Iets oudere BEV's (4-6 jaar) liggen gemiddeld qua prijs onder benzine en PHEV (alhoewel er goedkope benzineauto's te vinden zijn). Dit zou kunnen worden verklaard doordat deze cohorten BEV's technologisch nog minder ontwikkeld waren (bijvoorbeeld lagere actieradius) dan het huidige aanbod en dus minder gewild zijn.

Restwaardes BEV's (C-segment) lager dan benzine, in recente jaren kleinere verschillen

De afschrijving van BEV's ligt over het algemeen nog (ruim) hoger die van benzineauto's. De verschillen zijn kleiner in recentere cohorten. Dit kan enerzijds mogelijk worden verklaard door de BEV-technologie nog snel verbeterd en oudere modellen dus minder gewild zijn.
Anderzijds kunnen nieuwe BEV's goedkoper worden aangeboden door schaalvoordelen en verbeterde productieprocessen, het is dus relatief voordelig om een nieuwe BEV te kiezen of het kopen van een BEV nog even uit te stellen. Het waardeverlies van occasions ten opzichte van de oorspronkelijke nieuwprijs is dus groter voor BEV's dan voor benzineauto's.

---

[36] Voor deze analyse is gebruikgemaakt van data van Gaspedaal.nl, een verzamelsite met occasionaanbod van verschillende aanbieders in Nederland. De dataset biedt een breed, maar niet volledig overzicht van de markt, omdat niet alle voertuigen via Gaspedaal worden aangeboden. Zie bijlage A voor een toelichting op de dataset. De gebruikte voertuigprijzen zijn vraagprijzen en komen niet per definitie overeen met de uiteindelijke verkoopprijzen.

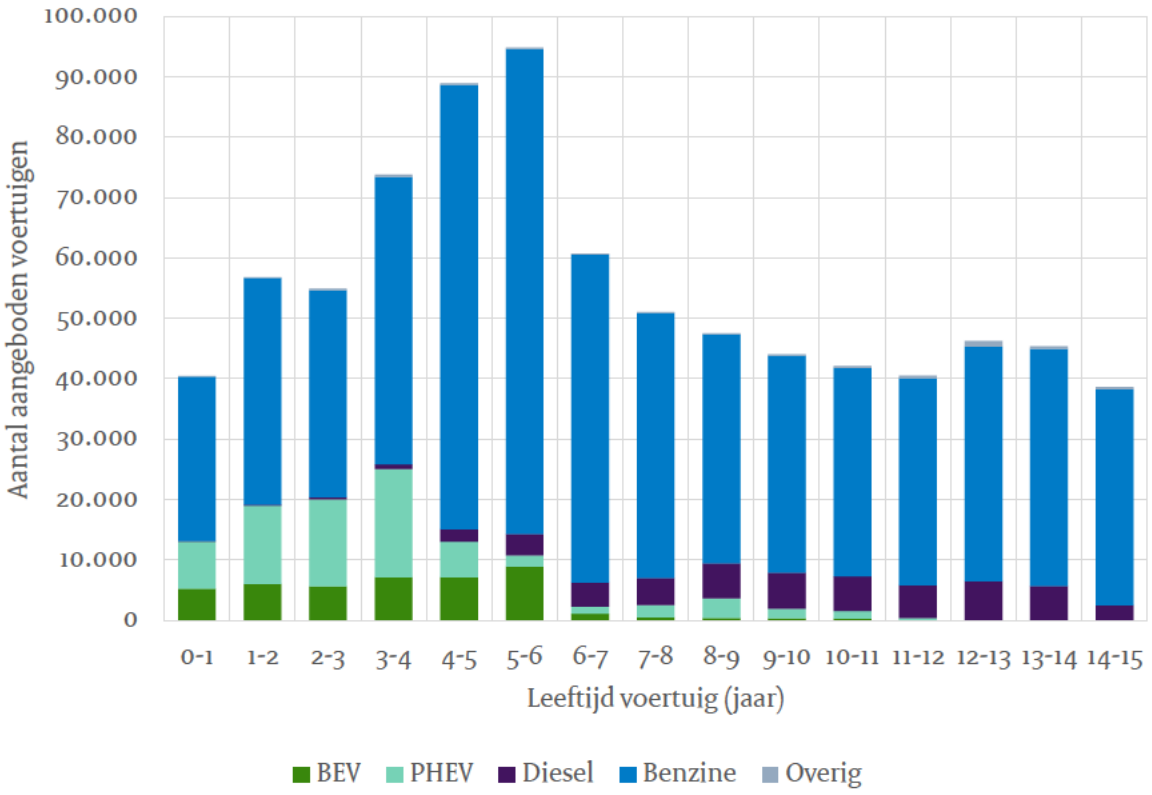
[37] Op basis hiervan is er voor gekozen om de analyses te focussen op het aanbod 0-6 jaar oud.

[38] Om te voorkomen dat verschillende verhoudingen van type voertuigklassen/segmenten binnen brandstofgroepen de analyse vertroebelen is er voor gekozen om het belangrijke middensegment (C-segment) uit te lichten. In het C-segment is er ook het meeste aanbod beschikbaar voor zowel benzine als BEV.

[39] Dit is puur op basis van een bepaald besteedbaar budget en dus onafhankelijk van de oorspronkelijke catalogusprijs.

4.4.1. Aanbod van binnenlandse occasions in 2025 naar leeftijd

- Benzineauto's goed beschikbaar van alle leeftijden.
- BEV's en PHEV's zijn voornamelijk beschikbaar t/m 5-6 jaar oud.
- Piek aanbod rond eind leaseperiode 4-6 jaar oud.
- Aanbod BEV's is nog relatief klein t.o.v. benzine.
- Het PHEV-aanbod is ruim groter dan het BEV-aanbod.



Figuur 45: Aantal aangeboden voertuigen op Gaspedaal.nl in 2025 per leeftijd voertuig en aandrijflijn

4.4.2. Aandelen occasions naar aandrijflijn in 2025

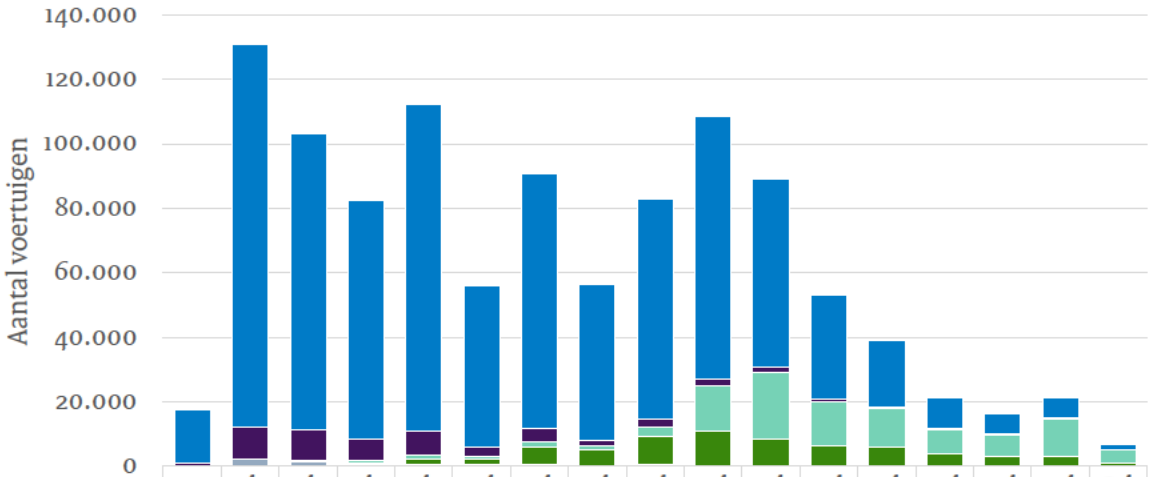
- Benzineauto's zijn voornamelijk beschikbaar in de kleinere segmenten (A-C).
- De segmentverhoudingen bij BEV's ligt iets meer in de hogere segmenten.
- Bij beide brandstofgroepen bevindt het grootste aandeel van het aanbod (36%) zich in het middensegment (C).
- PHEV's (zowel nieuw als occasion) zijn nauwelijks beschikbaar in het A- en B-segment en bevinden zich voornamelijk in de hoge segmenten.

Tabel 5: Aandelen occasions naar aandrijflijn op 'Gaspedaal.nl' in 2025

Aandeel per segment (2025)	BEV	PHEV	Benzine
A	7%	-	17%
B	21%	1%	34%
C	36%	52%	36%
D	24%	28%	9%
E	12%	19%	3%

4.4.3. Aanbod per prijscategorie in 2025

- Onder de €12.000 zijn vooral benzine- en dieselauto's beschikbaar.
- BEV's vallen voornamelijk in de prijscategorie €12.000-€50.000.
- PHEV's zijn beschikbaar vanaf €7.000, maar bevinden zich vooral in de duurdere €20.000+) marktsegmenten.
- In dit figuur is nog geen rekening gehouden met verschillen in segmentaandelen van verschillende brandstofgroepen en/of andere kilometerstanden.

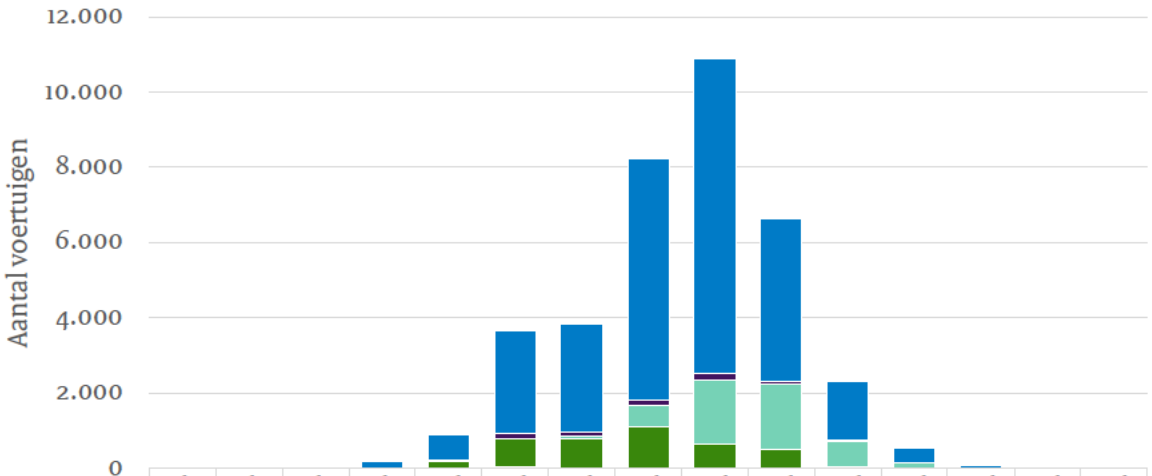


	0 tot 1k	1k tot 3k	3k tot 5k	5k tot 7k	7k tot 10k	10k tot 12k	12k tot 15k	15k tot 17k	17k tot 20k	20k tot 25k	25k tot 30k	30k tot 35k	35k tot 40k	40k tot 45k	45k tot 50k	50k tot 65k	65k tot 75k
Benzine	167	118	916	739	101	501	789	481	682	814	584	322	204	946	631	594	169
Diesel	668	975	977	693	713	259	397	185	236	234	170	886	689	326	309	447	146
PHEV	1	5	131	588	155	111	182	119	279	139	205	138	118	765	686	115	409
BEV		31	221	410	129	179	516	479	888	106	847	633	597	376	299	330	926
Overig	307	227	142	741	849	415	730	373	456	318	124	36	25	5	10	10	5

Figuur 46: Aanbod per prijscategorie per aandrijflijn in 2025

4.4.4. Aanbod per prijscategorie in 2025 in het C-segment (jong gebruikt[40])

- BEV's zijn in het C-segment beschikbaar voor vergelijkbare prijzen als benzine, alhoewel het absolute aanbod nog (veel) lager is.
- PHEV's zijn over het algemeen duurder dan BEV's.



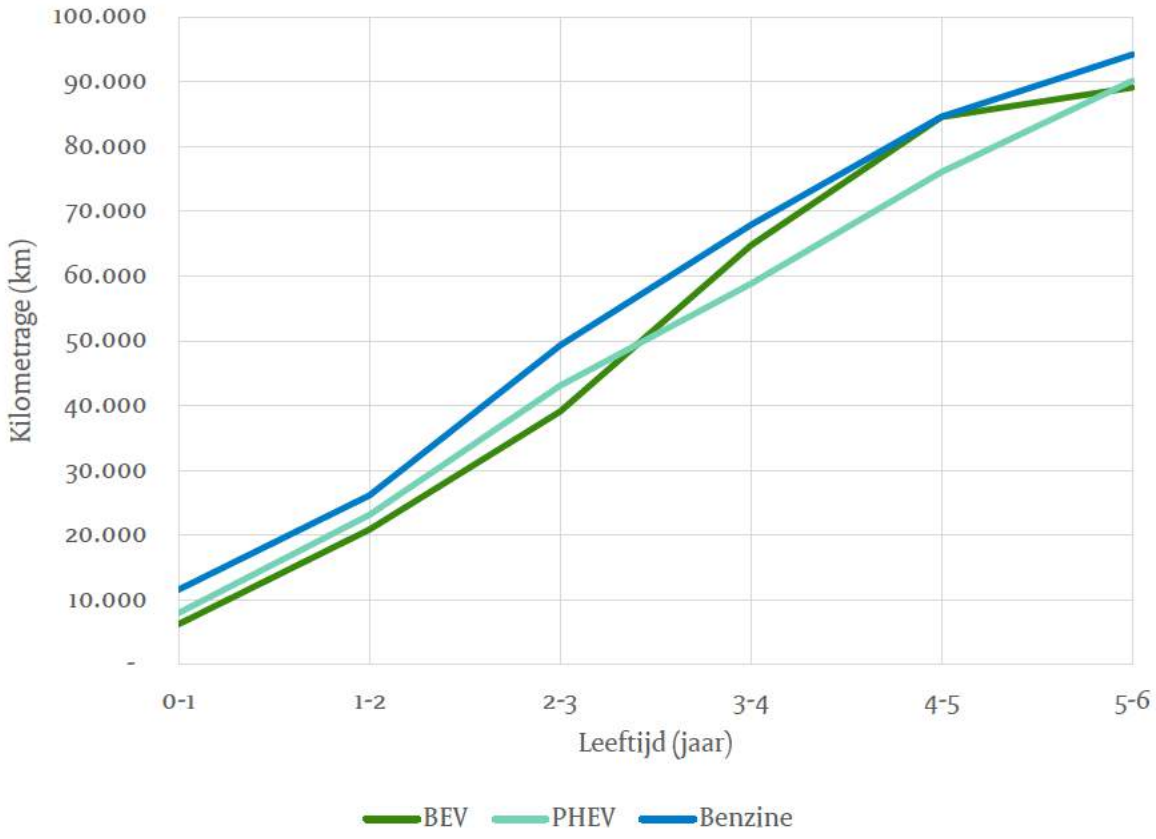
	1k tot 3k	3k tot 5k	5k tot 7k	7k tot 10k	10k tot 12k	12k tot 15k	15k tot 17k	17k tot 20k	20k tot 25k	25k tot 30k	30k tot 35k	35k tot 40k	40k tot 45k	45k tot 50k	50k tot 65k
Benzine	1	2	4	159	688	2742	2904	6413	8376	4327	1540	378	49	7	1
Diesel			1	3	25	126	99	116	160	69	25	4			
PHEV				1	1	6	48	580	1723	1744	675	135	16		
BEV		2		7	176	729	782	1100	626	507	52	2			
Overig				1	14	54	15	2	5		1				

Figuur 47: Aanbod per prijscategorie per aandrijflijn in 2025 in het C-segment

[40] C-segment, representatieve groep van 4-6 jaar oud, kilometerstand 75.000-150.000 km.

4.4.5. Gemiddelde kilometrages per leeftijd in 2025 in het C-segment

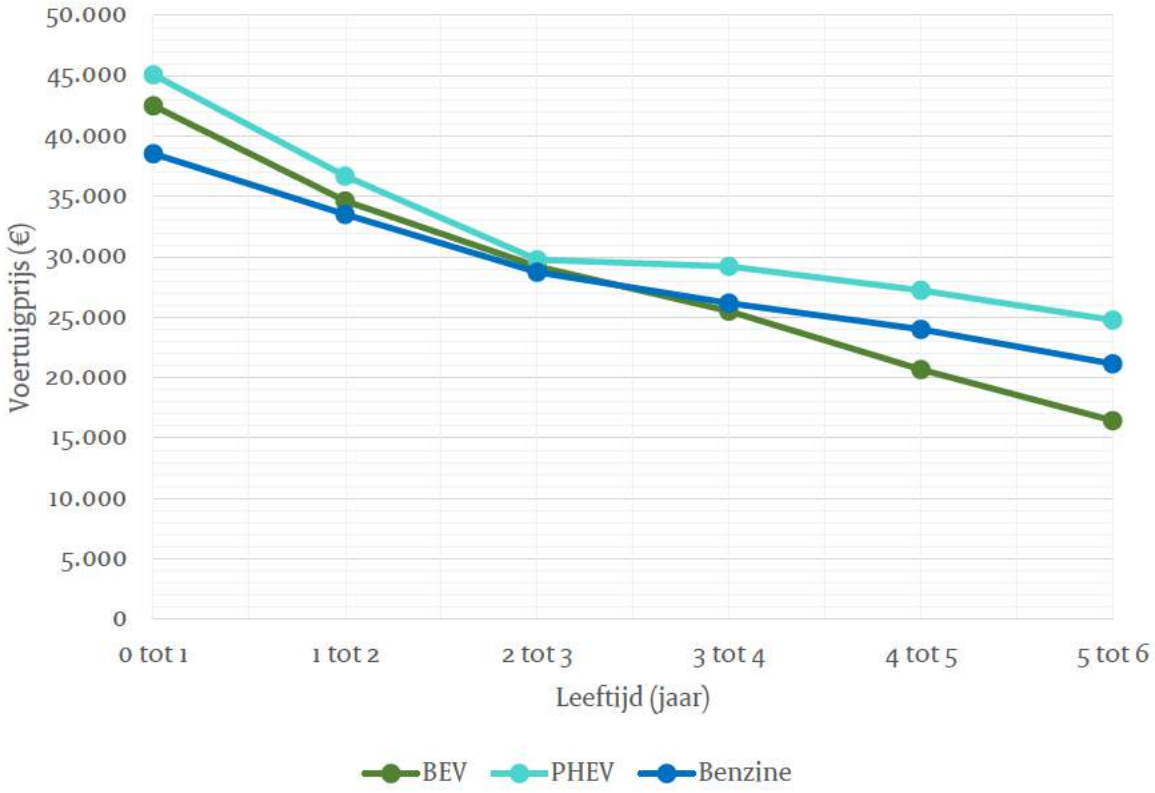
- Kilometrages van aangeboden occasions zijn relatief vergelijkbaar tussen verschillende aandrijflijnen per leeftijdsgroep. Benzinevoertuigen hebben gemiddeld een iets hoger kilometrage dan BEV's in de eerste jaren.
- De daadwerkelijke kilometerstanden lijken niet in grote mate beïnvloed door het type aandrijflijn.



Figuur 48: Gemiddelde kilometrages per leeftijd per aandrijflijn in 2025 in het C-segment

4.4.6. Voertuigprijs van occasions per leeftijd in 2025 in het C-segment

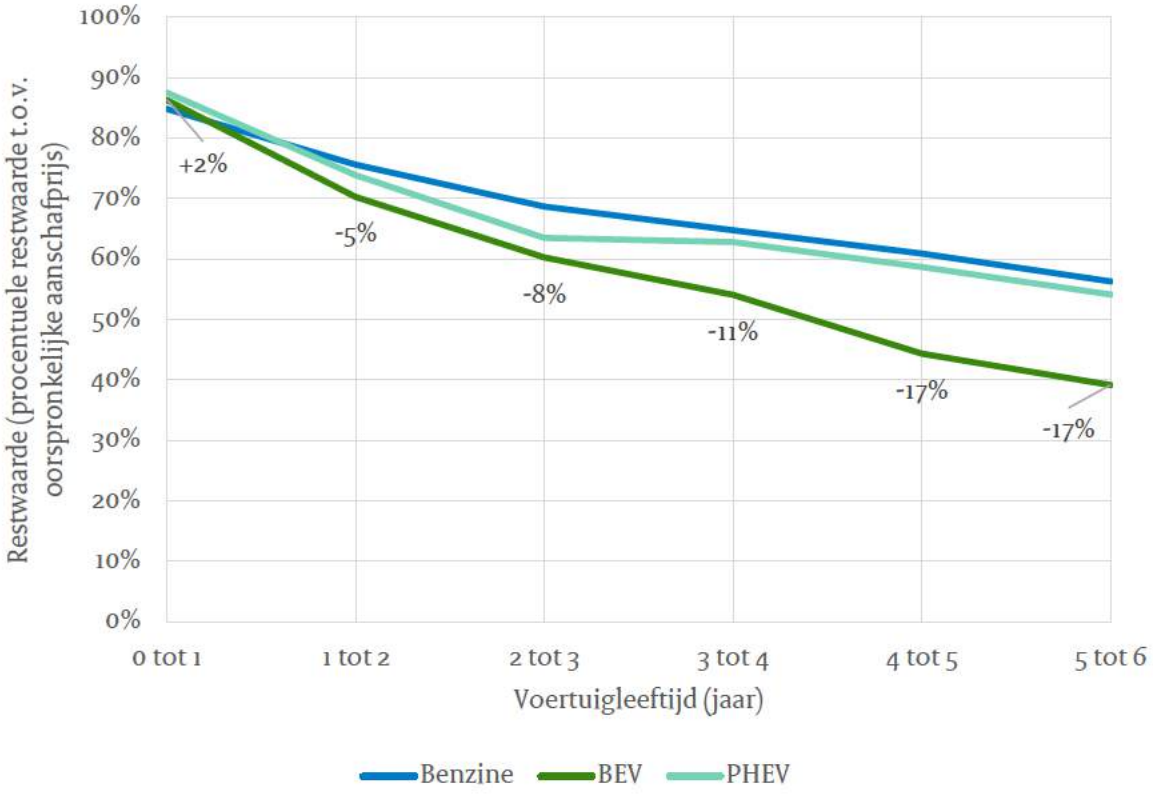
- De gemiddelde prijs van een benzine- en BEV-occasion ligt in de eerste 4 jaar relatief dicht bij elkaar.
- PHEV's zijn gemiddeld iets duurder dan BEV en benzine.
- Oudere BEV's van 4 tot 6 jaar oud zijn gemiddeld goedkoper dan benzineauto's (ondanks dat deze BEV's waarschijnlijk een veel hogere aanschafprijs hadden).



Figuur 49: Voertuigprijs van occasions per leeftijd per aandrijflijn in 2025 in het C-segment

4.4.7. Afschrijving per leeftijd in 2025 in het C-segment

- De gemiddelde restwaardes van BEV's liggen (ruim) lager dan die van benzine. Het verschil neemt toe bij oudere voertuigen.
- De restwaarde van PHEV's ligt meer in lijn met benzineauto's.



Figuur 50: Afschrijving per leeftijd per aandrijflijn in 2025 in het C-segment

5. Uitstroom: Export en Demontage

Dit hoofdstuk omschrijft de trends in de uitstroom van personenauto's uit het Nederlandse wagenpark, van de jaren 2013 tot en met 2025. De uitstroom bestaat vrijwel geheel uit export en 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 demontage.

5.1. Hoofdontwikkelingen in de uitstroom: omvang en samenstelling

Toename uitstroom voertuigen, maar stabiele verdeling over export en demontage

Het aantal uitgestroomde voertuigen ligt in 2025 op bijna 500.000. Het grootste deel hiervan wordt geëxporteerd (61%). Ruim 185.000 voertuigen (38%) zijn gedemonteerd. De overige uitstroom (1%) valt onder de categorie 'overig'[41]. Hoewel het totale aantal uitgestroomde voertuigen in 2025 is toegenomen ten opzichte van het voorgaande jaar, is de procentuele verdeling gelijk gebleven.

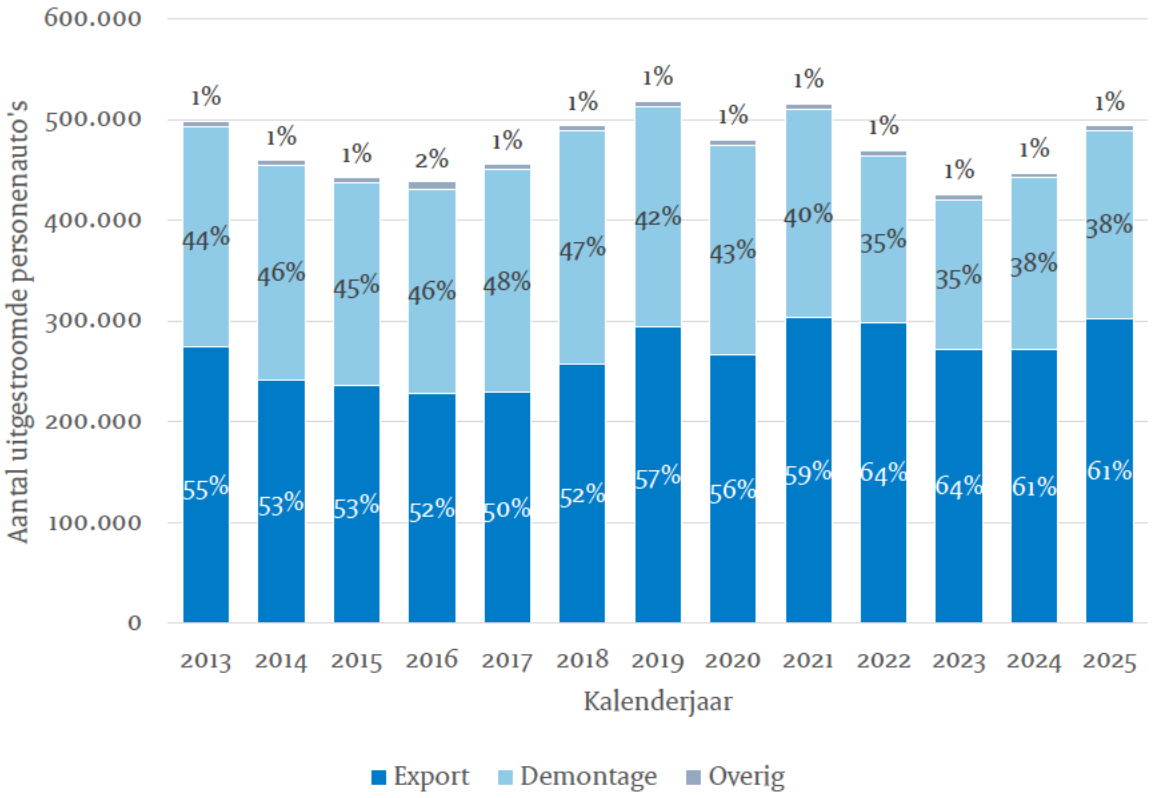
Diesel verdwijnt uit wagenpark, export van BEV's blijft toenemen

Hoewel het absolute aantal uitgestroomde dieselauto's afneemt (zie Figuur 52), stijgt de uitstroom relatief ten opzichte van het aantal diesels dat nog in gebruik is. Tussen 2013 en 2017 lag de jaarlijkse uitstroom stabiel rond de 10% van de dieselvloot, maar vanaf 2018 stijgt dit percentage snel (zie Figuur 53). Dit betekent dat de dieselvloot versneld krimpt: er verlaten structureel meer dieselauto's het wagenpark dan er bijkomen. Daarnaast neemt de uitstroom van batterij-elektrische voertuigen (BEV's) de laatste jaren sterk toe. Waar in 2021 nog ruim 3.600 BEV's werden geëxporteerd, is dit aantal in 2025 gestegen tot meer dan 36.000 voertuigen. Dit omvat 5% van het aantal BEV's in gebruik en BEV's vertegenwoordigen inmiddels circa 12% van alle geëxporteerde voertuigen.

[41] O.a. gestolen en buiten centrale registratie geplaatst.

5.1.1. Omvang uitstroom

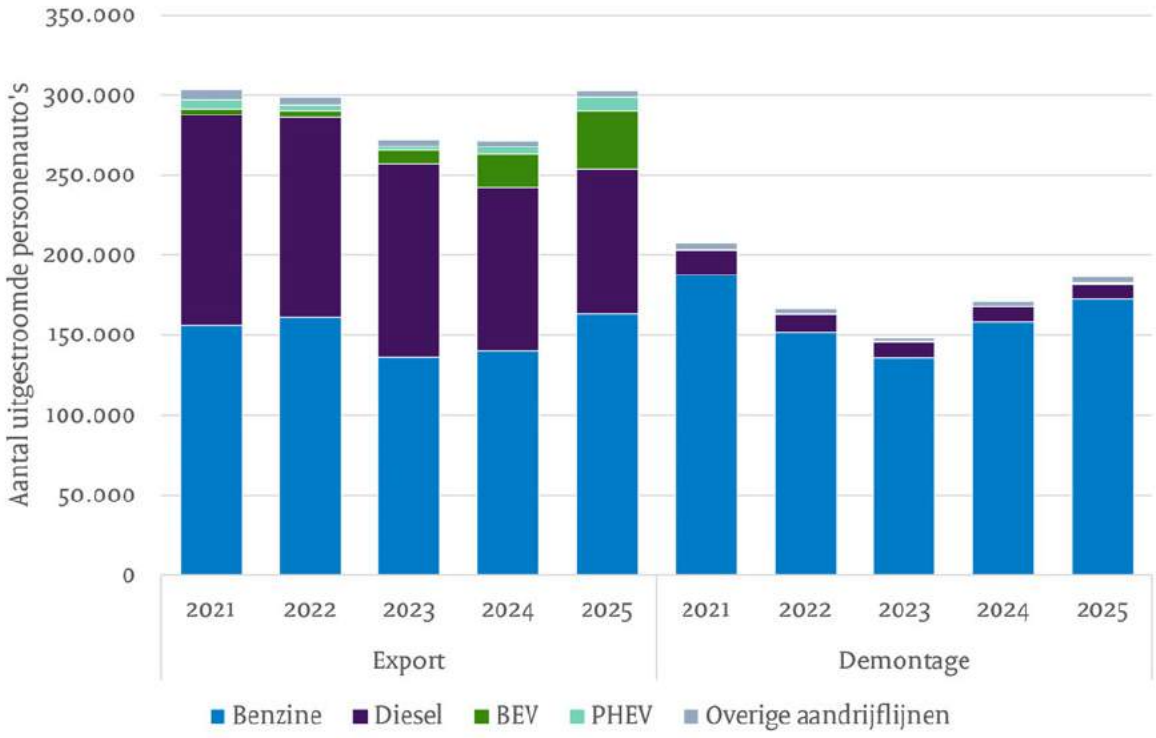
- Het gemiddeld aantal voertuigen dat jaarlijks uitstroomt, ligt in de beschreven periode rond de 470.000.
- Het aantal uitgestroomde voertuigen is in 2025 voor het tweede jaar op rij gestegen en ligt 10% hoger dan in het jaar ervoor.
- Het aandeel demontage (38%) en export (61%) is in 2025 gelijk gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.



Figuur 51: Aantallen en aandelen uitgestroomde auto's per kalenderjaar

5.1.2. Uitstroom per aandrijflijn

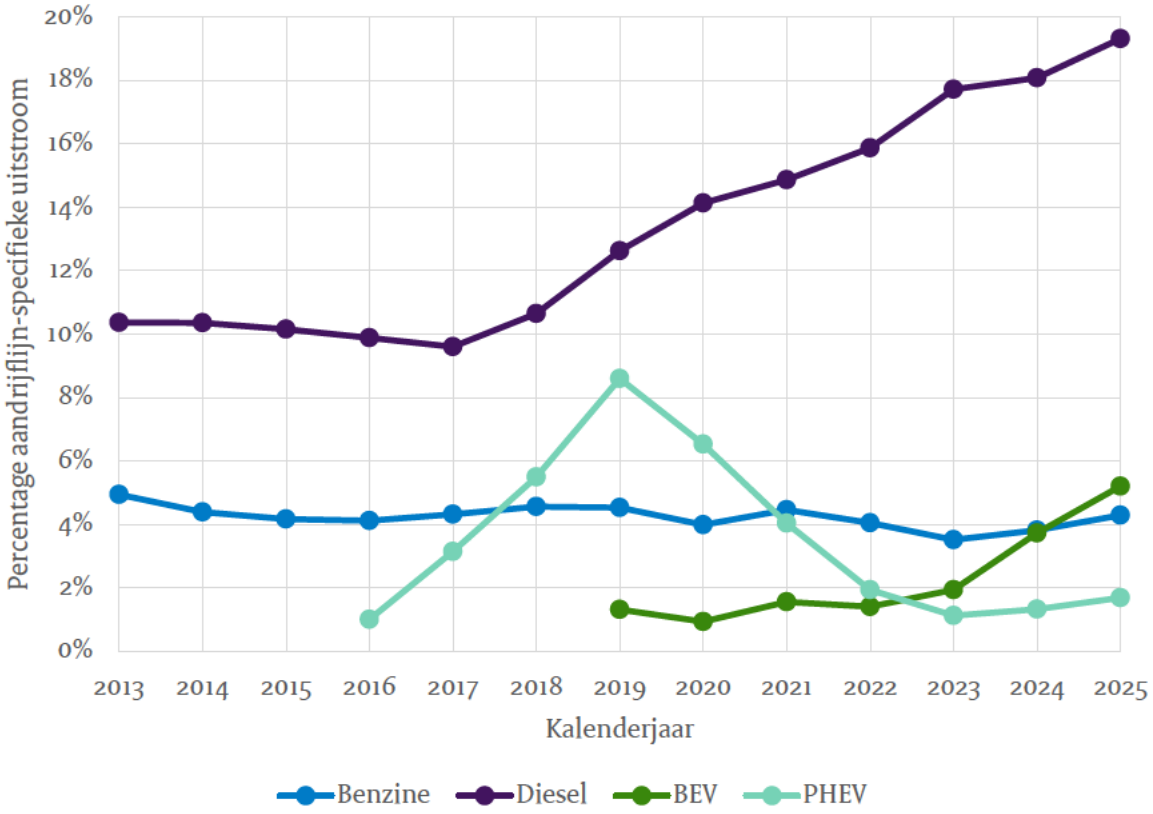
- De BEV-export neemt de laatste jaren toe naar ruim 36.000 in 2025.
- De dieselexport neemt de laatste jaren zichtbaar af. Dat is logisch want met het steeds kleinere diesel-wagenpark valt er ook steeds minder te exporteren. Procentueel is de dieseluitstroom ten opzichte van het aantal diesels in gebruik toegenomen tot 19% (zie Figuur 53).
- Van de gedemonteerde auto's in 2025 was 93% een benzineauto.
- Sinds het aandeel van BEV en PHEV in het wagenpark steeds grotere vormen aanneemt, is er (logischerwijs) ook een toename in de export van BEV's en PHEV's te zien. Demontage van auto's met deze aandrijflijnen is nog zeer beperkt.



Figuur 52: Aantallen uitstroom per aandrijflijn per kalenderjaar

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

- Opvallend is de toename van het percentage BEV-uitstroom ten opzichte van het aantal BEV's in gebruik in 2025. Deze is met 5% in 2025 voor het eerst hoger dan het percentage bij benzineauto's (4%). Maar gezien de nog relatieve jonge markt van BEV-auto's en de ten opzichte van benzineauto's nog beperkte omvang van het totaal aantal BEV's, kan dit beeld in de komende jaren nog sterk wijzigingen.
- Bij PHEV's is de uitstroom als percentage van het aantal PHEV's in gebruik lager dan bij BEV's, namelijk 2%.
- Het aantal diesels is de afgelopen jaren sterk afgenomen en in verhouding tot het aantal overgebleven diesels is de uitstroom relatief hoog (19%).

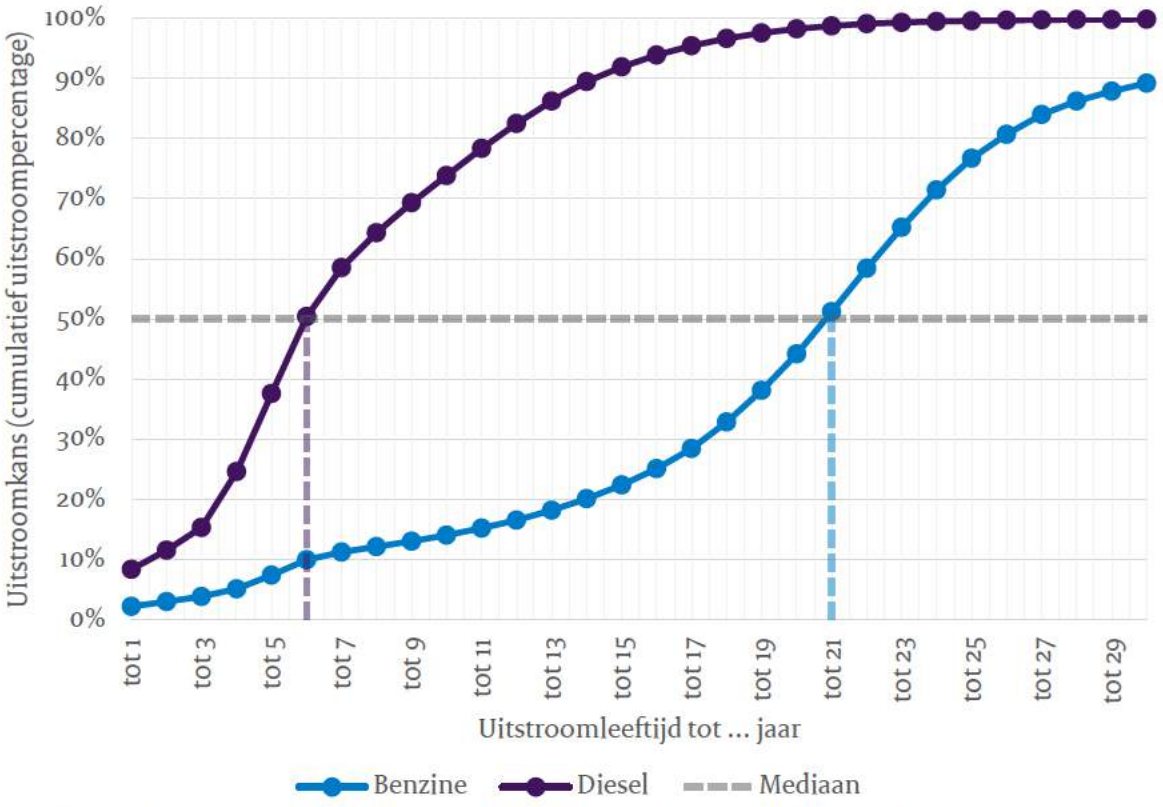


Figuur 53: De uitstroom per aandrijflijn per kalenderjaar als percentage van de auto's in gebruik[42]

[42] Let op: de y-as loopt tot en met 20%.

5.1.4. Uitstroomkans

- De mediane verblijfsduur van diesels in Nederland vóór export bedraagt ongeveer zes jaar. Dat wil zeggen: 50% van de dieselsstroomt uit vóór die leeftijd en 50% blijft langer in het wagenpark dan 6 jaar.
- Voor benzineauto's ligt de mediaanleeftijd op ongeveer 21 jaar.



Figuur 54: Uitstroomkans van personenauto's op benzine en diesel, gebaseerd op de uitstroom en het wagenpark in 2025

5.2. Exportleeftijden en -segmenten

Export benzineauto's laatste jaren op steeds jongere leeftijd

De gemiddelde exportleeftijd van zowel BEV's als PHEV's is de afgelopen jaren gestegen (zie Tabel 6). Dat ik ook logisch gezien de relatief korte tijd sinds deze auto's op de markt kwamen. Bij benzineauto's was tussen 2013 en 2021 sprake van een geleidelijke stijging van de exportleeftijd, maar sinds 2022 is deze trend omgekeerd. Benzineauto's worden tegenwoordig gemiddeld op jongere leeftijd geëxporteerd. Een mogelijke verklaring is dat deze voertuigen eerder worden vervangen door elektrische of hybride alternatieven.

Bij dieselauto's zien we juist het tegenovergestelde beeld. In 2025 bedroeg de gemiddelde exportleeftijd 12,1 jaar.

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

Bij dieselauto's is er een duidelijke piek in de exportleeftijd van rond de 5 jaar te zien (zie Figuur 55). Het exportpercentage is bij die leeftijd 23%. Dat betekent dat van alle dieselauto's in gebruik van 5 jaar oud bijna een kwart werd geëxporteerd. Ook bij BEV's is een duidelijke piek te zien bij de leeftijd van 5 jaar met een exportpercentage van 19%. 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 25 jaar geldt dat hoe ouder de benzineauto is, hoe groter het exportpercentage.

Voornamelijk middelgrote segmenten domineren de export

Bij zowel benzine- als dieselauto's vindt het grootste deel van de export plaats binnen de middensegmenten, met segment C als veruit de grootste categorie (zie Figuur 56).

Export van BEV's in 2025 enorm toegenomen ten opzichte van de jaren ervoor

De export van BEV's is in 2024 en met name in 2025 sterk toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren. In 2025 lag het aantal geëxporteerde BEV's circa 74% hoger dan in 2024, wat duidt op een forse versnelling in de internationale doorstroom van elektrische voertuigen. De export concentreert zich daarbij vooral in segment C (zie Figuur 57). Daarnaast is de Tesla Model 3 (segment D) verantwoordelijk voor ongeveer 23% van de totale BEV-export (zie Tabel 7).

5.2.1. Exportleeftijden

- Na een stijging vanaf 2021 stabiliseert de gemiddelde exportleeftijd, mogelijk doordat voertuigen tijdens de COVID-19-periode langer in gebruik bleven. In 2025 ligt de gemiddelde exportleeftijd vrijwel op hetzelfde niveau als de twee jaren ervoor.
- Benzineauto's worden de afgelopen jaren gemiddeld op jongere leeftijd geëxporteerd, terwijl de exportleeftijd van (de steeds kleinere resterende groep) dieselauto's juist blijft toenemen. Alleen in 2025 is de dalende trend voor de exportleeftijd van benzineauto's niet verder doorgezet.
- De gemiddelde exportleeftijd van BEV's daalt licht, terwijl die van PHEV's verder stijgt, mede doordat deze voertuigtypen inmiddels langer op de markt zijn en een groter aandeel oudere voertuigen omvatten.

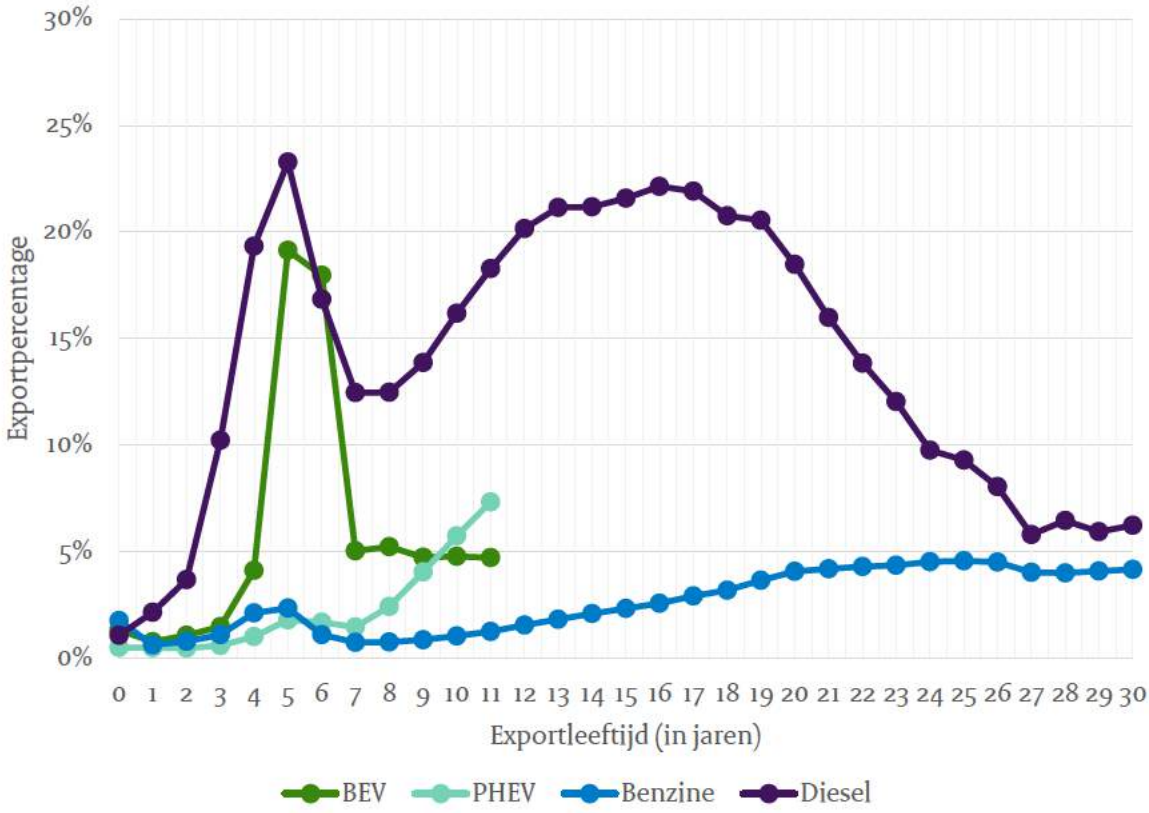
Tabel 6: Gemiddelde exportleeftijden[43] per aandrijflijn per kalenderjaar (totaal is inclusief aandrijflijnen die niet worden getoond)

	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
2025	4,4	7,1	14,7	12,1	12,5

[43] Exclusief oldtimers (40 jaar en ouder).

5.2.2. Exportpercentage

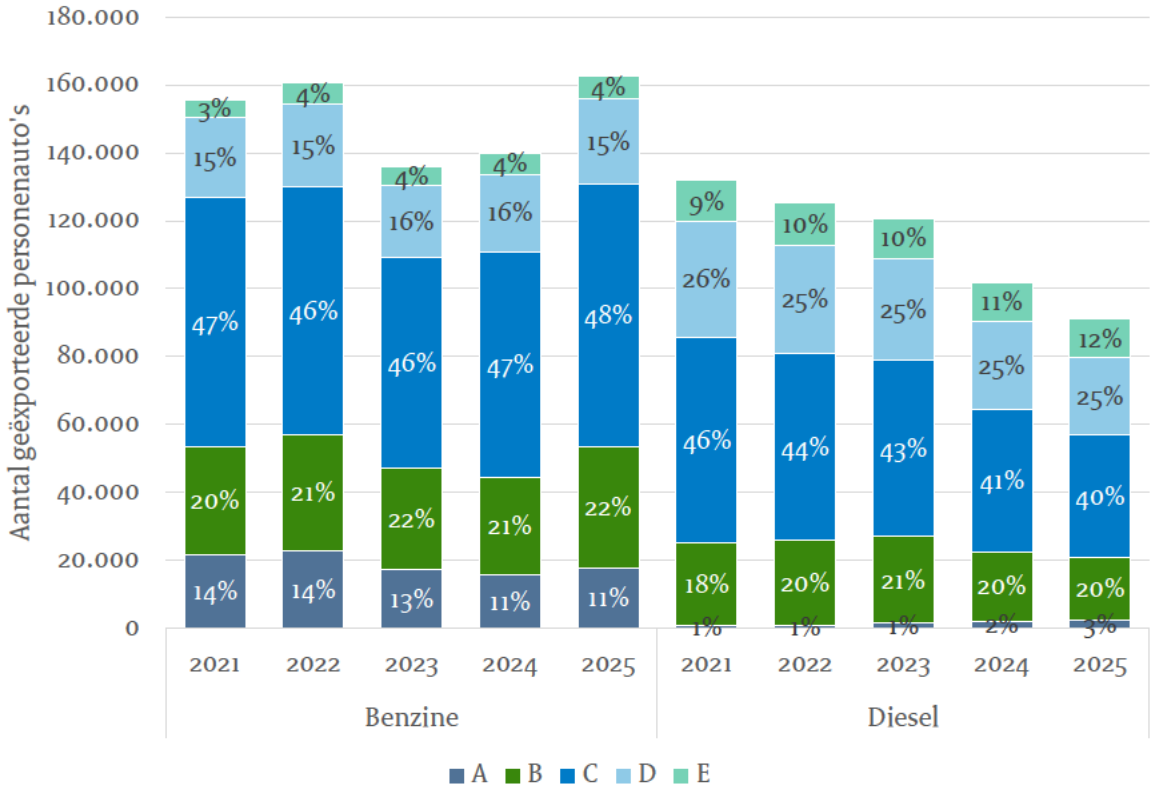
- Het exportpercentage is het aantal (aandrijflijn-specifieke) exportauto's van een bepaalde leeftijd ten opzichte van het totaal aantal auto's in gebruik met dezelfde leeftijd en dezelfde aandrijflijn.
- Bij zowel diesel als BEV is een duidelijke piek te zien in het exportpercentage bij een leeftijd van 5 jaar, vermoedelijk als gevolg van aflopende leasecontracten.
- Bij de BEV's en PHEV's moet in beschouwing 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 55: Exportpercentage voor verschillende aandrijflijnen in 2025

5.2.3. Export per segment: benzine en diesel

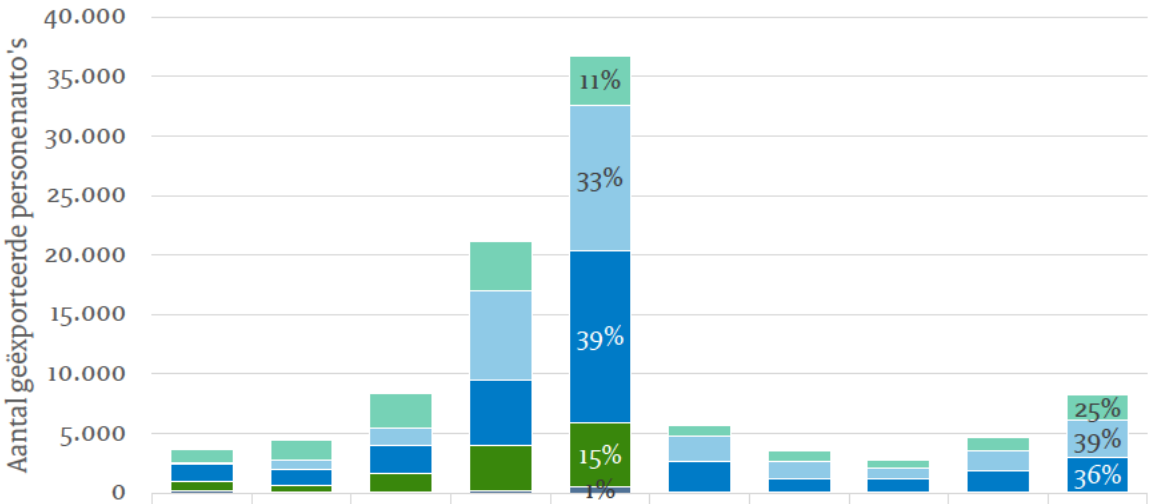
- Vergeleken met de aandelen van de A en B segmenten in het wagenpark (23% en 34%), zijn de aandelen van de A en B segmenten in de export van benzineauto's beduidend lager. De aandelen van de middelhoge segmenten (C en D) zijn in de benzineauto-export juist hoger.
- De segmentverhoudingen bij diesels komen grotendeels overeen met die van het diesel wagenpark.



Figuur 56: Aantallen en aandelen geëxporteerde benzine en diesel personenauto's per segment per kalenderjaar

5.2.4. Export per segment: BEV en PHEV

- De export van BEV's is in 2024 en 2025 sterk toegenomen.
- Het merendeel van de geëxporteerde BEV's komt uit de segmenten C en D. Vooral segment C laat een sterke groei zien: het aandeel in de BEV-export is ten opzichte van 2024 met 13 procentpunt gestegen.
- Het aandeel geëxporteerde BEV's uit de overige segmenten is in 2025 afgenomen, waardoor de export zich steeds sterker concentreert in de middelgrote voertuigsegmenten.



	BEV					PHEV				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
E	1.139	1.640	2.900	4.047	4.103	835	849	682	1.111	2.065
D	159	744	1.413	7.597	12.24	2.239	1.489	968	1.706	3.182
C	1.386	1.408	2.370	5.447	14.39	2.563	1.197	1.114	1.791	2.911
B	819	542	1.514	3.764	5.418	44	21	29	25	37
A	161	85	131	237	515					

Figuur 57: 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 2025 betrof 23% een Tesla Model 3 (segment D).
- Segmenten A, B en C waren in 2025 goed voor 55% van de totale BEV-export en van de tien meest geëxporteerde merkmodellen behoorde 34% tot deze segmenten.
- Relatief veel BEV-export in het segment C.

Tabel 7: Top 10 meest geëxporteerde BEV-merkmodellen in 2025 (tussen haakjes het segment) en het procentuele aandeel

	Merkmodel	Aantal export	
1	TESLA MODEL 3 (D)	8.301	22,6%
2	KIA E-NIRO (C)	3.404	9,3%
3	HYUNDAI KONA (B)	2.245	6,1%
4	VOLKSWAGEN ID.3 (C)	1.880	5,1%
5	AUDI E-TRON (E)	1.603	4,4%
6	NISSAN LEAF (C)	1.475	4,0%
7	MG MG5 (C)	1.387	3,8%
8	VOLKSWAGEN E-GOLF (C)	1.150	3,1%
9	MG ZS (C)	1.040	2,8%
10	POLESTAR 2 (D)	904	2,5%

5.3. Demontage per segment en demontageleeftijden

Demontage van voertuigen gedomineerd door benzineauto's in lagere segmenten

De demontage bestaat (vanzelfsprekend) voor het overgrote deel uit benzineauto's (86%). De segmentverdeling van gedemonteerde benzineauto's komt vrijwel overeen met de samenstelling van het benzinewagenpark. Wel valt op dat met name de lagere segmenten (vooral B en C) relatief vaker worden gedemonteerd dan de hogere segmenten (D en E), waar voertuigen langer in gebruik blijven.

Gemiddelde demontageleeftijd neemt toe

Zowel benzineauto's als dieselauto's blijven gemiddeld steeds langer in het wagenpark voordat zij worden gedemonteerd, wat zich vertaalt in een stijgende gemiddelde demontageleeftijd (zie Tabel 8). Dieselauto's worden daarbij gemiddeld circa vier jaar eerder gedemonteerd dan benzineauto's, mogelijk door een intensiever gebruik en hogere kilometrages gedurende hun levensduur.
Voor benzineauto's is het demontagepercentage tot ongeveer 14 jaar zeer laag, wat betekent dat vrijwel geen voertuigen in deze leeftijdsklasse worden gedemonteerd. Vanaf 15 jaar neemt het demontagepercentage toe, met een duidelijke piek rond 25 jaar. Ook bij dieselauto's is dit patroon zichtbaar, met eveneens een piek op 25 jaar. In vergelijking met een jaar eerder lag de piek voor beide aandrijflijnen nog op 23 jaar, wat wijst op een lichte verschuiving naar hogere demontageleeftijden.

5.3.1. Uitstroomleeftijden demontage

- De gemiddelde demontageleeftijd neemt elk jaar toe.
- Diesels worden gemiddeld bijna vier jaar eerder gedemonteerd dan benzineauto's.

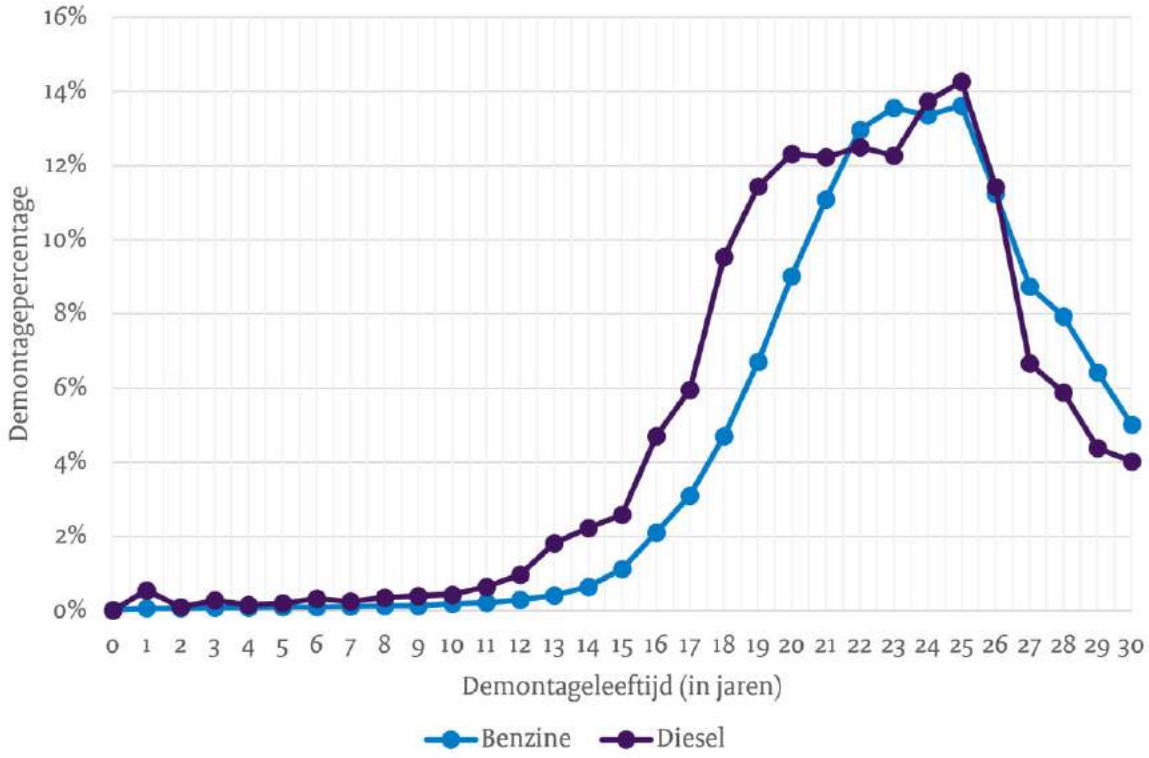
Tabel 8: Gemiddelde demontageleeftijden[44] per aandrijflijn per kalenderjaar van gedemonteerde auto's (totaal is inclusief aandrijflijnen die niet worden getoond)

	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
2025	20,7	17,0	20,4

[44] Exclusief oldtimers (40 jaar en ouder).

5.3.2. Demontagepercentage

- Het demontagepercentage is het aantal demontageauto's van een bepaalde leeftijd ten opzichte van het totaal aantal auto's in gebruik met dezelfde leeftijd en dezelfde aandrijflijn.
- Er worden weinig benzine en dieselauto's gedemonteerd tot 14 jaar.
- De piek van de demontage ligt voor beide aandrijflijnen op 25 jaar.



Figuur 58: Demontagepercentage voor benzineauto's en dieselauto's in 2025

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 handelsstromen

- In totaal werden in 2025 ongeveer 291.000 BEV's verhandeld (ten opzichte van bijna 245.000 een jaar eerder)
- Bij BEV's is het aandeel nieuwverkopen (54%) verreweg het grootst, bij de andere aandrijflijnen is het aandeel van de binnenlandse occasionmarkt het grootst

Tabel 9: Handelsstromen van BEV's en van alle andere personenauto's in 2024 en 2025: aantallen auto's en percentages

		BEV		Andere aandrijflijnen	
Nieuw	2024	130.956	53,5%	245.232	10,1%
	2025	157.456	54,1%	224.432	9,1%
Occasion import	2024	14.754	6,0%	258.849	10,6%
	2025	11.305	3,9%	285.868	11,5%
Binnenlandse occasions	2024	77.418	31,6%	1.505.986	61,8%
	2025	84.938	29,2%	1.511.652	61,0%
Export	2024	21.092	8,6%	250.357	10,3%
	2025	36.670	12,6%	266.056	10,7%
Demontage en overige uitstroom	2024	445	0,2%	175.444	7,2%
	2025	661	0,2%	190.741	7,7%
Totaal	2024	244.665	100,0%	2.435.868	100,0%
	2025	291.030	100,0%	2.478.749	100,0%

6.2. Nieuwverkopen ten opzichte van occasion import

Instroom verschilt per aandrijflijn en segment

In 2025 bestaat de instroom van BEV's in alle segmenten hoofdzakelijk uit nieuwe voertuigen (zie Figuur 59). Voor PHEV's is het patroon duidelijk anders: in de meeste segmenten komt meer dan de helft van de instroom uit occasion import.

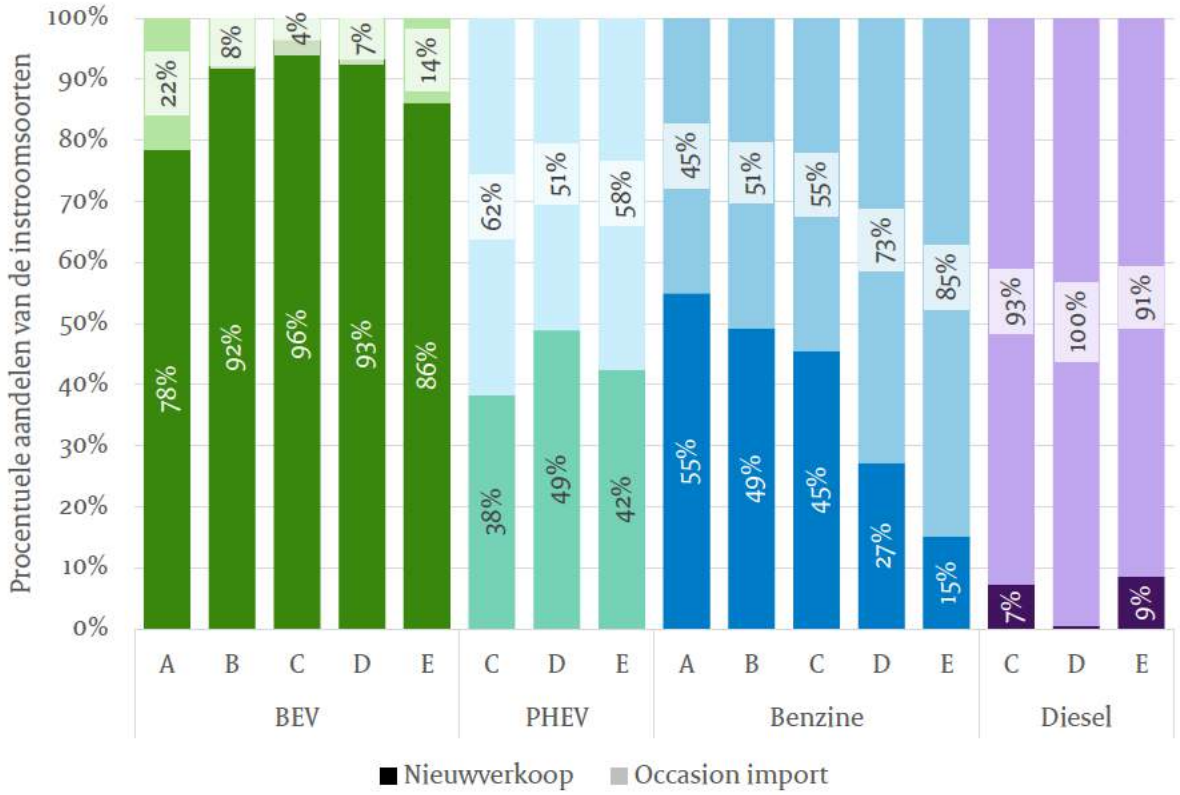
Bij benzineauto's is juist een omgekeerd patroon zichtbaar: hoe hoger het segment, hoe kleiner het aandeel nieuwe instroom, wat erop wijst dat hogere segmenten relatief vaker via de occasionsmarkt worden verhandeld. Dit hangt mogelijk deels samen met de relatief hoge BPM in de hogere segmenten, waardoor de financiële voordelen van import groter zijn

Aandeel particuliere occasions neemt toe met name bij PHEV maar ook enigszins bij BEV

Nog meer dan in het particuliere deel van de markt (particuliere koop en private lease) bestaat de BEV instroom in de zakelijke deelmarkt uit nieuwverkopen (zie Figuur 60). Bij PHEV's is het aandeel van occasion import toegenomen van 48% van de totale instroom in 2023 naar 76% in 2025. Dat aandeel is in de particuliere deelmarkt aanzienlijk groter dan in het zakelijke deel van de markt. Benzineauto's komen bij particulieren eveneens vooral via occasion import de markt in, terwijl nieuwe aanschaf zich beperkt tot ongeveer 1/3e van de instroom. De instroom van dieselauto's is in 2025 teruggelopen tot een zeer klein aantal.

6.2.1. Instroomsoorten per aandrijflijn

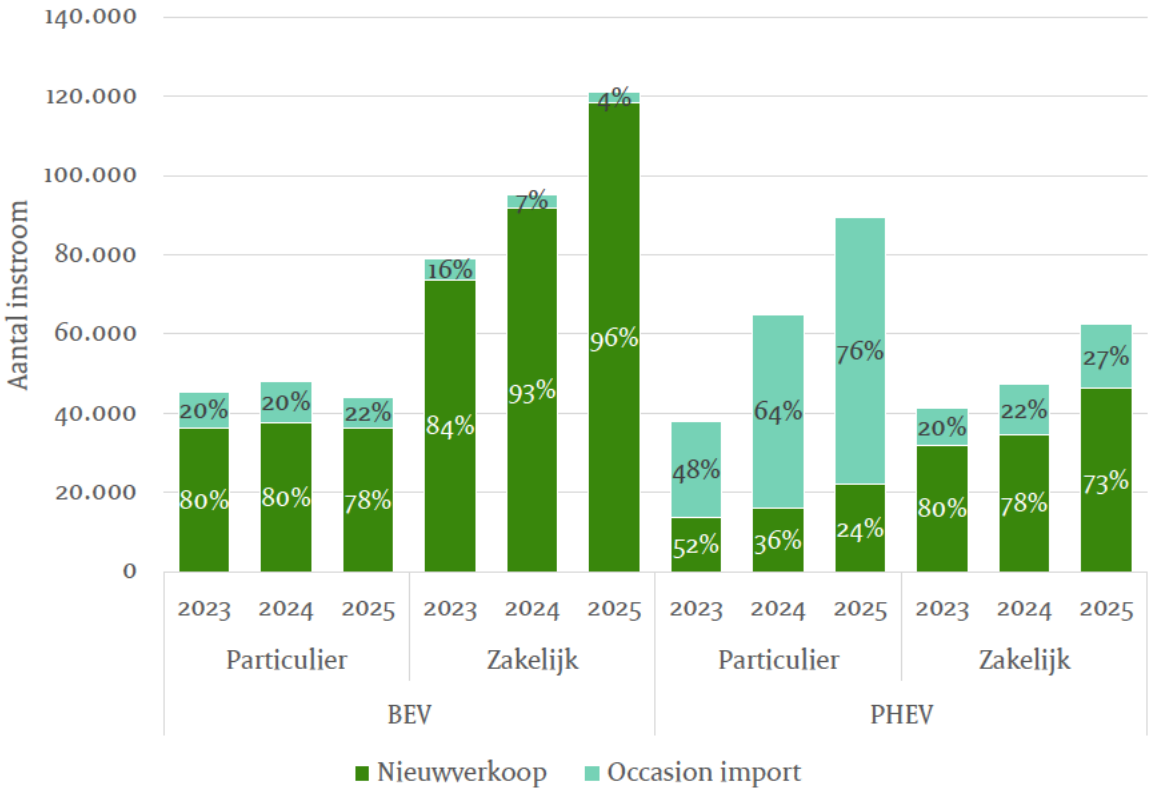
- De instroom van BEV's bestaat in 2025 in alle segmenten voornamelijk uit nieuwverkopen.
- De instroom van PHEV's bestaat daarentegen voor meer dan de helft uit occasion import.
- Bij benzineauto's geldt dat het aandeel nieuwverkopen afneemt naarmate het segment hoger is.



Figuur 59: Procentuele aandelen van de instroomsoorten in 2025 per aandrijflijn per segment (segmenten A en B bij PHEV en diesel bestaan niet of omvatten uiterst kleine aantallen en worden hier daarom niet getoond)

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

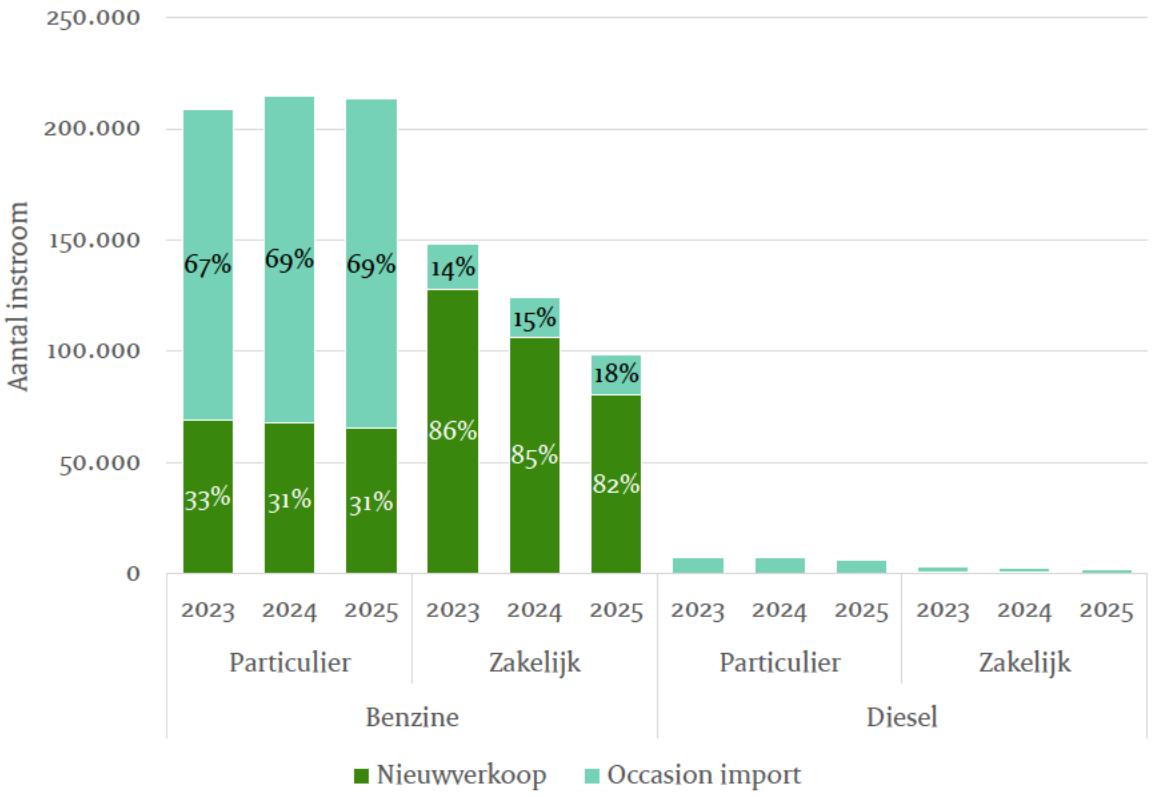
- Zakelijke instroom bestaat bij BEV's bijna volledig uit nieuwverkopen en bij PHEV's voor het grootste deel eveneens uit nieuwverkopen.
- In het particuliere deel van de markt bestaat de instroom van BEV's voor circa 80% uit nieuwverkopen, al neemt het aandeel occasion import licht toe.
- Voor PHEV's is het beeld omgekeerd: op de particuliere markt bestaat het merendeel van de instroom uit occasion import (76% in 2025).



Figuur 60: 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

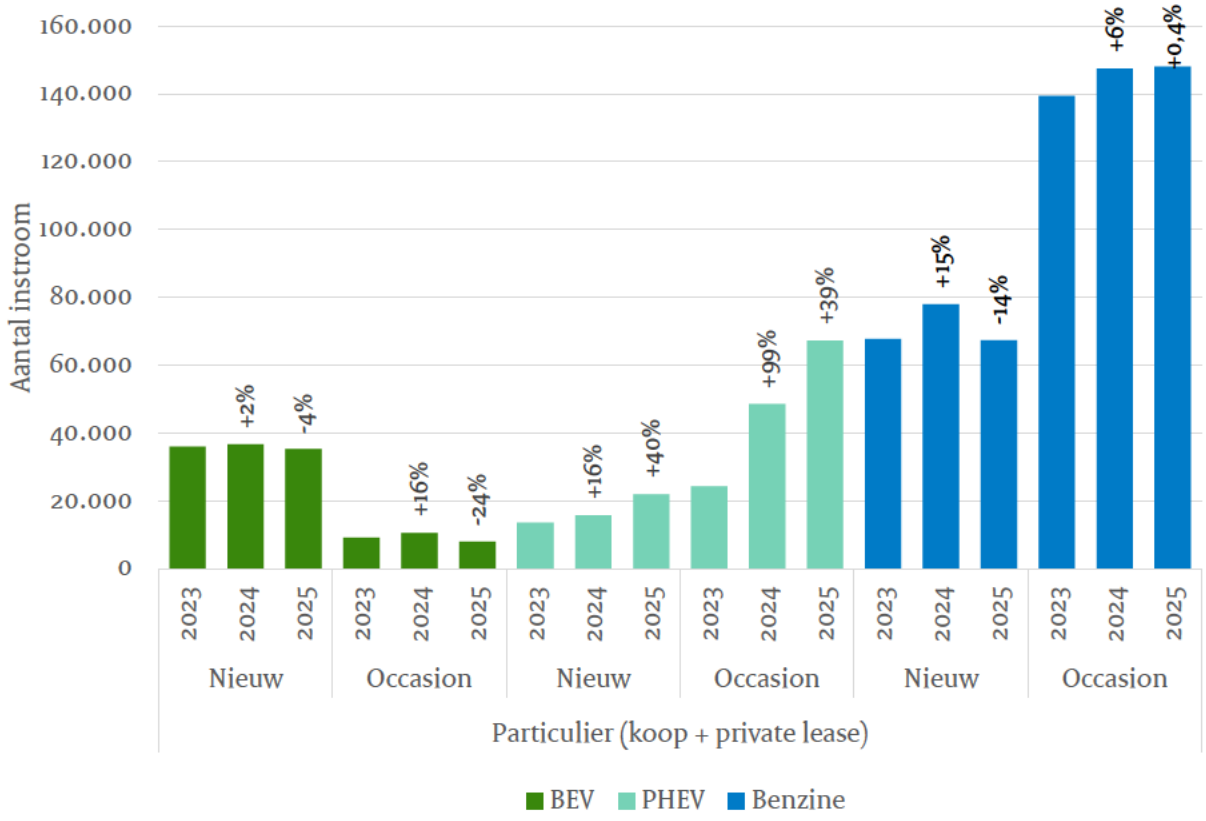
- Bij benzineauto's komt in het particuliere deel van de markt circa twee derde van de instroom uit occasion import en een derde uit nieuwverkopen, terwijl in de zakelijke markt het merendeel nog uit nieuwverkopen bestaat. Dit aandeel neemt echter jaarlijks geleidelijk af: ook zakelijke rijders gaan vaker voor een occasion.
- De instroom van dieselauto's is in 2025 teruggelopen tot een zeer klein aantal. Bij particulieren betreft het bijna helemaal occasion import (ca. 6.000) en in de zakelijk deelmarkt gaat het om ca. 400 nieuwverkopen en bijna 1.800 occasion import.



Figuur 61: Nieuwverkopen en occasion import per soort eigenaar/gebruiker per kalenderjaar voor benzine en diesel

6.2.4. Instroom in het particuliere deel van de markt

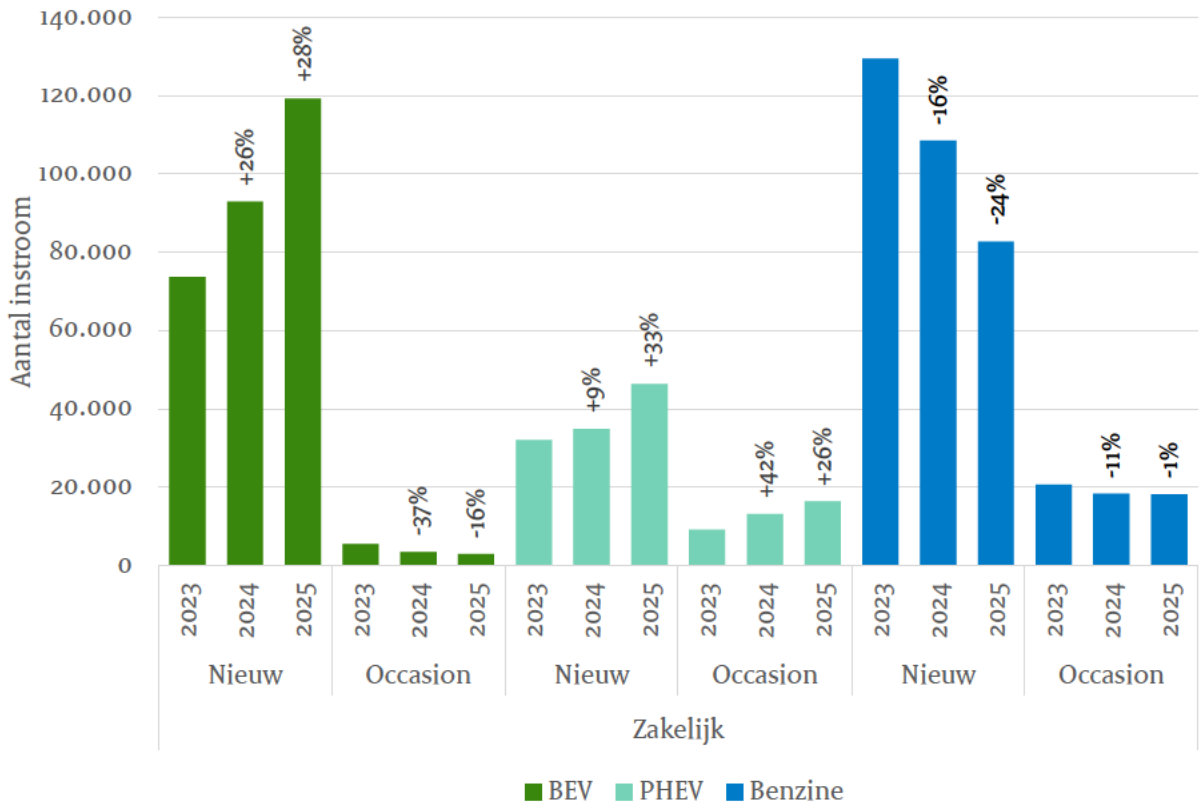
- In het particuliere deel van de markt is bij BEV's sinds 2025 een daling in zowel de nieuwverkopen als de occasion import.
- De omvang van de instroom van Benzineauto's vertoont ook een stagnatie.
- PHEV's vertonen juist een sterke toename, vooral via occasion import.
- Hoewel het aantal binnenlands aan particulieren verkochte BEV-occasions in 2025 was toegenomen t.o.v. het jaar ervoor, was deze toename aanzienlijk lager dan het verschil tussen 2023 en 2024.
- De omvang van de binnenlands verhandelde BEV-occasions aan particulieren van ruim 11.500 in 2025 kwam mogelijk deels in plaats van een anders grotere instroom.



Figuur 62: Instroom per instroomsoort per jaar (in labels de procentuele daling-/stijging t.o.v. voorgaand jaar) per aandrijflijn in het particuliere deel van de markt

6.2.5. Instroom in het zakelijke deel van de markt

- De instroom van BEV's naar zakelijke eigenaren bestaat bijna volledig uit nieuwverkopen.
- Occasion import is in het zakelijke deel van de markt dalend.
- Hoewel minder sterk dan bij particulieren, is er ook bij zakelijke rijders een grote toename van instroom van PHEV's.
- De nieuwverkopen van benzineauto's vertonen een duidelijke afname en occasion import is, in mindere mate, ook afgenomen.



Figuur 63: Instroom per instroomsoort per jaar (in labels de procentuele daling-/stijging t.o.v. voorgaand jaar) per aandrijflijn in het zakelijke deel van de markt

6.3. Instroom ten opzichte van uitstroom

Ondanks de hoogste instroom ooit is het netto saldo in 2025 lager dan in 2024

De instroom is de afgelopen jaren sterk toegenomen en bereikte in 2025 met 679.000 voertuigen het hoogste niveau tot nu toe. De omvang van de uitstroom was in 2025 het hoogst sinds 2021 en daarom kwamen er per saldo in 2025 bijna 185.000 voertuigen bij, iets minder dan in 2024, toen dit nog ruim 202.000 bedroeg. Over de gehele periode is daarnaast goed zichtbaar dat het aandeel nieuwverkopen afneemt en dus het aandeel occasion import geleidelijk toeneemt (zie Figuur 64).

Instroomontwikkeling verschilt sterk per aandrijflijn

De totale instroom van BEV's is in 2025 opnieuw toegenomen, maar de sterke stijging in export zorgt ervoor dat de netto groei beperkt blijft. Per saldo kwamen er ruim 131.000 BEV's bij, een toename van ruim 20% ten opzichte van 2024 (zie Figuur 65).
De instroom van PHEV's groeit vooral via occasion import. Dit aandeel is inmiddels opgelopen tot meer dan 60% van de totale instroom.
Bij benzineauto's is in 2025 voor het eerst sprake van een negatief saldo. Het benzinewagenpark is met ruim 3.300 voertuigen gekrompen als gevolg van een stijgende uitstroom en een afnemende instroom. Dieselauto's verdwijnen geleidelijk uit het wagenpark door een zeer beperkte instroom. De uitstroom neemt daarbij licht af, waarschijnlijk doordat de resterende dieselvloot steeds kleiner wordt en er daardoor minder voertuigen beschikbaar zijn voor export en demontage (zie Figuur 66).

Voor het tweede jaar 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 en 2025, was in 2025 de BEV-export drie keer groter dan de occasion import (zie Figuur 67). Het is het tweede jaar dat de BEV-export groter is dan de BEV-occasion import.

Met name D-segment in de BEV-export

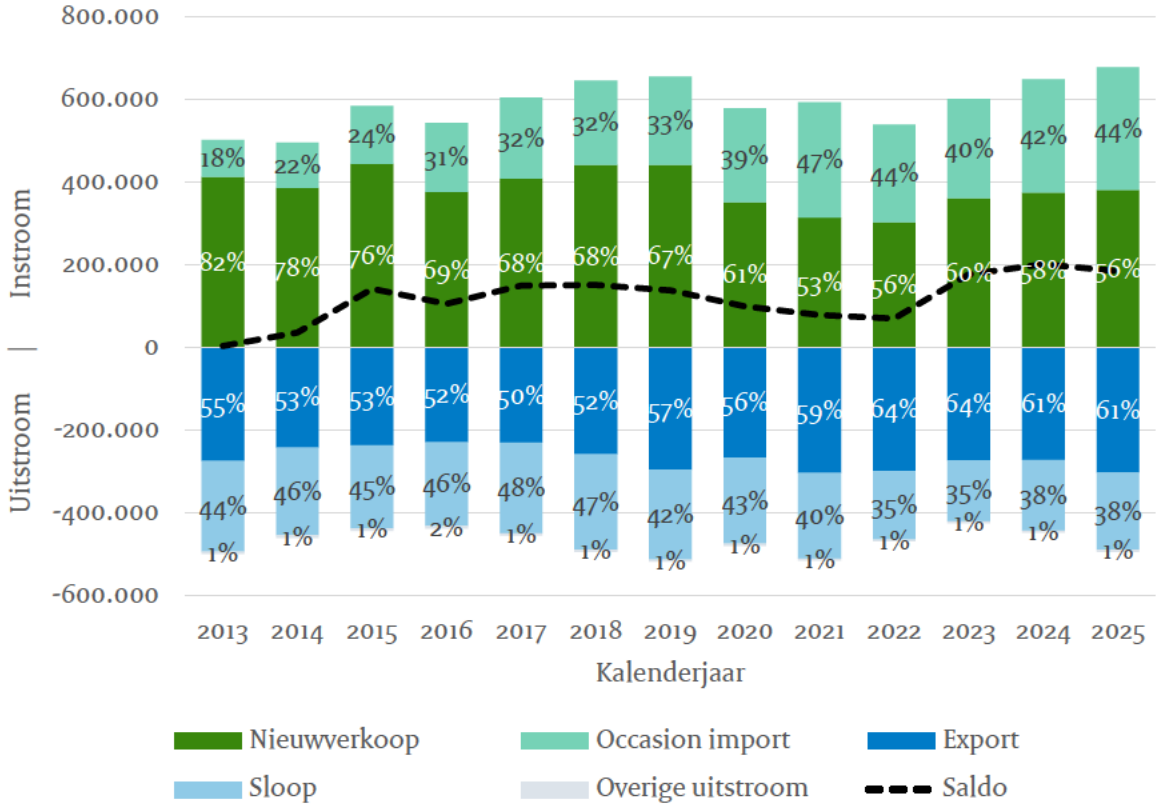
In 2025 had segment C het grootste aandeel in de export van BEV's. Met uitzondering van segment A, werd in alle segmenten meer geëxporteerd dan geïmporteerd (zie Figuur 68). Bij PHEV valt direct het hoge aantal occasion import op, met name in segment C. Dat segment was goed voor meer dan de helft van de PHEV-occasion import in 2025.
Bij benzineauto's werden in segment B en E 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 (98 auto's) relatief zeer hoog is.

Gemiddelde leeftijden van occasion import en export verschilt per aandrijflijn

Omdat BEV's en PHEV's nog relatief kort een substantieel onderdeel van het wagenpark vormen, liggen de gemiddelde import- en exportleeftijden nog relatief laag. De gemiddelde importleeftijd van benzineauto's bedraagt 6,1 jaar, terwijl dieselauto's gemiddeld op een hogere leeftijd worden geïmporteerd (9,3 jaar). De gemiddelde exportleeftijd is het hoogst bij benzineauto's, met 14,7 jaar.

6.3.1. Instroom ten opzichte van uitstroom

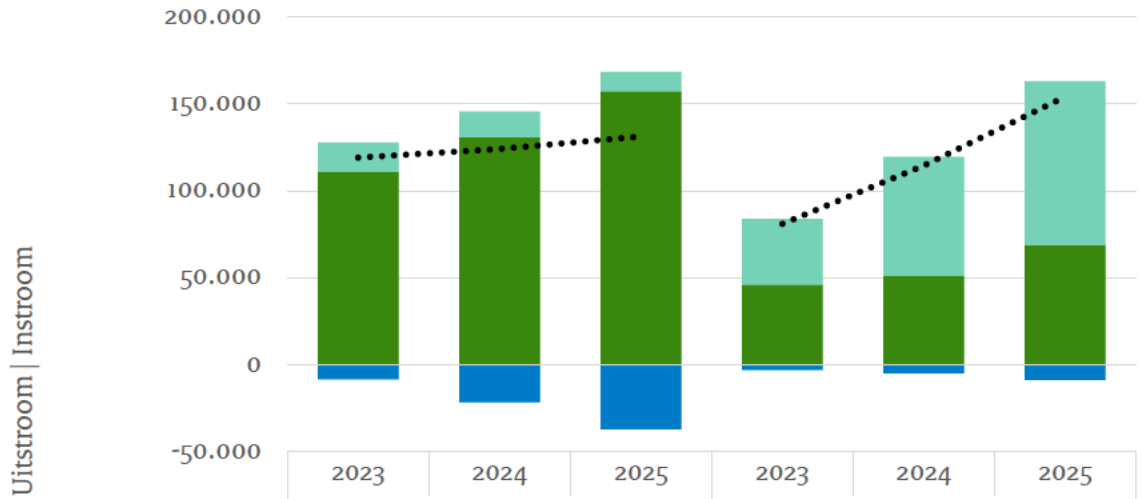
- Het aandeel occasion import is in de periode 2013–2025 met 26 procentpunt toegenomen.
- De totale instroom is de afgelopen jaren sterk gestegen tot bijna 680.000 personenauto's.
- Per saldo zijn er in 2025 bijna 185.000 personenauto's aan het wagenpark toegevoegd.



Figuur 64: In- en uitstroom per soort per kalenderjaar en saldo

6.3.2. In- en uitstroom: BEV en PHEV

- Hoewel het saldo bij zowel BEV's als PHEV's positief is, is de groei bij BEV's beperkt terwijl PHEV's een duidelijk sterkere toename laten zien.
- Bij BEV's daalt het aandeel occasion import, terwijl het aandeel nieuwverkopen juist toeneemt.
- Bij PHEV's is in 2025 opnieuw sprake van een sterke stijging in occasion import; inmiddels bestaat bijna 60% van de totale instroom uit occasions.

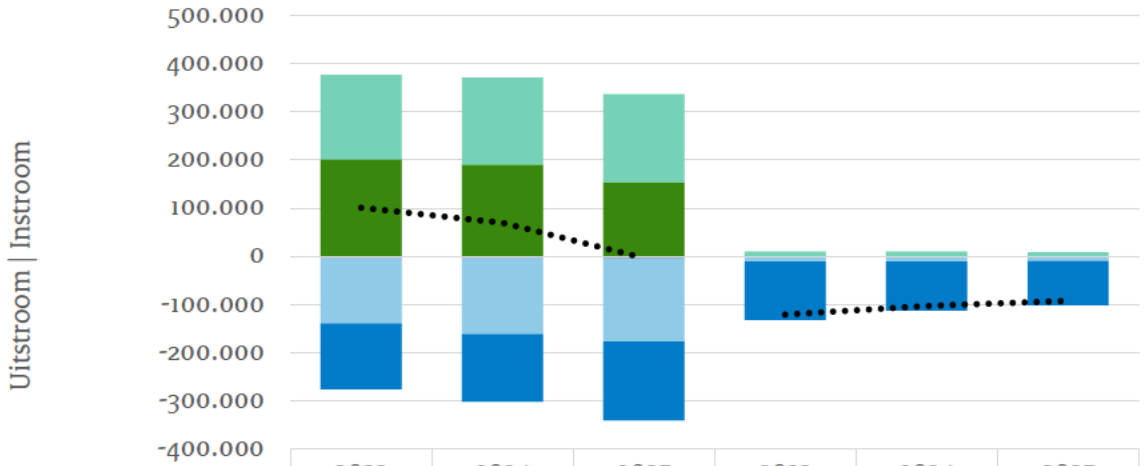


	2023	2024	2025	2023	2024	2025
	BEV			PHEV		
Occasion import	16.735	14.754	11.305	37.893	68.403	94.274
Nieuwverkoop	111.036	130.956	157.456	46.129	51.208	68.883
Export	-8.328	-21.092	-36.670	-2.793	-4.633	-8.195
Sloop	-201	-373	-528	-141	-294	-480
Overig	-58	-72	-133	-35	-79	-215
Saldo	119.184	124.173	131.430	81.053	114.605	154.267

Figuur 65: In-en uitstroom van BEV's en PHEV's in de jaren 2023 t/m 2025

6.3.3. In- en uitstroom: benzine en diesel

- In 2025 is bij benzineauto's voor het eerst sprake van een negatief saldo: meer uitstroom dan instroom.
- Bij dieselauto's is de instroom zeer beperkt, terwijl de uitstroom juist hoog blijft, waardoor de dieselvloot verder krimpt.

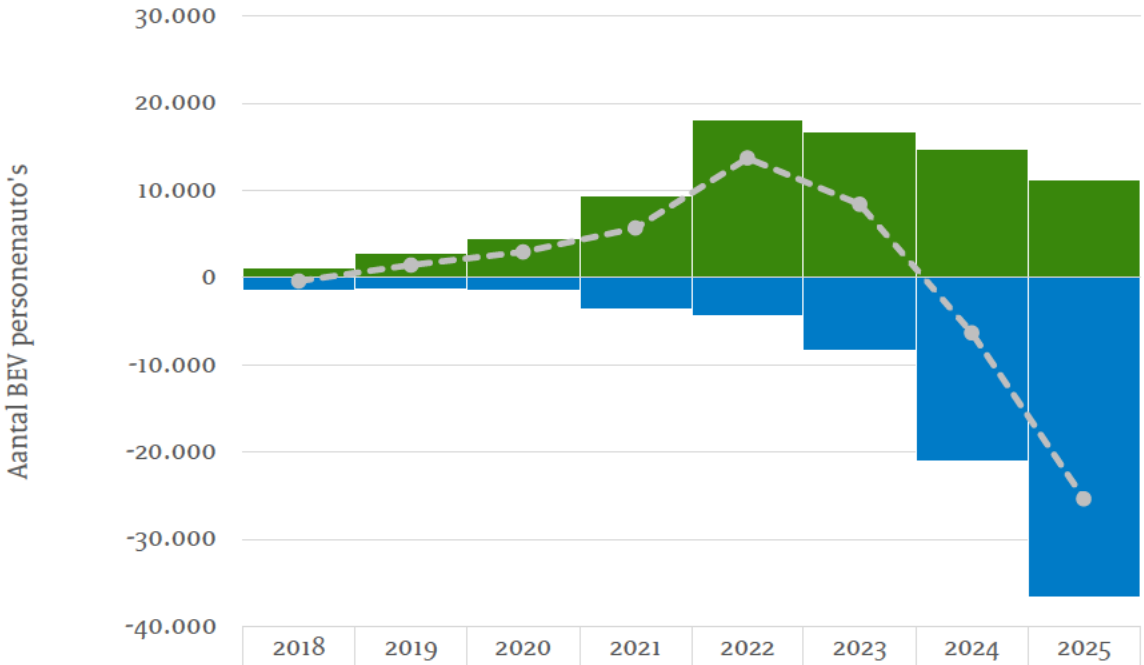


	2023	2024	2025	2023	2024	2025
	Benzine			Diesel		
Occasion import	174.746	179.988	182.338	9.799	9.355	8.141
Nieuwverkoop	201.610	191.166	153.801	1.030	682	432
Export	-136.090	-140.009	-162.863	-120.807	-101.901	-90.903
Sloop	-135.609	-157.944	-172.570	-9.447	-9.453	-8.800
Overig	-3.355	-3.399	-4.014	-976	-910	-843
Saldo	101.302	69.802	-3.308	-120.401	-102.227	-91.973

Figuur 66: In-en uitstroom van benzine en diesel personenauto's in de jaren 2023 t/m 2025

6.3.4. Occasion import BEV versus export BEV per jaar

- Tot en met 2022 was er sprake van een sterke groei in BEV-occasion import, waarbij in 2022 de import meer dan vier keer hoger lag dan de export.
- Vanaf 2023 neemt de BEV-occasion import af.
- In 2025 stijgt de BEV-export verder door, met een toename van 73% ten opzichte van 2024.
- In 2024 en 2025 is er tussen occasion import en export een negatief saldo van respectievelijk ruim 6.000 en 25.000 voertuigen.
- Gezien de sterke stijging in de instroom van PHEV's, zou dit mogelijk deels ten koste kunnen gaan van de instroom van BEV's (PHEV's worden mogelijk door steeds meer mensen als een aantrekkelijker alternatief gezien).

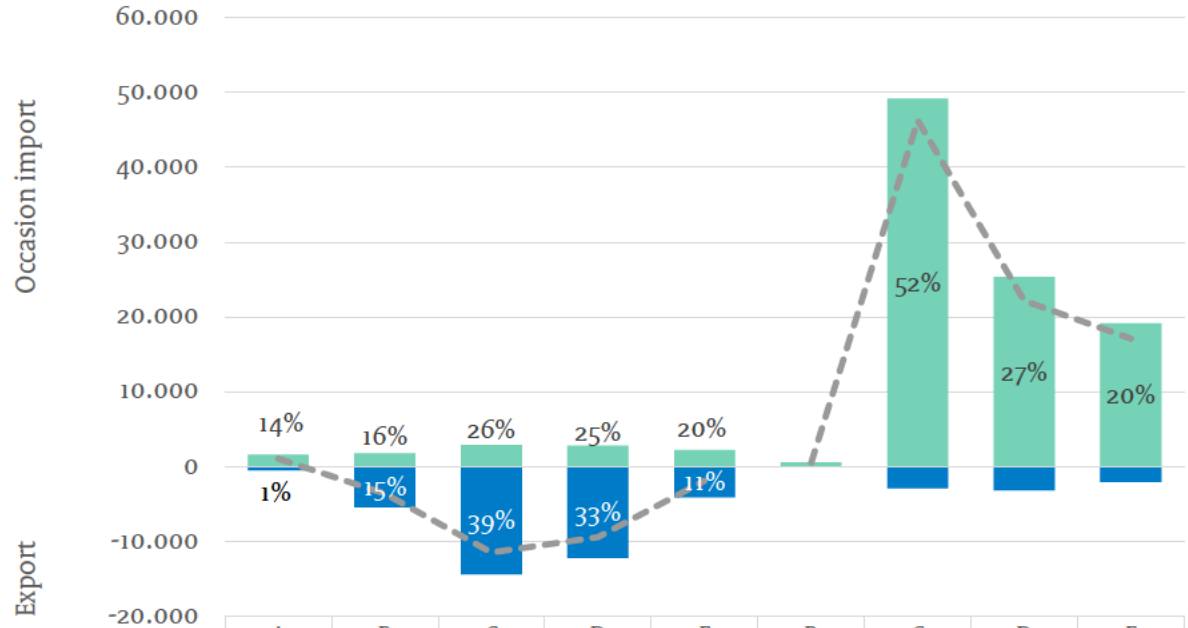


	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Occ. import	1.115	2.764	4.456	9.341	18.141	16.735	14.754	11.305
Export	-1.510	-1.323	-1.512	-3.665	-4.419	-8.328	-21.092	-36.670
Saldo	-395	1.441	2.944	5.676	13.722	8.407	-6.338	-25.365

Figuur 67: BEV-occasion import versus BEV-export per kalenderjaar

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

- Bij PHEV's bevindt meer dan de helft (52%) van de totale occasion import zich in segment C (zie ook top 10 geïmporteerde merkmodellen in par. 3.1.4).
- Bij BEV's is segment C in 2025 het grootste segment in de export (39%), terwijl dit in 2024 nog segment D was (zie ook top 10 geëxporteerde merkmodellen in par. 5.2.5).
- Binnen BEV's is vooral in segment C de export groter dan de occasion import, terwijl in segment A juist relatief meer import dan export plaatsvindt.

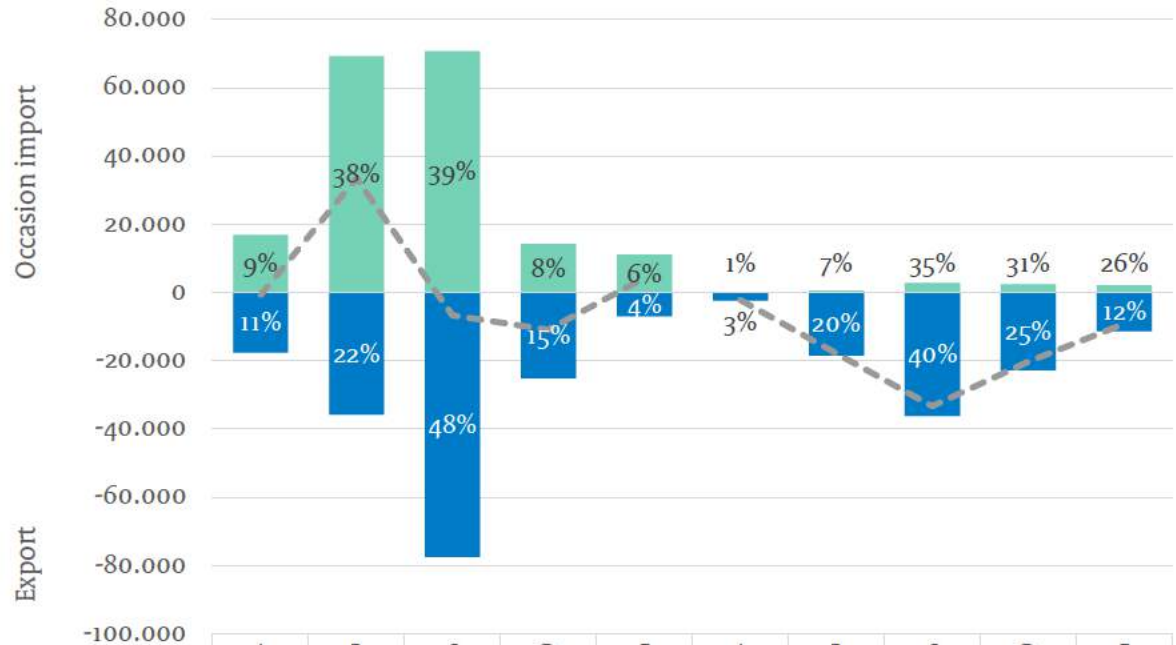


	A	B	C	D	E	B	C	D	E
	BEV					PHEV			
Occ. import	1.573	1.788	2.903	2.825	2.215	564	49.207	25.333	19.169
Export	-515	-5.418	-14.391	-12.243	-4.103	-37	-2.911	-3.182	-2.065
Saldo	1.058	-3.630	-11.488	-9.418	-1.888	527	46.296	22.151	17.104

Figuur 68: Occasion import en export van BEV's en PHEV's per segment in 2025 (PHEV segment A bestaat niet en dus niet weergegeven)

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

- Bij benzineauto's is in segment B de occasion import bijna twee keer zo hoog als de export.
- Dieselauto's vormen vooral een exportmarkt, met een zeer beperkte rol voor import.
- Bij zowel benzine- als dieselauto's is het aandeel export het hoogst in segment C.

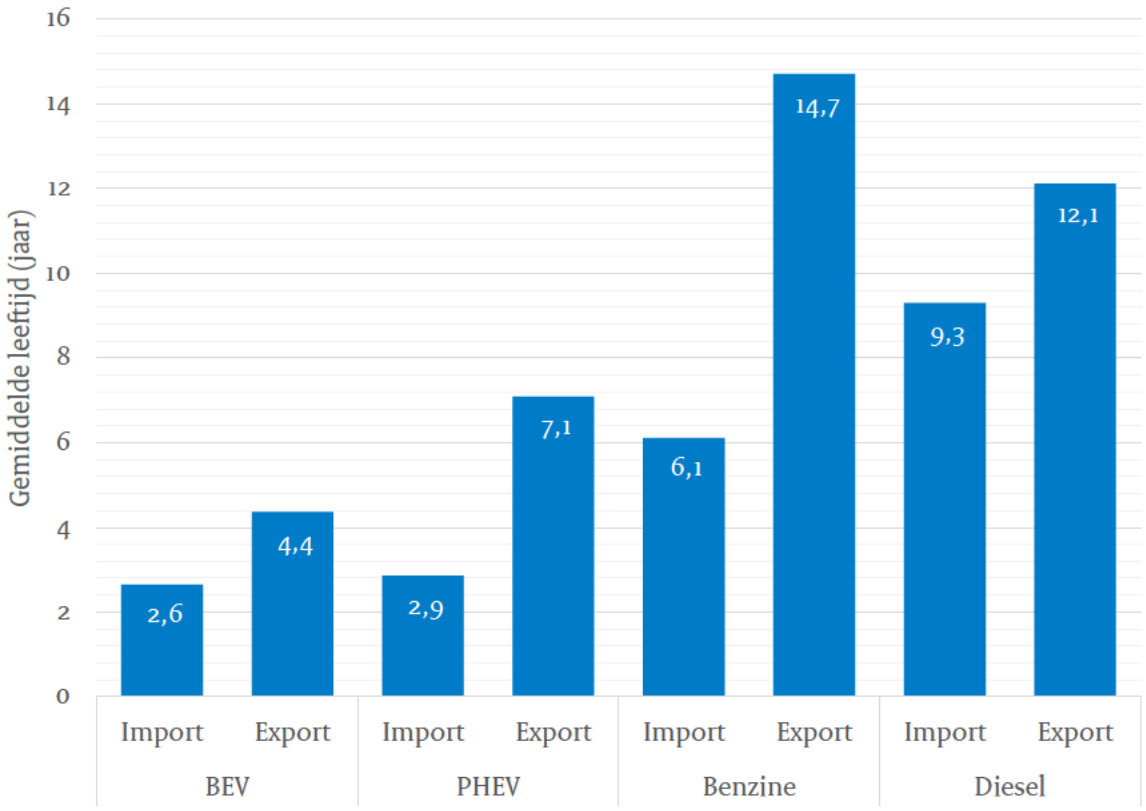


	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
	Benzine					Diesel				
Occ. import	16.865	69.260	70.748	14.252	11.175	98	589	2.832	2.491	2.130
Export	-17.623	-35.750	-77.441	-25.117	-6.913	-2.306	-18.443	-36.112	-22.756	-11.286
Saldo	-758	33.510	-6.693	-10.865	4.262	-2.208	-17.854	-33.280	-20.265	-9.156

Figuur 69: Occasion import en export van benzine en diesel personenauto's per segment in 2025

6.3.7. Occasion importleeftijden versus importleeftijden

- Bij BEV's en PHEV's zijn de leeftijden vanzelfsprekend nog relatief laag.
- De gemiddelde leeftijd van de occasion import ligt lager dan die van de export. Er worden dus jongere auto's geïmporteerd dan geëxporteerd.
- 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 1,2 en 2,8 jaar, bij PHEV tussen 2,6 en 5,5 jaar, bij benzine tussen 5,2 en 9,9 jaar en bij diesel tussen -6,3 en 4,6 jaar.



Figuur 70: Gemiddelde leeftijden (gewogen) van occasion import en export in 2025 (exclusief oldtimers (40 jaar en ouder))

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 2025, behalve voor PHEV's (zie Tabel 10). Bij deze aandrijflijn wordt iets minder dan de helft (45%) van de occasions binnenlands aangekocht en iets meer dan de helft (55%) geïmporteerd.
Ten opzichte van 2024 is het aandeel occasion import bij PHEV licht toegenomen. Bij BEV is de occasion import daarentegen verder afgenomen: het aandeel binnenlandse occasions steeg van 84% naar 88%. Bij diesel nam de occasion import af. Bij benzine bleef de verhouding tussen occasion import en binnenlandse occasion stabiel. Bij alle aandrijflijnen is het absolute aantal binnenlands verhandelde occasions toegenomen, behalve bij diesels.

BEV-segmenten B en C meer binnenlands verhandeld, A meer geïmporteerd

BEV-auto's in de segmenten B t/m D worden vaker binnenlands verhandeld dan als occasion geïmporteerd. In segment A is er bij BEV's juist meer occasion import dan binnenlandse occasionshandel, maar ten opzichte van de andere segmenten is het van een heel geringe omvang. In segment A is het aanbod in termen van verschillende verkrijgbare merkmodellen ook zeer beperkt (zie ook bij nieuw aanbod, Figuur 19). Bij PHEV zijn de segmenten A en B nauwelijks vertegenwoordigd (zie Figuur 71). De occasion import van PHEV in segment C is relatief groot. Dit doet vermoeden dat de vraag naar occasion PHEV's van met name segment C het aanbod op de binnenlandse markt overstijgt.
Benzineauto's in segment A worden veel vaker op de binnenlandse occasionmarkt verhandeld dan geïmporteerd. In segmenten B en C is de occasion import juist groter dan de binnenlandse occasionhandel.

6.4.1. Binnenlandse occasions versus occasion import per aandrijflijn

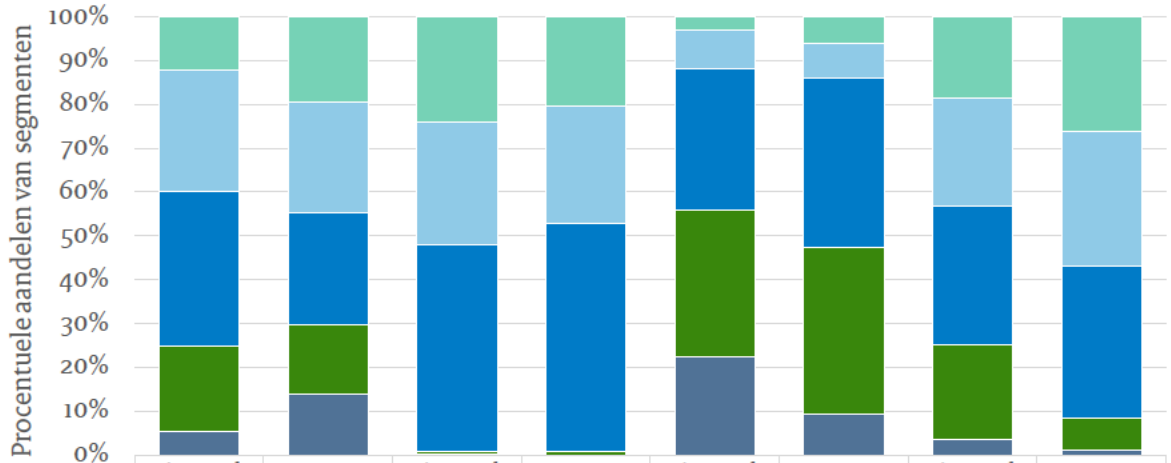
- PHEV is de enige aandrijflijn waarbij de occasion import groter is dan de binnenlandse occasionhandel.
- Bij alle aandrijflijnen is het aantal binnenlands verhandelde occasions toegenomen, behalve bij diesels.
- Bij BEV nam het aandeel occasion import af en het aandeel binnenlandse handel toe. Procentueel liggen de verhoudingen tussen occasion import en binnenlandse occasionhandel gelijk met die bij benzineauto's.

Tabel 10: Aantallen verkochte occasion personenauto's via occasion import versus binnenlands per aandrijflijn in 2024 en 2025

		Binnenlandse occasion		Occasion import		Totaal	
BEV	2024	77.418	84%	14.754	16%	92.172	100%
	2025	84.938	88%	11.305	12%	96.243	100%
PHEV	2024	61.508	47%	68.403	53%	129.911	100%
	2025	78.600	45%	94.274	55%	172.874	100%
Benzine	2024	1.344.845	88%	179.988	12%	1.524.833	100%
	2025	1.350.664	88%	182.338	12%	1.533.002	100%
Diesel	2024	82.513	90%	9.355	10%	91.868	100%
	2025	65.211	89%	8.141	11%	73.352	100%

6.4.2. Binnenlandse occasions versus occasion import per segment

- BEV-auto's in de segmenten B t/m D worden vaker binnenlands verhandeld dan als occasion geïmporteerd. In segment A is er bij BEV's juist meer occasion import dan binnenlandse occasionshandel, maar ten opzichte van de andere segmenten is segment A van een heel geringe omvang.
- Segmenten A en B komen nauwelijks voor als PHEV.
- Benzineauto's in segment A worden veel vaker op de binnenlandse occasionmarkt verhandeld dan geïmporteerd.



	BEV		PHEV		Benzine		Diesel	
	Binnenl. occ.	Occ. import	Binnenl. occ.	Occ. import	Binnenl. occ.	Occ. import	Binnenl. occ.	Occ. import
E	12%	20%	24%	20%	3%	6%	18%	26%
D	27%	25%	28%	27%	9%	8%	25%	31%
C	35%	26%	47%	52%	32%	39%	32%	35%
B	20%	16%	1%	1%	34%	38%	22%	7%
A	5%	14%	0%	0%	22%	9%	4%	1%

Figuur 71: Procentuele aandelen van segmenten in binnenlandse occasions versus occasion import per aandrijflijn in 2025

7. Wagenpark

In dit hoofdstuk wordt het wagenpark van Nederland beschreven. Paragraaf 7.1 beschrijft de hoofdontwikkeling van het wagenpark in termen van omvang en samenstelling van aandrijflijnen. Paragraaf 7.2 gaat in op de zakelijke en particuliere delen van de markt en verdeling van de segmenten in het wagenpark. In paragraaf 7.3 wordt de leeftijdsontwikkeling van het wagenpark toegelicht en paragraaf 7.4 beschrijft de kilometrages.

7.1. Hoofdontwikkelingen in het wagenpark: omvang en aandrijflijnen

In 2025 laat het wagenpark opnieuw een groei zien. In de afgelopen 12 jaar is het Nederlandse wagenpark met bijna 18% gegroeid (zie Figuur 72). Ten opzichte van het voorgaande jaar bedroeg de groei in 2025 ruim 162.000 auto's[45]. Het totale wagenpark telt daarmee inmiddels meer dan 9,3 miljoen auto's. Met 2024 uitgezonderd, is dit de grootste stijging van de weergegeven periode 2013 tot en met 2025.

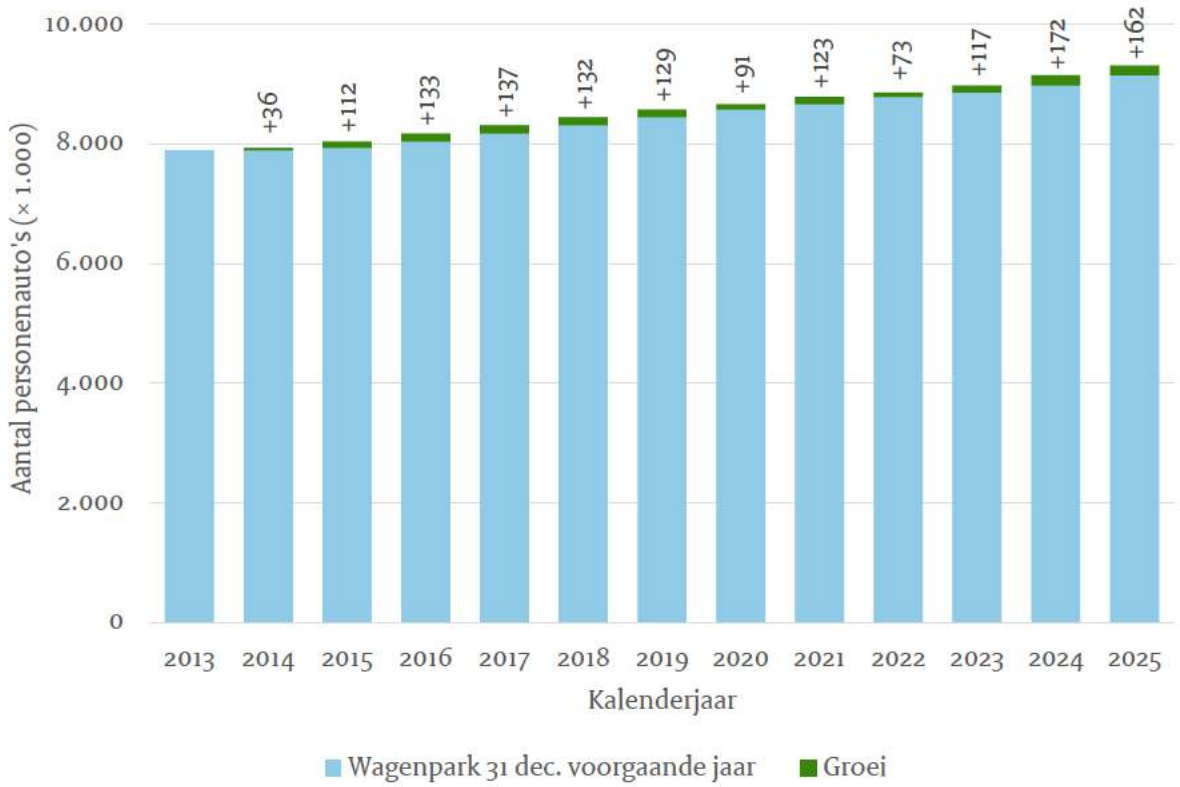
Diesel verdwijnt uit het wagenpark, aandeel BEV blijft stijgen

Zowel het BEV- als het PHEV-wagenpark groeit door de jaren heen: het BEV-wagenpark met 22% in 2025 en het PHEV-wagenpark met 39% ten opzichte van het jaar ervoor. Het BEV-wagenpark is in 2025 minder hard gegroeid dan in het jaar ervoor, toen de groei 28% bedroeg. Eind 2025 waren er ruim 680.000 BEV's in het Nederlandse wagenpark (zie Figuur 74), goed voor 7% van het totaal (zie Tabel 11). Ook het aandeel PHEV stijgt over de jaren, tot 6% van het wagenpark in 2025. Het aandeel diesel daalt door de jaren heen en bedroeg in 2025 5%. Het overgrote deel van het wagenpark bestaat uit benzineauto's (82% in 2025).

[45] Bij tellingen van het wagenpark wordt de bedrijfsvoorraad niet meegerekend, in tegenstelling tot tellingen van de instroom. Meer daarover in de bijlage A.

7.1.1. Omvang en groei van het wagenpark

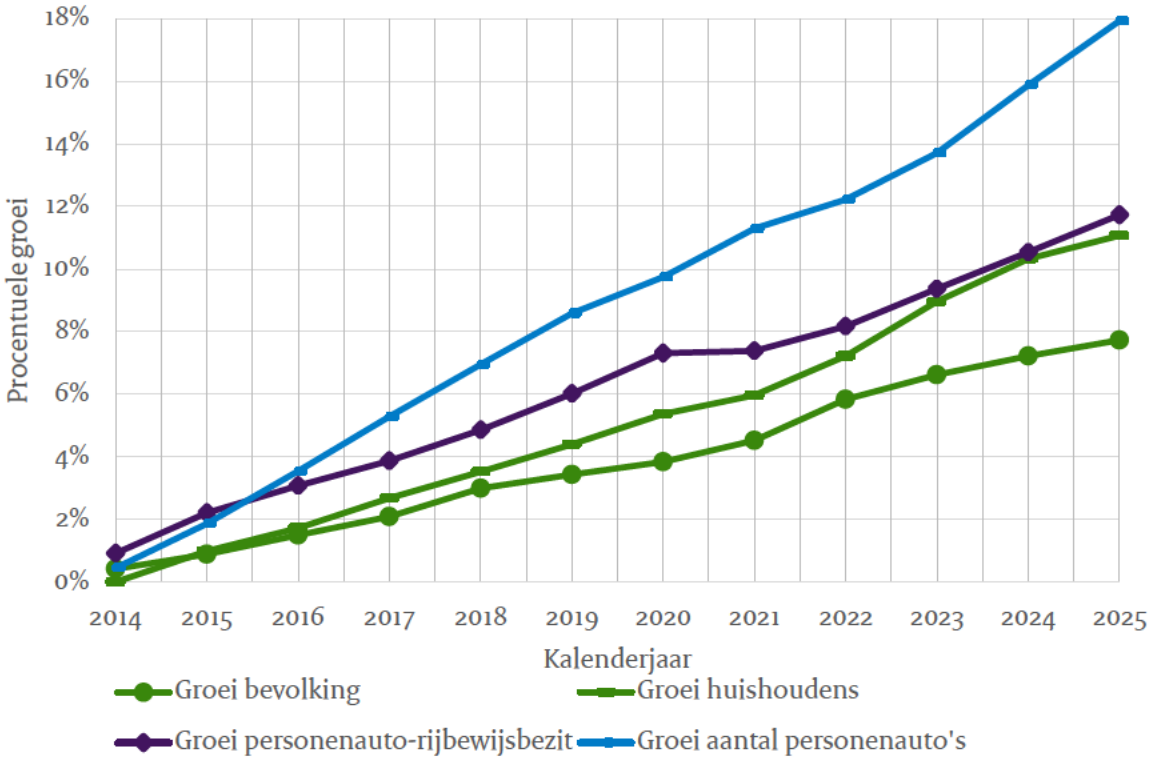
- Het wagenpark (exclusief bedrijfsvoorraad) is met bijna 18% gegroeid in de periode 2013 tot en met 2025.
- In 2025 is het wagenpark met 162.000 auto's gestegen ten opzichte van het jaar ervoor.



Figuur 72: Wagenparkontwikkeling per kalenderjaar

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.

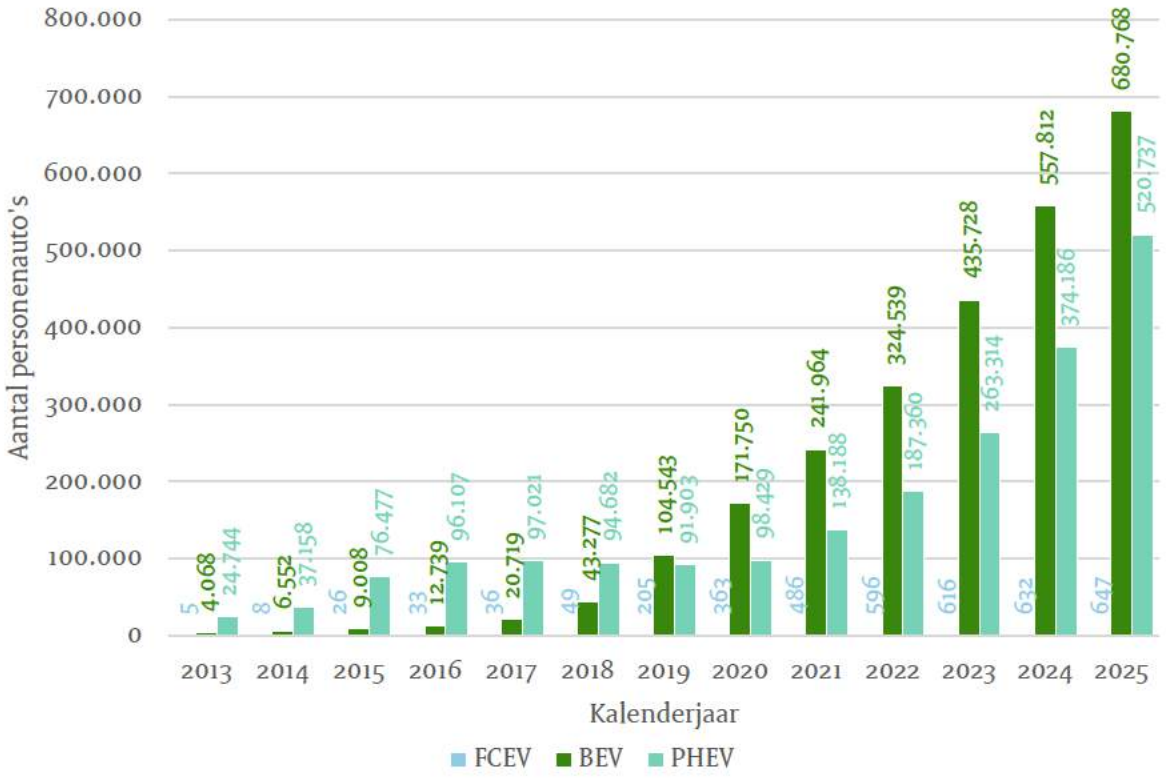


Figuur 73: Groei per kalenderjaar van aantal personenauto's, bevolkingsomvang, aantal huishoudens en aantal rijbewijsbezitters[46]

[46] Hierbij is gebruik gemaakt van het aantal huishoudens en rijbewijsbezitters zoals gerapporteerd door het CBS: Rijbewijsbezit: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83488NED/table; Aantal huishoudens: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71486ned/table; Bevolkingsgroei: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83474NED/table?dl=4AC90

7.1.3. Aandrijflijnen in het wagenpark

- Het BEV-wagenpark is in 2025 met 22% toegenomen ten opzichte van het jaar ervoor en het PHEV-wagenpark met 39%.
- Eind 2025 reden er bijna 681.000 BEV's op de Nederlandse wegen (7% van het totale Nederlandse wagenpark).
- Het aantal FCEV's was in 2025 met 647 auto's verwaarloosbaar.



Figuur 74: Het aantal BEV's, PHEV's en FCEV's in het wagenpark per kalenderjaar ultimo

- Het aandeel BEV is in 2025 bijna verdubbeld ten opzichte van 2022.
- Het aandeel diesel in het wagenpark daalt en bedroeg in 2025 nog geen 5%.
- Het aandeel PHEV is in 2025 gestegen naar bijna 6%.
- Het aandeel benzine is in 2025 gedaald naar bijna 82%.

Tabel 11: De aandelen per aandrijflijn in het wagenpark van eind 2016, 2019, 2022 en 2025

	BEV	PHEV	FCEV	Benzine	Diesel	Overig	Totaal
2016	0,2%	1,2%	0,0%	81,5%	15,1%	2,0%	100%
2019	1,2%	1,1%	0,0%	83,6%	12,6%	1,5%	100%
2022	3,7%	2,1%	0,0%	84,7%	8,2%	1,3%	100%
2025	7,3%	5,6%	0,0%	81,5%	4,5%	1,1%	100%

7.2. Het wagenpark per deel van de markt en segmentsamenstelling

BEV goed voor een derde van het zakelijke wagenpark in 2025

In alle delen van de markt is benzine de meest gebruikte aandrijflijn. Niettemin is het aandeel van benzine in de zakelijke deelmarkt aanzienlijk kleiner dan in de andere delen van de markt. (zie Figuur 75). In 2025 bestond 34% van de zakelijke personenauto's uit BEV's. PHEV vertegenwoordigde 14% van de zakelijke auto's. In de private lease zijn de BEV's gelijk gebleven met 2024 (20%). Van alle auto's in het gebruik van particulieren (particuliere koop + private lease) was 4% een BEV (t.o.v. 3% in 2024). Deze lichte stijging is vrijwel geheel toe te schrijven aan de stijging van het aandeel particuliere koop.

BEV's verhoudingsgewijs nog vooral in zakelijk gebruik

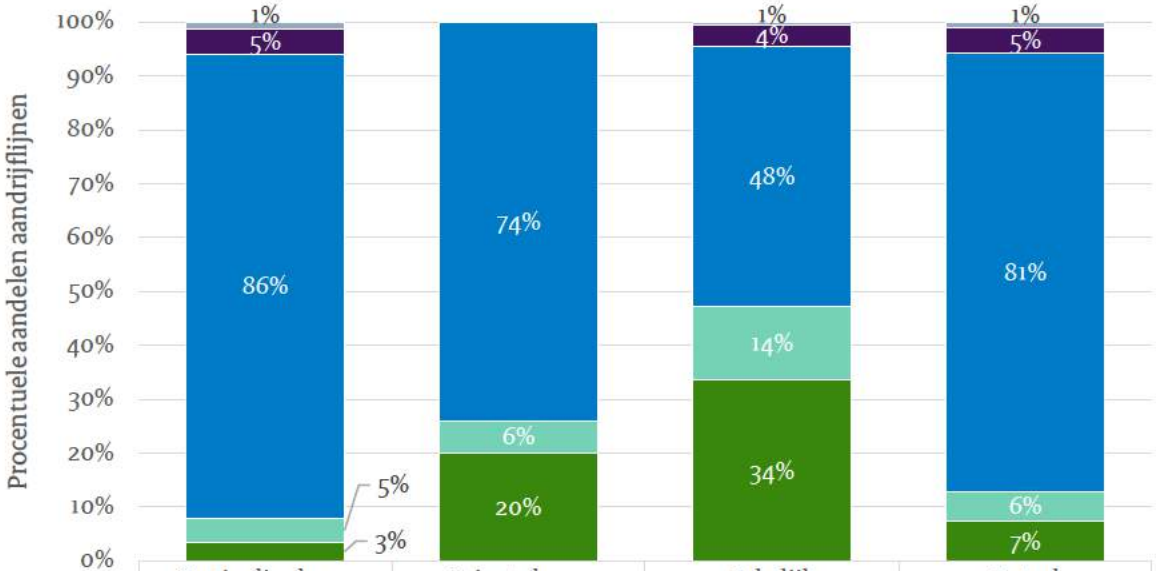
In 2025 was 53% van de BEV's in gebruik bij zakelijke rijders, tegenover 47% in het gebruik van particulieren, waarmee de verhouding bijna 50-50 is. (zie Figuur 76). Echter, van alle personenauto's is het particuliere deel van de markt goed voor 88,5% en het zakelijke deel van de markt omvat dus 11,5% Met andere worden: verhoudingsgewijs is het aandeel BEV bij particulieren aanzienlijk kleiner dan in het zakelijk deel van de markt. Bij de andere aandrijflijnen is de ruime meerderheid in gebruik bij particulieren. Bij benzine zelfs 93%, dus vanuit de gedachte dat BEV bij particulieren vooral de benzineauto gaat vervangen, is er nog een weg te gaan (van een aandeel van 47% nu naar een met benzineauto vergelijkbaar aandeel van 93% in de toekomst).

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

Het aandeel kleine segmenten A en B is iets afgenomen ten opzichte van het jaar 2024, maar nog steeds bestaat het wagenpark voor bijna de helft uit de segmenten A en B en 34% besloeg middensegment C. Bij de BEV's zijn er beduidend minder A- en B-segment en meer D- en E-segment auto's. Dit deels in verband met de nog relatief korte tijd sinds BEV's op de markt kwamen waarbij in eerste instantie met name auto's in hogere segmenten verkrijgbaar waren. Tegelijkertijd is het nieuw aanbod in segment A zeer beperkt (Figuur 19) wat samenhangt met de beperkte mogelijkheid van fabrikanten om in dit segment modellen te kunnen bieden die voldoende aantrekkelijk zijn voor de potentiële koper en tegelijkertijd qua businesscase van fabrikanten en verkoopkanalen rendabel zijn.

7.2.1. Aandrijflijnen per soort eigenaren/gebruikers

- Het aandeel van zowel BEV als PHEV is het grootst in het zakelijke deel van de markt.
- Benzine blijft bij alle typen eigenaar/gebruiker de meest gebruikte aandrijflijn, maar ligt in het zakelijke segment sinds 2025 onder de 50%, tegenover 54% in 2024.
- In de private lease is het aandeel BEV's stabiel gebleven met 20% in 2025 ten opzichte van 20% in 2024.

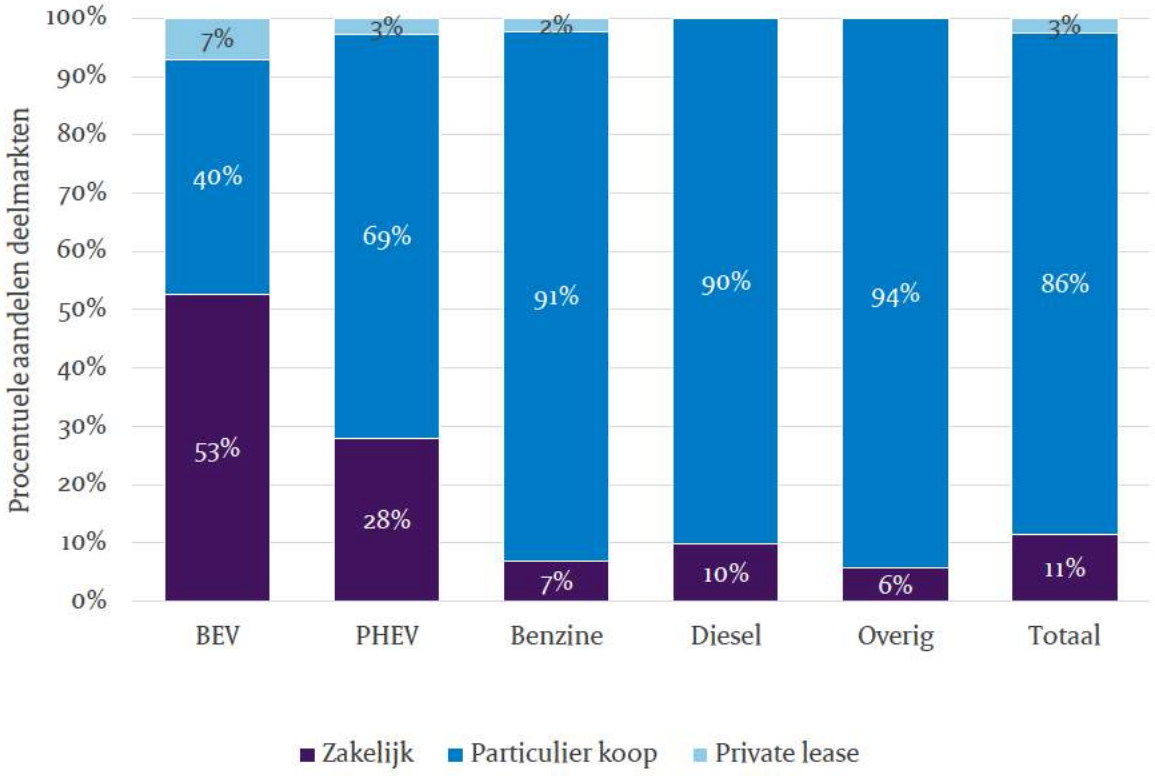


	Particulier koop	Private lease	Zakelijk	Totaal
Overig	95.846	0	5.783	101.629
Diesel	378.539	0	41.231	419.770
Benzine	6.885.134	178.885	517.761	7.581.780
PHEV	360.580	14.486	145.671	520.737
BEV	273.205	48.429	359.133	680.768

Figuur 75: De aandrijflijnen per deel van de markt in het personenauto wagenpark ultimo 2025

7.2.2. Soort eigenaar/gebruiker per aandrijflijn

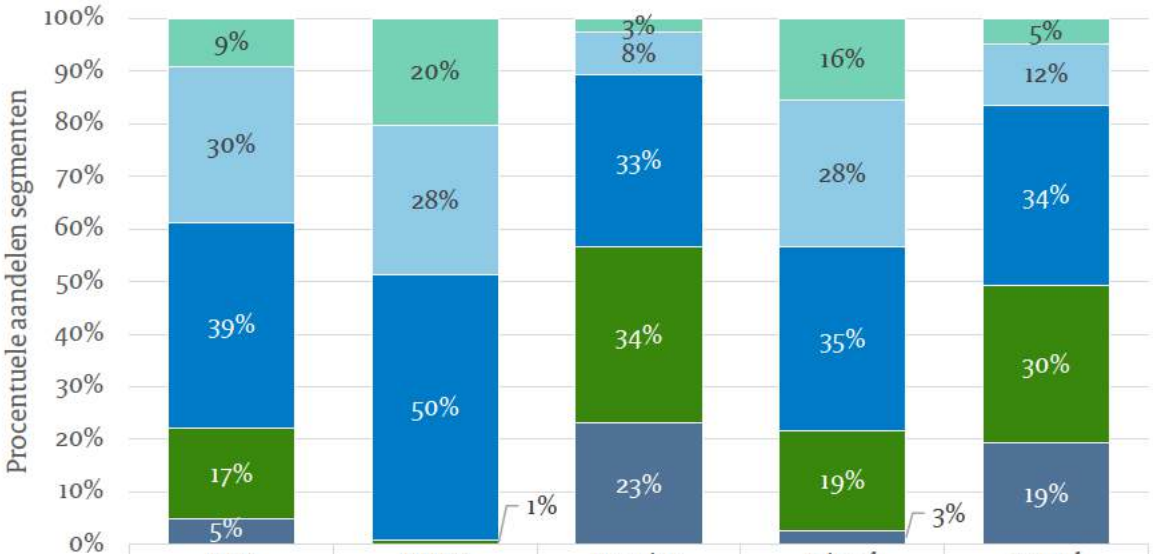
- In 2025 was 53% van de BEV's in gebruik bij zakelijke rijders, tegenover 47% in het bezit van particulier, waarmee de verhouding bijna 50-50 is.
- Als het particuliere deel van de BEV-markt uiteindelijk meer op die van de benzineauto's gaat lijken, zal de verhouding zakelijk-particulier meer richting 7%-93% gaan.
- Bij PHEV, benzine, diesel en overig zijn de particuliere eigenaars/gebruikers in de ruime meerderheid.



Figuur 76: De procentuele aandelen van soorten eigenaar/gebruiker per aandrijflijn in het personenauto wagenpark ultimo 2025

7.2.3. Segmentverdeling in het wagenpark

- Er rijden beduidend minder A- en B-segment BEV's rond in vergelijking met het gehele wagenpark.
- De helft van de PHEV's in het Nederlandse wagenpark behoort tot het C-segment.
- Alleen bij benzine is het B-segment het grootste segment. Het aandeel ligt met 1 procentpunt boven dat van het C-segment.



	BEV	PHEV	Benzine	Diesel	Totaal
E	62.469	105.674	202.112	65.260	445.008
D	201.298	148.147	610.451	117.501	1.095.843
C	266.504	262.658	2.478.392	146.811	3.189.163
B	117.664	4.253	2.544.261	78.872	2.768.831
A	32.830	5	1.745.290	11.322	1.804.536

Figuur 77: Procentuele verdeling van de segmenten in het wagenpark ultimo 2025 (Totaal is inclusief niet-getoonde aandrijflijnen)

7.3. De leeftijd van het wagenpark

Het Nederlandse wagenpark wordt gemiddeld steeds ouder

De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse personenauto-wagenpark wordt van jaar tot jaar steeds iets ouder. Exclusief oldtimers is de gemiddelde leeftijd eind 2025 opgelopen tot 11 jaar (Figuur 78)[47]. Inclusief oldtimers was aan het einde van 2025 de gemiddelde autoleeftijd ruim 12 jaar.

Gemiddelde leeftijd Nederlands wagenpark behoort tot Europese middenmoot

De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark (inclusief oldtimers) behoort met ruim 12 jaar tot de middenmoot ten opzichte van andere Europese landen (zie Tabel 13). In vergelijking met omringende landen en landen met een min of meer vergelijkbare welvaart (zoals Luxemburg, Denemarken en België) is het Nederlandse wagenpark echter enkele jaren ouder. De gemiddelde leeftijd van auto's in de Europese Unie (de genoemde landen uit Tabel 13 exclusief IJsland, Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk) bedroeg 12,7 jaar in 2024.[48]

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

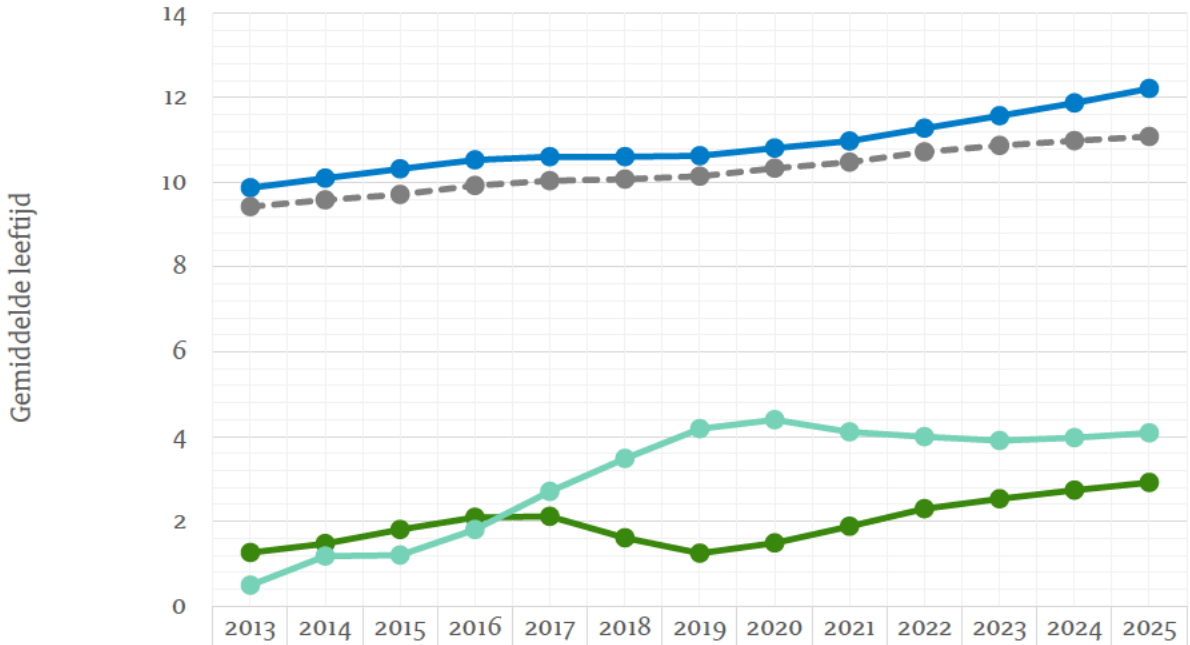
Auto's met een leeftijd tot 1 jaar (bouwjaar 2025) werden grotendeels gereden door de zakelijke markt (zie Figuur 79). Zakelijke rijders rijden vooral auto's tot vijf á zes jaar oud, waarna deze vaak worden doorverkocht. De gemiddelde autoleeftijd is circa 4 jaar (Tabel 12). Ruim een derde van deze auto's zijn BEV's (zie Figuur 80). Oudere auto's komen in veel mindere mate voor in het zakelijke wagenpark. Ook de private leasemarkt bevat met name auto's van enkele jaren oud. Auto's gekocht door particulieren vertonen een veel grotere spreiding qua bouwjaar. Deze auto's zijn over het algemeen ouder. De gemiddelde autoleeftijd is ongeveer 12 jaar (Tabel 12). 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.

[47] 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 en veroorzaken dus relatief weinig emissie (al is de emissie per kilometer vaak wel hoger).

[48] Meer recente gegevens vanuit de andere landen zijn (nog) niet beschikbaar

7.3.1. De gemiddelde leeftijd in het Nederlandse wagenpark

- De gemiddelde leeftijd van het wagenpark (exclusief oldtimers) steeg jaarlijks met ca. 0,2 jaar, van 9,4 jaar eind 2013 tot 11,1 jaar eind 2025.
- Het verschil in gemiddelde leeftijd tussen exclusief en inclusief oldtimers is ongeveer 0,7 jaar in 2013 en loopt op tot 1,1 jaar in 2025.
- Het aandeel oldtimers in het wagenpark varieert van 1,7% eind 2013 tot 2,6% eind 2025.[49]
- Bij benzineauto's is de middelde leeftijd van het particuliere wagenpark is ongeveer 3 keer zo hoog als de gemiddelde leeftijd van het zakelijke wagenpark. Bij BEV en PHEV is het verschil veel minder groot vanwege het nog relatief jonge bestaan van BEV en PHEV-auto's.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEV	1,3	1,5	1,8	2,1	2,1	1,6	1,3	1,5	1,9	2,3	2,5	2,7	2,9
PHEV	0,5	1,2	1,2	1,8	2,7	3,5	4,2	4,4	4,1	4,0	3,9	4,0	4,1
BENZINE	9,9	10,1	10,3	10,5	10,6	10,6	10,6	10,8	11,0	11,3	11,6	11,9	12,2
Totaal	9,4	9,6	9,7	9,9	10,0	10,1	10,1	10,3	10,5	10,7	10,9	11,0	11,1

Figuur 78: De gemiddelde leeftijden (exclusief oldtimers) in het wagenpark per aandrijflijn (Totaal is incl. Diesel, FCEV, Overig) per ultimo jaar

[49] Het aandeel is dus toegenomen maar daarmee kan niet zomaar worden geconcludeerd dat dit de vergroening van het wagenpark sterk remt. Oldtimers in handen van liefhebbers, musea, e.d. worden relatief weinig gereden en hebben relatief weinig impact op de totale emissies van personenauto's. Overigens zullen deze eigenaren niet gevoelig zijn voor beleid gericht op vergroening en zullen zij veelal niet overwegen dergelijke auto's van de hand te doen.

Tabel 12: Gemiddelde leeftijden (exclusief oldtimers) in het wagenpark per jaar per aandrijflijn (Totaal is incl. FCEV, Diesel en Overig), zakelijk (rechtspersonen) versus particulier (natuurlijke personen)

		BEV	PHEV	BENZINE	Totaal
Zakelijk	2013	1,1	0,4	3,6	3,1
	2019	1,0	3,7	3,6	3,5
	2025	2,1	2,3	5,4	4,1
Particulier	2013	1,9	0,6	10,3	10,2
	2019	2,4	4,9	11,2	11,0
	2025	3,8	4,8	12,8	12,1

7.3.2. Gemiddelde leeftijden in het Europese wagenpark

- De gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark behoort met ruim 12 jaar tot de middenmoot ten opzichte van andere Europese landen.[50]
- Het Nederlandse wagenpark is echter ouder ten opzichte van omringende landen met min of meer vergelijkbare welvaart (Luxemburg, Denemarken, België).
- De gemiddelde leeftijd van de personenauto's in het wagenpark van de Europese Unie is 12,7 jaar (inclusief oldtimers).[51]

Tabel 13: Gemiddelde leeftijden in wagenparken van Europese landen begin 2025

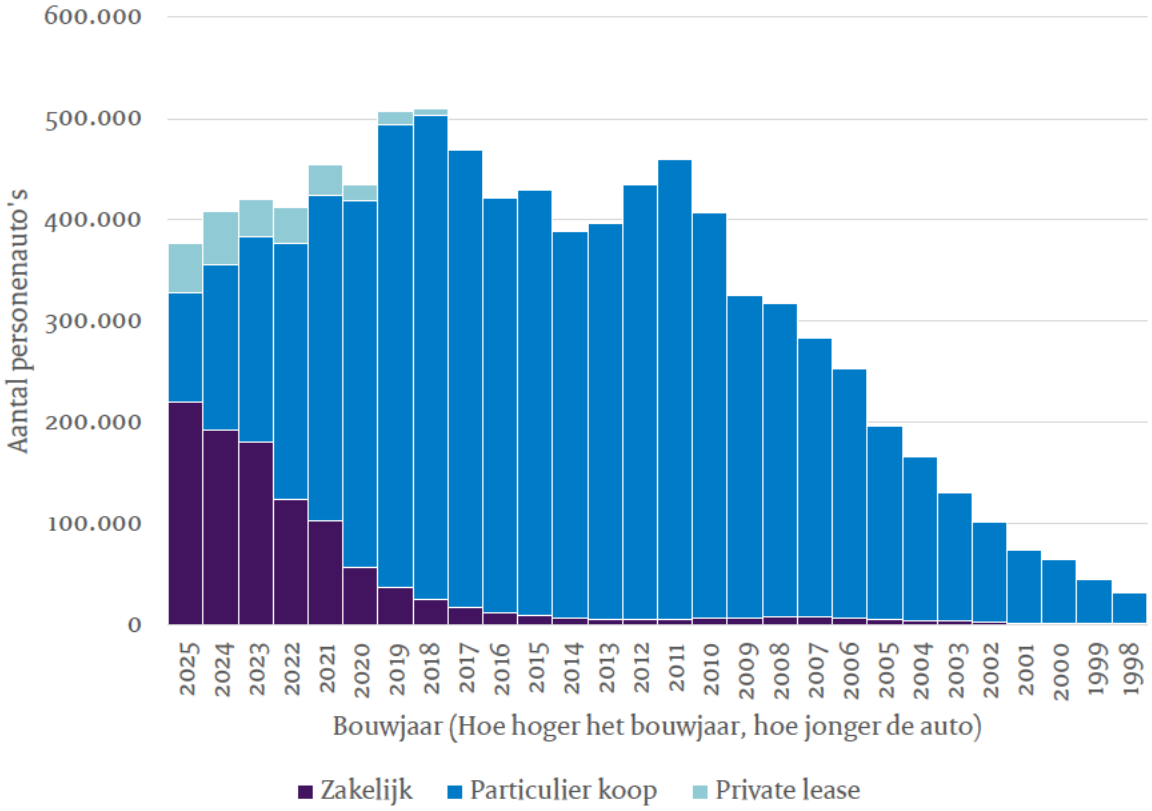
Rang	Land	Gem. Lft.	Rang	Land	Gem. Lft.
1	Luxemburg	8,2	15	Italië	13,0
2	IJsland	8,9	16	Kroatië	13,4
3	Oostenrijk	9,2	17	Finland	13,6
4	Ierland	9,7	18	Portugal	14,1
5	Denemarken	9,8	19	Cyprus	14,4
6	België	10,1	20	Spanje	14,5
7	Zwitserland	10,5	21	Slowakije	14,6
8	Duitsland	10,6	22	Litouwen	14,8
9	Verenigd Koninkrijk	10,8	23	Letland	15,1
10	Noorwegen	11,4	24	Polen	15,2
11	Frankrijk	11,5	25	Hongarije en Roemenië	15,6
12	Slovenië	11,6	26	Tsjechië	16,5
13	Zweden	11,8	27	Estland	17,5
14	Nederland	12,1	28	Griekenland	17,8

[50] Report – Vehicles on European roads 2026 - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association

[51] Bij de niet-EU landen Noorwegen, Zwitserland, IJsland en het Verenigd Koninkrijk varieert de gemiddelde wagenparkleeftijd tussen de 8,9 en 11,4 jaar

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

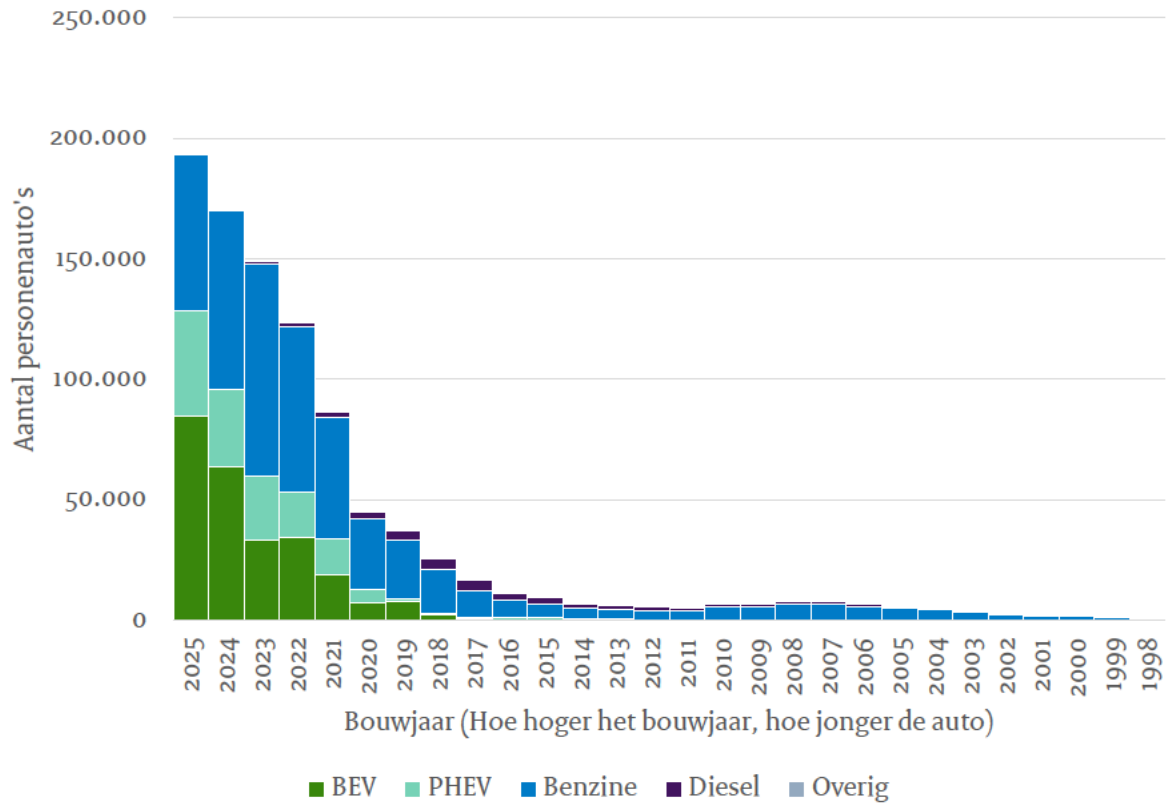
- Zakelijke rijders rijden vooral auto's tot en met 5 jaar oud.
- De private lease markt bestaat voornamelijk uit jongere auto's tot en met 7 jaar oud.
- Hoe ouder het bouwjaar, hoe groter het aandeel particuliere koop.



Figuur 79: Wagenpark personenauto's ultimo 2025 naar bouwjaar (ouder dan 1998 niet getoond) en soort eigenaar/gebruiker

7.3.4. Aandrijflijnen per bouwjaar in het zakelijke wagenpark

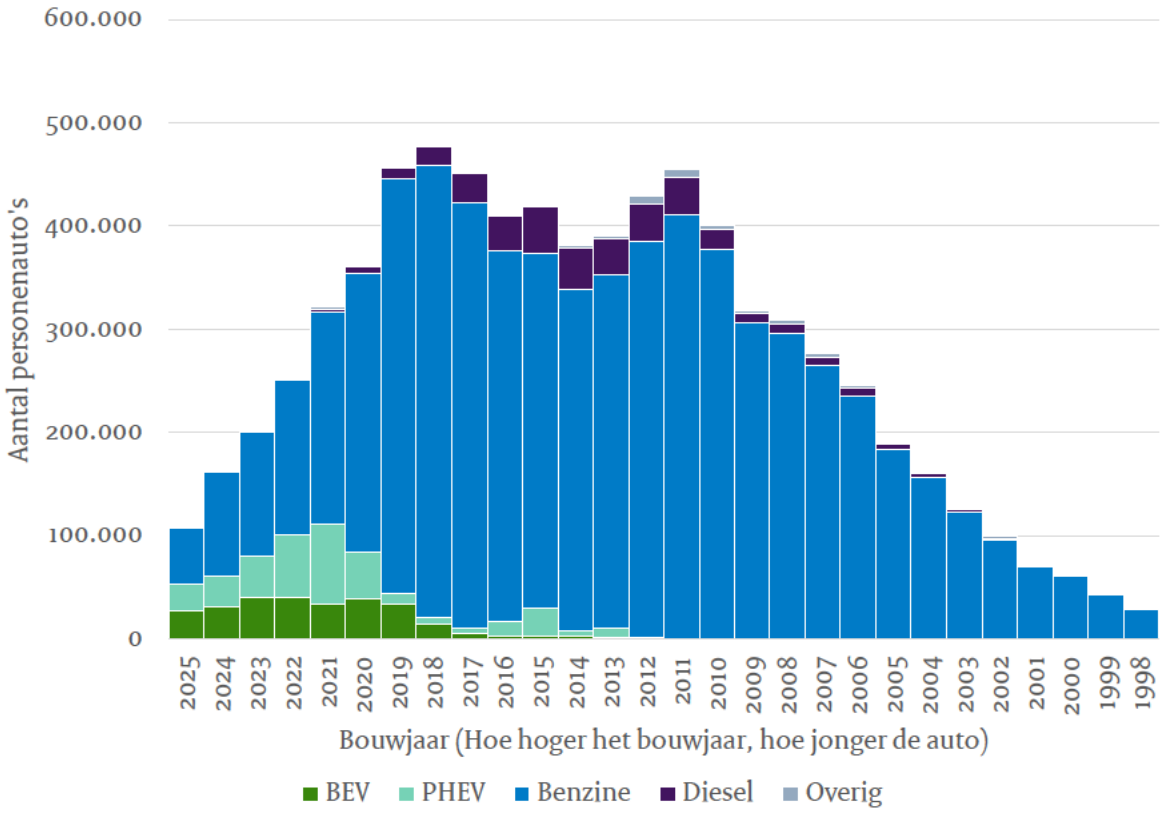
- In het zakelijke deel van de markt bestaat een groot deel van de auto's met een recent bouwjaar uit BEV's. Van de auto's met bouwjaar 2024 betreft dit 43%. Bij de PHEV's is dit 23%.
- Iets meer dan de helft (53%) van het zakelijke wagenpark bestaat uit benzineauto's en de overgrote meerderheid daarvan is, anders dan bij particulieren, ook van de laatste 5 bouwjaren.



Figuur 80: De aandrijflijnen per bouwjaar (ouder dan 1998 niet getoond) in het zakelijke wagenpark ultimo 2025

7.3.5. Aandrijflijnen 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, alhoewel in de meest recente enkele bouwjaren BEV en PHEV duidelijk een steeds groter aandeel innemen (bijna 46% in bouwjaar 2025).



Figuur 81: De aandrijflijnen per bouwjaar (ouder dan 1998 niet getoond) in het particuliere (incl. private lease) wagenpark ultimo 2025

7.4. Kilometrages

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

Figuur 82 toont de afgelegde afstanden in 2024 per aandrijflijn[52]. Benzineauto's zijn in de overgrote meerderheid en legden gezamenlijk de grootste afstand af. Eind 2024 vertegenwoordigden BEV-personenauto's 6% van het wagenpark en waren BEV's verantwoordelijk voor 9% van de gereden kilometers (Tabel 14). Dit komt grotendeels op conto van de zakelijke BEV-rijders want met een aandeel van 3% in het wagenpark waren zij goed voor 6% van de totale afgelegde afstand van personenauto's. In 2024 omvatte BEV's 28% van de zakelijk gereden kilometers. In de particuliere markt waren BEV's verantwoordelijk voor ruim 4% van de kilometrages (Tabel 15).

Gemiddelde kilometrage BEV en PHEV relatief hoog

Het gemiddelde kilometrage[53] (Figuur 83) van BEV's, PHEV's en diesel ligt relatief hoog, aangezien dit veelal jonge auto's zijn (uitgezonderd diesel) en ook relatief vaker in gebruik zijn bij zakelijke rijders. Zoals blijkt uit o.a. 54, bestaat 53% 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 82).

Hoe ouder een auto, hoe minder kilometers

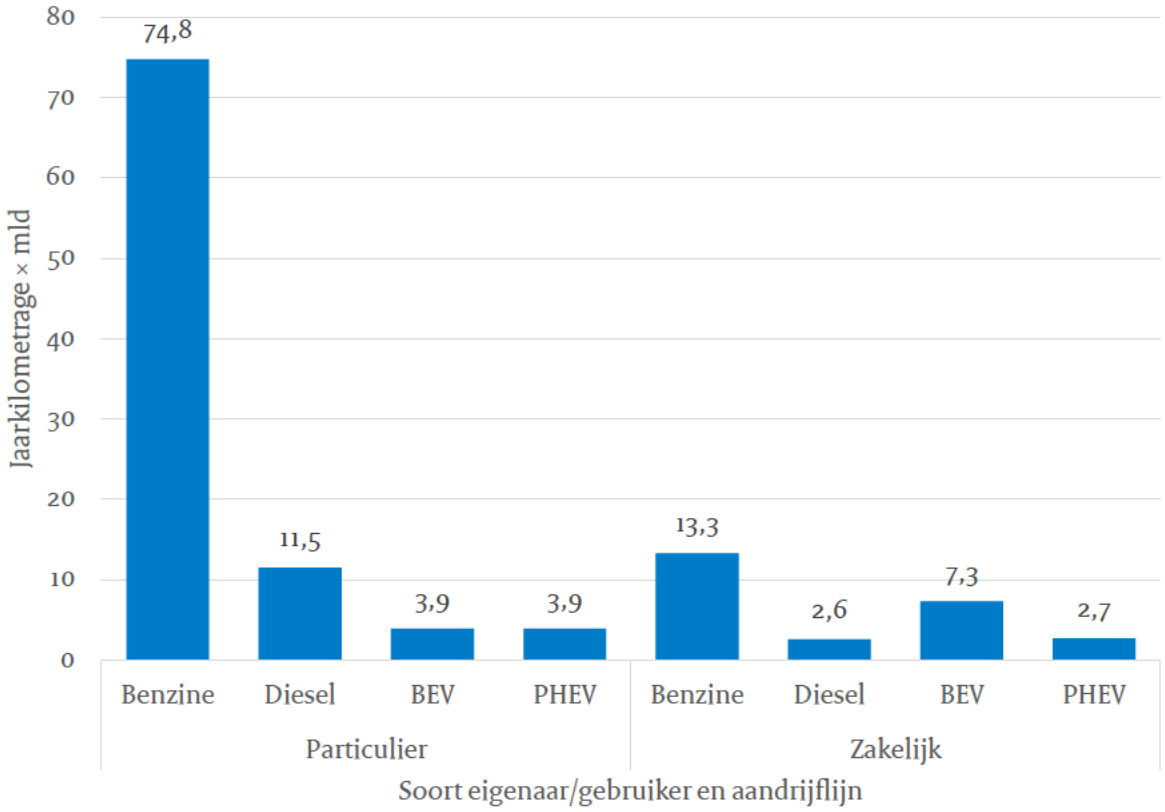
In Figuur 84 worden de kilometrages naar leeftijd weergegeven. Over het algemeen geldt: hoe ouder een auto, hoe minder afgelegde kilometers. BEV-auto's zijn relatief jong en vaak in gebruik bij zakelijke rijders. Het verband tussen leeftijd en kilometrages is bij deze aandrijflijn nog niet in de grafiek 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.

[52] Kilometragedata over 2025 is nog niet beschikbaar.

[53] In de beschikbare kilometragedata van CBS zijn FCEV's meegeteld bij de BEV's. Eind 2024 waren er 632 FCEV's en er waren 557.812 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/gebruikerswaarbij de benzineauto's in 2024 bijna 75 miljard kilometer aflegden, ofwel 62% van de totale afgelegde afstand.
- Zakelijke BEV-personenauto's legden in 2024 bijna tweemaal zoveel kilometers af als particulieren.
- In 2024 reden BEV's 9% van totale afgelegde afstand van personenauto's (Tabel 14).
- In 2024 omvatte BEV's 28% van de zakelijk gereden kilometers en ruim 4% van de particuliere kilometrages (Tabel 15).



Figuur 82: De jaarkilometrages in 2024 per soort eigenaar/gebruiker per aandrijflijn [54]

[54] Stekkerauto's: aantallen en kilometers | CBS

Tabel 14: De aandelen van aandrijflijnen in het totale wagenpark (WP)[55] versus het aandeel in de totale kilometrage (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%

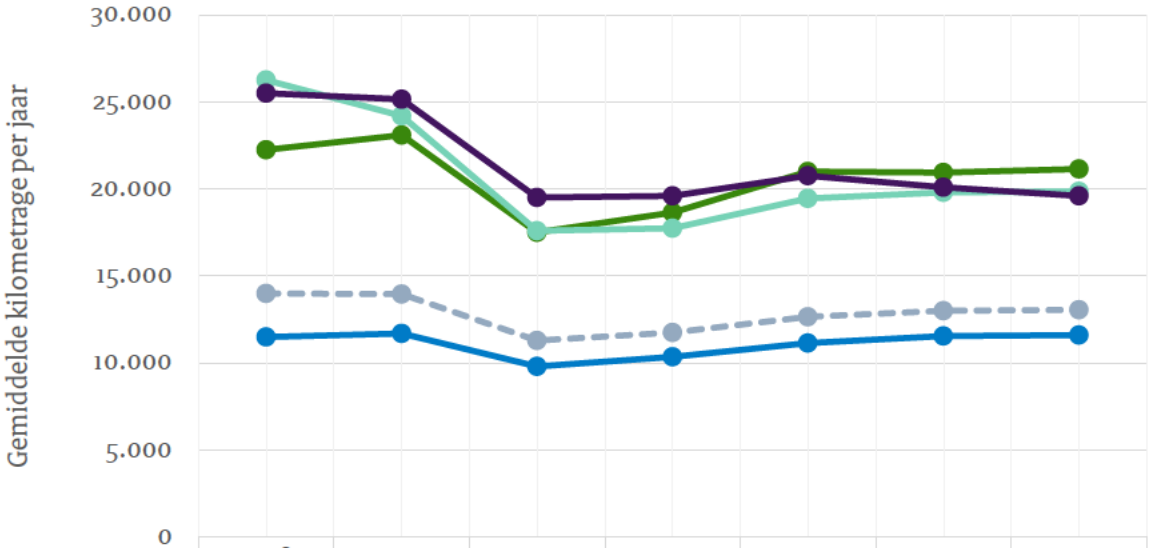
Tabel 15: De aandelen van de aandrijflijnen en van de gereden afstanden (KM) per particuliere, zakelijke en totale wagenpark (WP)[55] in 2024

	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%

[55] 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 gemiddelde[56] aantal gereden kilometers[57] per jaar was 13.061 km in 2024.
- 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 voertuigen[58].
- Het gemiddelde kilometrage van BEV en PHEV auto's is de laatste 3 jaren ongeveer gelijk.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
BEV	22.250	23.100	17.500	18.650	21.000	20.950	21.150
PHEV	26.250	24.200	17.600	17.750	19.450	19.800	19.850
Benzine	11.500	11.700	9.800	10.350	11.150	11.550	11.600
Diesel	25.500	25.150	19.500	19.600	20.750	20.100	19.600
Totaal	14.000	13.950	11.300	11.750	12.650	13.000	13.050

Figuur 83: Het 365/366 dagen gemiddelde kilometrage[57] van personenauto's per soort aandrijflijn[59] in de jaren 2018-2024

[56] Gemiddeld kilometrage personenauto's per 365/366 dagen | CBS 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 2025 is nog niet beschikbaar.

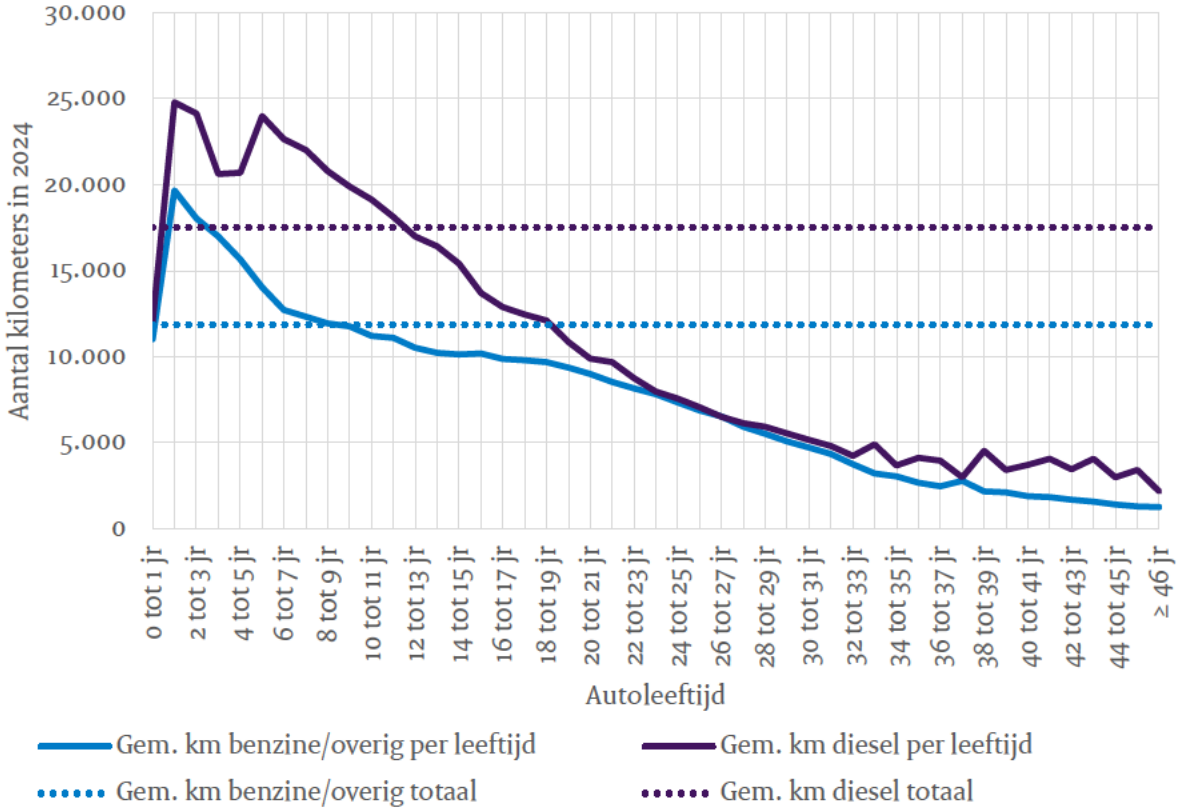
[57] Afgerond op hele vijftigtallen

[58] StatLine - Verkeersprestaties personenauto's; eigendom, brandstof, gewicht, leeftijd

[59] 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 in het getoonde jaar.



Figuur 84: Gemiddelde kilometrages per leeftijd van Nederlandse personenauto's in gebruik in 2024 [60]

[60] Verkeersprestaties personenauto's, leeftijd uitgebreid, brandstof | CBS 'Benzine/Overig' bevat de brandstofsoort Benzine inclusief de 'Overige' categorie. De overige categorie bevat de brandstofsoorten ethanol, elektriciteit, waterstof, CNG en LNG. Kilometrages over 2025 zijn nog niet beschikbaar.

8. Laadinfrastructuur voor elektrische auto's

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)[61]. 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:

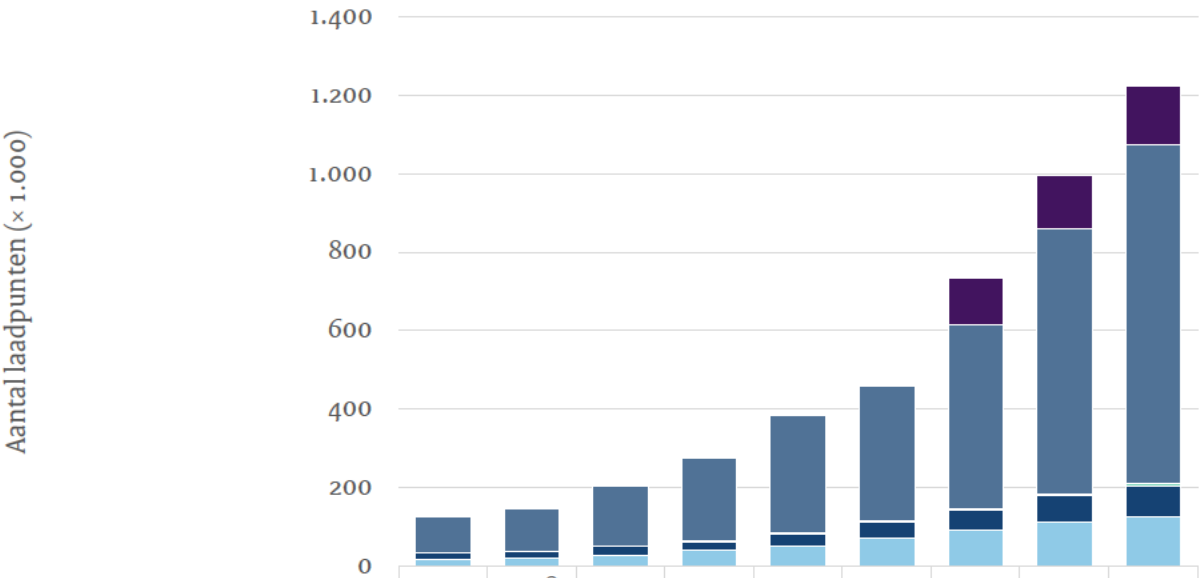
- Publieke laadpunten zijn 24/7 bereikbaar zonder beperkingen en staan op openbaar terrein.
- Semipublieke laadpunten zijn openbaar toegankelijk, maar kunnen beperkingen hebben (bijvoorbeeld in openingstijden of in een maximale tijd dat er geladen mag worden).
- Private laadpunten staan op particulier 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.

[61] 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.

8.1. Aantallen laadpunten

Eind 2025 waren er meer dan 1,2 miljoen laadpunten in Nederland (zie Figuur 85). Dit is een toename van ruim 20% ten opzichte van 2024, toen Nederland circa 1 miljoen laadpunten telde. Het overgrote deel daarvan (83%) bevindt zich op privaat terrein en is niet publiek toegankelijk, zoals thuislaadpunten en werklaadpunten[62]. In 2025 kwamen er bijna 26.000 publiek toegankelijke laadpunten bij (zowel reguliere publieke als semipublieke). Daarnaast waren er in totaal 6.595 snellaadpunten verdeeld over 1.346 locaties.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Werklaadpunten (Schatting)							118,7	134,5	153,2
Thuislaadpunten (Schatting)	92,0	107,9	153,7	211,5	298,0	345,9	468,8	678,4	863,4
Snellaadpunten (>50 kW)	0,7	1,1	1,0	1,7	2,2	3,1	4,3	5,7	6,6
Regulier Semi-publiek	17,4	15,6	21,8	22,4	31,1	41,7	48,5	65,4	76,9
Regulier Publiek	15,3	20,2	27,9	39,8	51,4	69,5	92,4	112,6	126,1

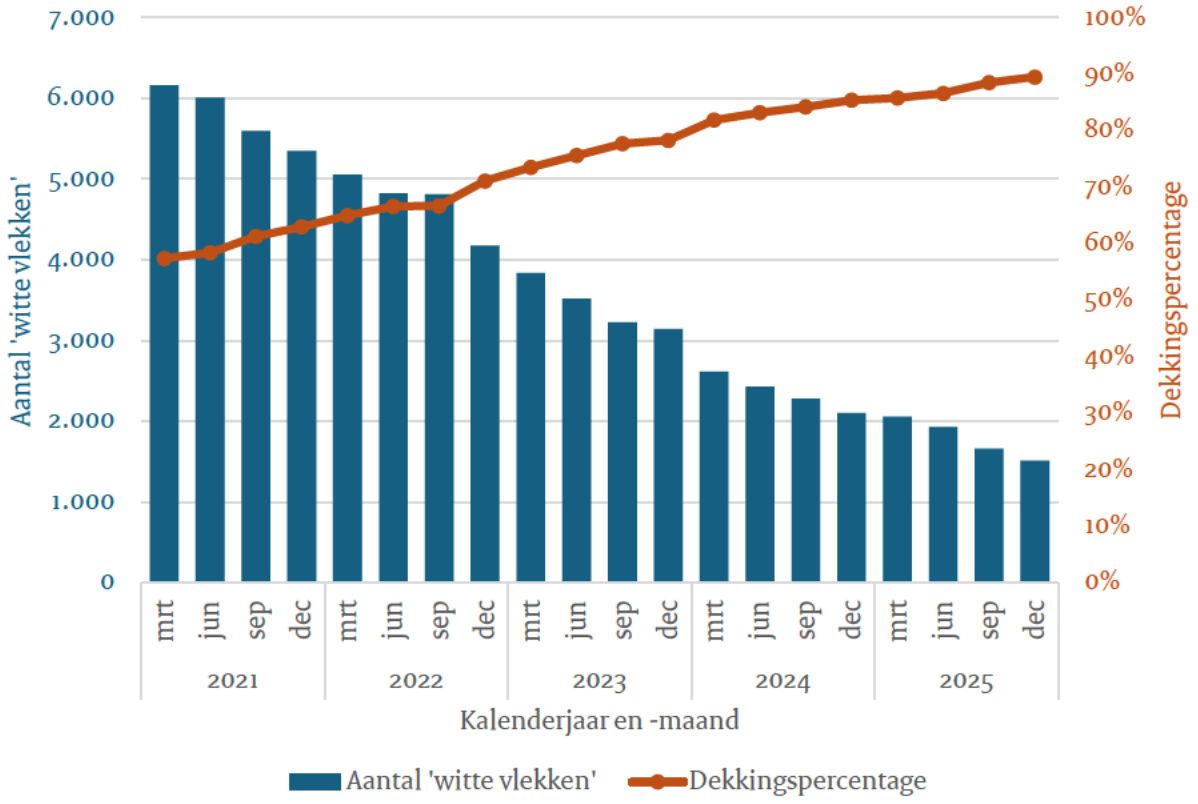
Figuur 85: Aantal laadpunten per soort laadpunt per kalenderjaar

[62] Schattingen van data overwerklaadpunten zijn sinds 2023 beschikbaar.

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 gebied[63], 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.

De dekkingsgraad is gestegen van 57% in maart 2021 tot 90% in december 2025 (zie Figuur 86). In december 2025 waren er nog 1.512 buurten waar een publiek laadpunt moet worden geplaatst om een volledig landelijk dekkend netwerk te realiseren, vergeleken met 6.159 in maart 2021. Op het dashboard van de NAL is een geografische visualisatie te vinden met de betreffende vierkanten[64].



Figuur 86: Aantal 'witte vlekken' (linker y-as) en het dekkingspercentage (rechter y-as) per kalenderjaar en -maand.

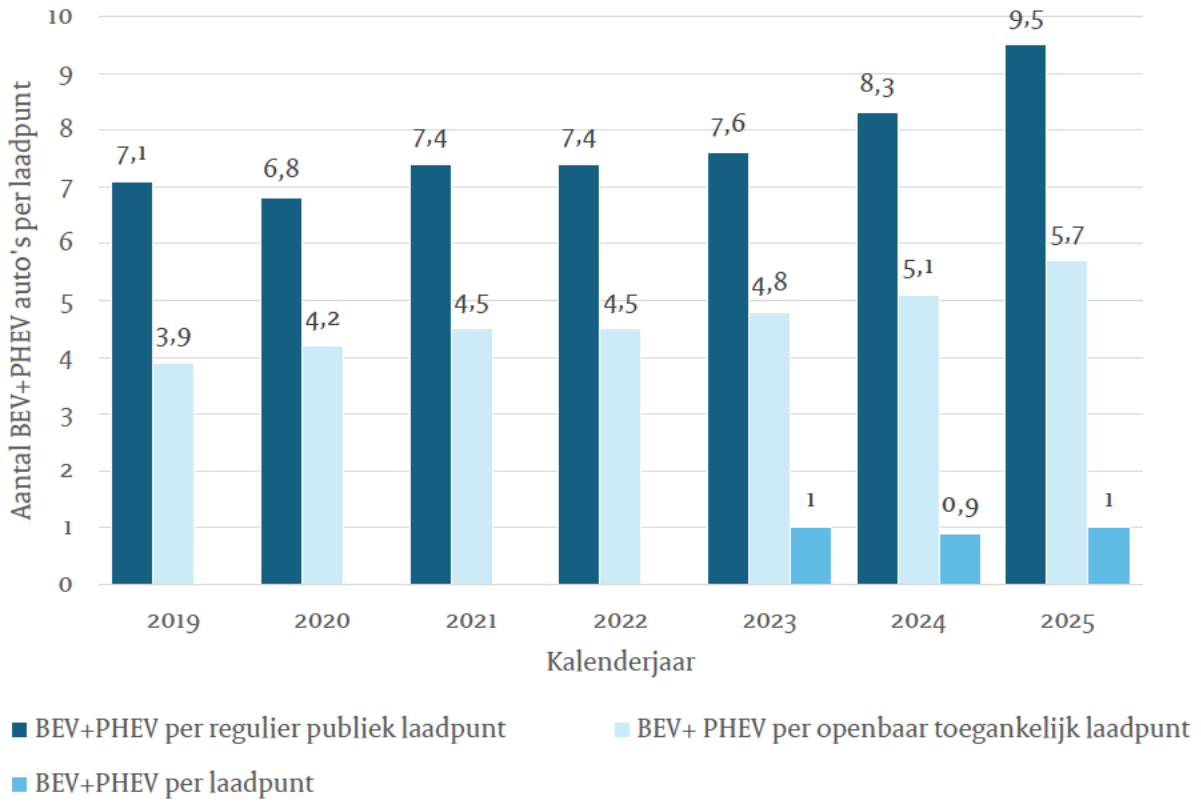
[63] Stedelijkheidsklasse 5 (landelijk) volgens CBS-definitie

[64] Laadpalen_Landelijk Dekkend Netwerk

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

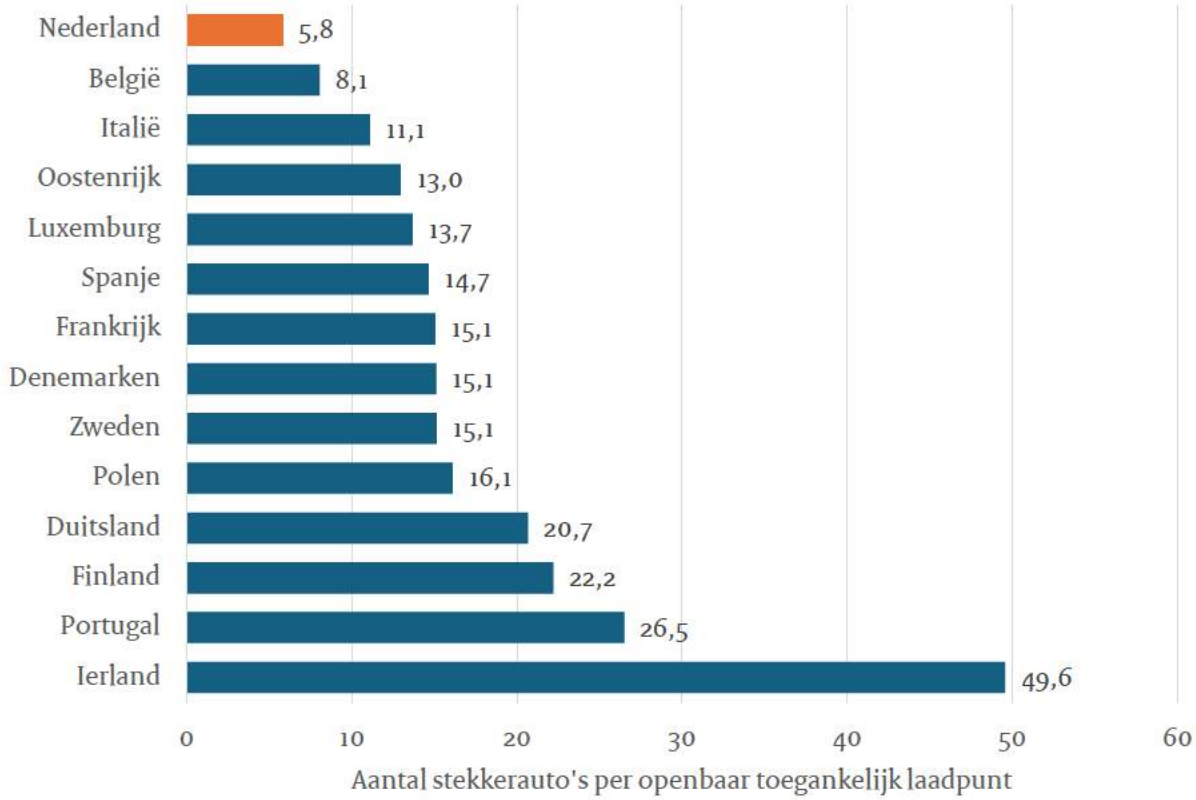
Met een stekker oplaadbare auto's betreffen de volledig elektrische personenauto (BEV) en de plug-in hybride elektrische personenauto (PHEV). De verhouding tussen het aantal met een stekker oplaadbare auto's en het aantal laadpunten geeft inzicht in hoeverre de laadinfrastructuur de groei van het elektrische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

Eind 2025 waren er 5,7 met een stekker oplaadbare personenauto's per openbaar toegankelijk laadpunt (zie Figuur 87). Door de jaren heen is er een afname van het aantal laadpunten ten opzichte van het aantal BEV en PHEV personenauto's. Met andere woorden, het aantal dergelijke auto's neemt sneller toe dan het aantal laadpunten. Desalniettemin is de verhouding tussen auto's en laadpunten in Nederland vergeleken met andere Europese landen nog steeds heel gunstig (zie Figuur 88)[65]. Als ook private laadpunten worden meegeteld (thuis- en werklaadpunten), dan is er in Nederland ongeveer 1 laadpunt per stekkerauto beschikbaar, dit getal blijft stabiel over de afgelopen jaren.



Figuur 87: Aantal BEV+PHEV personenauto's per laadpunt per kalenderjaar.

[65] Bron: Country comparison | European Alternative Fuels Observatory (europa.eu). De internationale vergelijking in Figuur 88 is gebaseerd op cijfers van de EAFO en zijn van een andere peildatum dan de cijfers vanuit de nationale gegevens uit Figuur 87. Vandaar het verschil tussen een ratio in beide figuren.



Figuur 88: Het aantal BEV+PHEV personenauto's pre openbaar toegankelijk laadpunt (semipubliek en publiek, zowel reguliere laders als s nelladers) van Europese landen met een relatief grote vloot BEV en PHEV auto's (EAFO data).

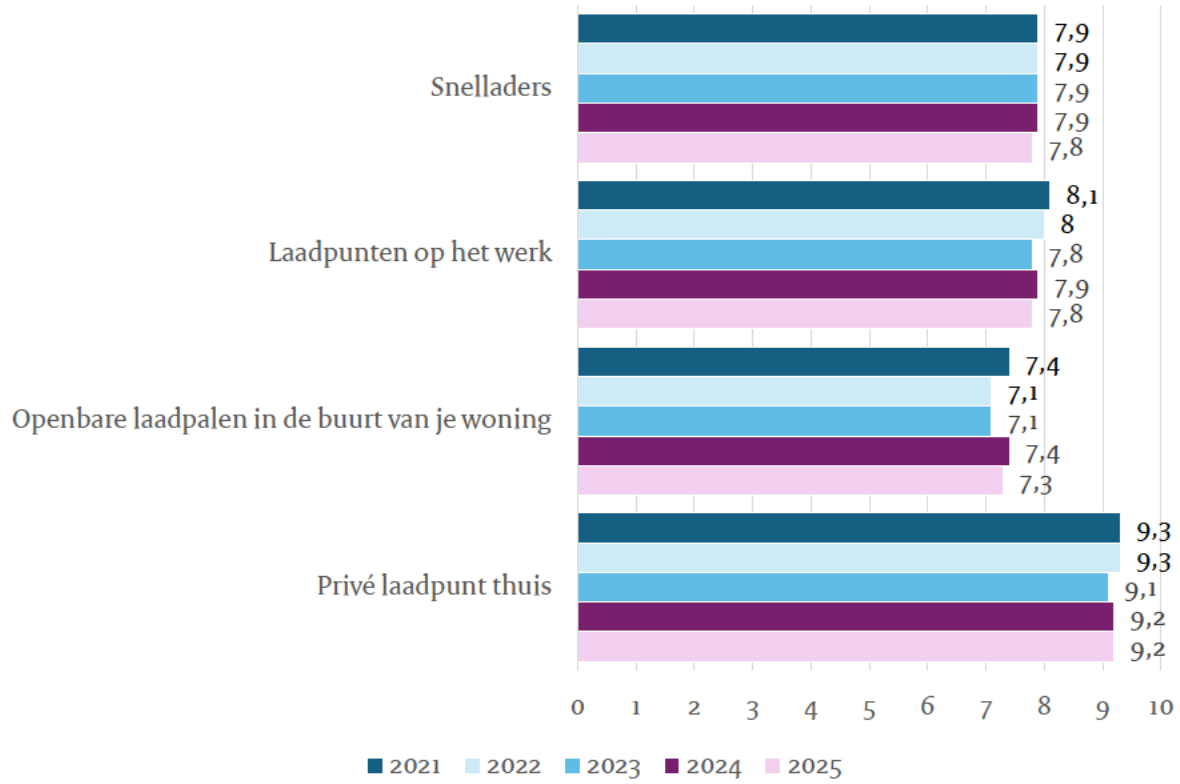
8.4. Beoordeling laadinfrastructuur

In het jaarlijkse Nationaal Laadonderzoek[66] wordt naar de laadervaring van de EV-rijder gevraagd, onder andere in de vorm van een rapportcijfer en de ervaren knelpunten bij het laden.

Openbare laadpunten scoren met een 7,3 het minst hoog, maar nog steeds een ruime voldoende (zie Figuur 89). Dat blijft ongeveer gelijk ten opzichte van eerdere jaren. Het aandeel EV-rijders dat knelpunten ervaart is voor alle soorten afgenomen:

- Openbaar laden: 55% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2024: 60%)
- Snellaadpunten: 25% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2024: 30%)
- Werklaadpunten: 38% van de elektrische rijders ervaart weleens knelpunten (2024: 45%)

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 89: Beoordeling laadinfrastructuur op basis van het Nationaal Laadonderzoek 2025

[66] Bron: Nationaal_Laadonderzoek 2025.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 is gebaseerd op het attribuut 'Voertuigclassificatie' in de brondata (Uitsluitend personenauto. Driewielers/trikes e.d. zijn hier buiten beschouwing gelaten) en verder afgebakend op 'inrichting' (carrosserie) met de volgende 'waarden': cabriolet, coupe, hatchback, limousine, sedan, stationwagen, MPV en de ´missings´ (ervan uitgaande dat de 'missings' 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 totaaltellingen 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 16 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.[67]

[67] In het basisregister voertuigen (BRV, ook wel kentekenregister genoemd) zijn tot 2 decennia geleden kampeerwagens deels geregistreerd als bedrijfsauto. Sindsdien worden kampeerwagens standaard als personenauto geregistreerd. Vandaar dat in Tabel 16 in de kolom 'buitengesloten' te zien is dat het procentuele aandeel van jaar tot jaar is toegenomen.

Tabel 16: 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	8.169.661	94,0%	142.361	1,6%	378.551	4,4%	8.690.573
2017	8.306.985	93,8%	155.457	1,8%	389.077	4,4%	8.851.519
2018	8.438.954	93,8%	167.651	1,9%	393.654	4,4%	9.000.259
2019	8.567.803	93,7%	180.494	2,0%	398.111	4,4%	9.146.408
2020	8.658.844	93,6%	189.730	2,1%	400.121	4,3%	9.248.695
2021	8.781.403	94,0%	205.052	2,2%	351.034	3,8%	9.337.489
2022	8.854.658	94,0%	218.555	2,3%	344.886	3,7%	9.418.099
2023	8.971.324	93,6%	231.049	2,4%	377.430	3,9%	9.579.803
2024	9.143.003	93,4%	241.962	2,5%	408.926	4,2%	9.793.891
2025	9.304.684	93,1%	252.433	2,5%	432.438	4,3%	9.989.555

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

Met 'doorstroom'[68] 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

[68] 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.

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 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, demontage, 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.

Zakelijke en particuliere delen van de markt

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.

Aandrijflijnen

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 aandrijflijnen:

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

FCEV is relevant vanuit het oogpunt van zero-emissie, maar vanwege de relatief erg lage aantallen van FCEV (aandeel in wagenpark eind 2025: 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 17 is een indicatieve vertaling weergeven 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.: Dacia Spring, Kia Picanto, Hyundai i10, Toyota Aygo X, Volkswagen E-UP!, Renault Twingo);
- Segment B betreft het compacte segment (bijv.: Peugeot e-208, Opel Corsa-e, Jeep Avenger Electric, Volkswagen Polo, Renault Clio, Mini Cooper,Toyota Yaris Cross);
- Segment C betreft het kleine middensegment (bijv.: Kia E-Niro, BMW IX1, Toyota Corolla, Ford Focus, Ford Kuga, Audi A3, Skoda Elroq, Skoda Octavia, Kia EV3, Kia Sportage, Volkswagen Tiguan);
- Segment D betreft het grote middensegment (bijv.: Skoda Enyaq, Kia EV6, BMW I4, Volvo V60, Skoda Kodiaq, Audi A4, Tesla Model 3, Tesla Model Y);
- Segment E betreft het grote en/of luxe en/of sportieve segment (BMW 5-serie, Mercedes E-klasse, Audi A6, Tesla Model S, Tesla Model X).

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

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 17: Indicatieve vertaling traditionele segmentering naar nieuwe segmentering

RDC indeling (anno 2020)

Segmenten	Segmentnaam
A	Submini / small
B	Klein / city / subcompact
C	Kleine middenklasse / lower family
D	Middenklasse / upper family
E	Hogere middenklasse / executive
F	Groot / lower luxury
G	Lower sports
H	Upper sports / supercars
I	Groot en luxueus / upper luxury

- 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

Traditionele indeling

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

Revnext indeling

Segmenten	Segmentnaam
A	Submini / small
B	Klein / city / subcompact
C	Kleine middenklasse / lower family
D	Middenklasse / upper family
E	E+F+G+H+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. beleidsprikkels worden vervangen door een modern ZE voertuig). Tegelijkertijd leggen die voertuigen doorgaans ook relatief weinig kilometers af en dragen relatief weinig bij aan de totale emissie van personenauto's (al is de emissie per kilometer vaak wel hoger dan gemiddeld). Daarom zijn deze auto's niet meegenomen in de berekening van de gemiddelde leeftijden in diverse onderdelen van dit rapport. 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. Overigens is de internationale vergelijking de leeftijd inclusief de oldtimers omdat vanuit de internationale bronnen geen andere data beschikbaar is.

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 2.4). 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. Dit wagenpark groeide van ca. 33.000 ultimo 2015 naar bijna 242.000 ultimo 2025. 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 Lease[69], dat leasen voor de consument bereikbaarder maakte. Inmiddels is 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 CO_2 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 NOx, 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.

Batterijgewicht

De data over batterijgewicht is beperkt en de onderdelen m.b.t. batterijgewicht in dit rapport bieden niet meer dan een indicatief beeld. In de nieuwverkopen vanaf 2021 (bijna 580.000 auto's) zijn gemiddeld bij ca. 55% van de auto's gegevens m.b.t. batterijgewicht beschikbaar. In de nieuwverkopen van uitsluitend 2025 (bijna 158.000 auto's) gaat het om gemiddeld 50%. Maar het is niet evenredig verdeeld over segmenten en merkmodellen. Er zijn zelfs merken waarover helemaal geen gegevens beschikbaar zijn.[70] Verder kunnen fabrikanten verschillen in de batterijen die zij toepassen: sommige merken zetten sterk in op 'cutting edge' batterijen, waar anderen juist de laagste prijsklasse inkopen. Bovendien is niet heel duidelijk hoe een fabrikant het batterijgewicht heeft bepaald (pack niveau, met

[69] https://www.keurmerkprivatelease.nl/home

[70] Merken zonder batterijgewichtgegevens: Yueda-Human Horizons, Xpeng, Voyah, Vinfast, Toyota, Togg, Tesla Motors, Suzuki, Subaru, Ssangyong, Seres, Rolls Royce, Rimac, Ora, Omoda, Moke, Mini, Mg, Melex, Maserati, Lynk&Co, Lucid Motors, Leapmotor, Kg Mobility, Jaecoo, Jac, Honda, Hendrikus, Geely, Ford, Fisker, Dongfeng, Dfsk, Detroit Electric, Bmw, Atlas Technologies, Aion
Merken met batterijgegevens bij minder dan de helft van de auto's (1% t/m 49%): Volvo, Tesla, Smart, Polestar, Mercedes-Benz, Lexus, Hyundai, Ds Automobiles, Audi
Merken met batterijgegevens bij 50% t/m 99% van de auto's: Zeekr, Volkswagen, Skoda, Renault, Porsche, Opel, Nio, Jeep, Genesis, Fiat, Faw, Dacia, Cupra, Citroen, Byd, Alpine, Aiways
Merken met 100% batterijgegevens: Seat, Nissan, Mitsubishi, Mazda, Lotus, Lancia, Kia, Jaguar, Deepal, Bmw I, Alfa Romeo, Abarth

of zonder vloeistoffen en toebehoren, etc.). Dus in theorie kunnen er ook in dat opzicht verschillen tussen fabrikanten bestaan.

Laadsnelheid

De laadsnelheid van een elektrische auto wordt bepaald door:

- De lader (Laadpaal): Een laadpaal levert een maximaal vermogen (bijv. 11 kW thuis of tot 350 kW bij een snellader). Snelladen (gelijkstroom, DC) is vele malen sneller dan regulier laden (wisselstroom, AC).
- Type batterij in de auto: Veel elektrische auto's hebben een 400-Volt-systeem en kunnen snelladen tussen de 75 kW en 150 kW. Dankzij de nieuwste 800-Volt-laadtechniek kan de Porsche Taycan tot wel 350 kW snelladen en de Hyundai IONIQ 5 en KIA EV6 tot 240 kW
- De auto (AC/DC-limiet): Niet elke auto kan het maximale vermogen van een snellader aan. Het boordsysteem van je auto bepaalt hoeveel stroom er maximaal in de accu mag.
- Accutemperatuur: Een accu laadt het meest efficiënt op bij een optimale temperatuur (vaak rond de 20-30°C). Is de accu te koud, dan verloopt het laden traag. Veel moderne EV's warmen de batterij automatisch op als je een snellader als bestemming instelt (preconditioneren).
- Leeftijd en de conditie van de batterij: Naarmate accu's ouder worden, worden ze minder efficiënt. Ze kunnen minder energie opslaan en snelladen verloopt minder soepel. De laadtijden kunnen geleidelijk toenemen, vooral bij oudere elektrische auto's zonder actief koelsysteem.
- Laadniveau (Laadcurve): Om de batterij te beschermen, laadt een auto nooit continu op topsnelheid. De snelheid piekt tussen de 10% en 80%. Boven de 80% neemt de laadsnelheid sterk af, waardoor de laatste procenten relatief veel tijd kosten.

Aanbod occasions: data van Gaspedaal.nl

Zoals genoemd in paragraaf 0, wordt voor de beschrijving van het aanbod van occasions gebruik gemaakt van data van Gaspedaal.nl[71]. 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;
- 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. In dat geval worden deze auto's niet verder meegenomen en wordt beperkt tot de auto's waarvoor een koppeling met RDW gegevens mogelijk was;
- 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 500 km 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

[71] Gaspedaal.nl

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. Voor wat betreft gemiddelde prijzen, kilometrages en leeftijden wordt in dit rapport aangenomen dat Gaspedaal.nl een representatief beeld geeft van het totale occasionaanbod.

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 https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2026/
- Private lease: autoleasemarkt-in-cijfers-2025.pdf, RDC en RDW
- Europese doelstellingen CO_2-uitstoot (WLTP): eu-co2-standards-cars-vans-may23.pdf
- Nationaal Occasion Onderzoek 2024: Automotive Management en VWE Automotive
- CBS bevolkingsontwikkeling: StatLine - Bevolkingsontwikkeling; maand en jaar
- CBS samenstelling huishouding: StatLine - Huishoudens; samenstelling, grootte, regio, 1 januari
- CBS rijbewijsbezit: StatLine - Personen met een rijbewijs; rijbewijscategorie, leeftijd, regio, 1 januari, Bijna 11,7 miljoen mensen hebben autorijbewijs | CBS
- CBS aantallen en kilometers stekkerauto's: Stekkerauto's: aantallen en kilometers | CBS, Vooral huishoudens met hoog inkomen hebben een stekkerauto | CBS, 3. Resultaten | CBS
- CBS kilometrage: Gemiddeld kilometrage personenauto's per 365/366 dagen | CBS
- CBS verkeersprestaties personenauto's: Verkeersprestaties personenauto's, leeftijd uitgebreid, brandstof | CBS
- Europese vergelijking aantal stekkerauto's en aantal laadpunten: EU27 + UK, Norway, Iceland, Switzerland, Turkey, Liechtenstein | European Alternative Fuels Observatory (europa.eu)
- Laadinfra data: Eco-Movement - the leading platform for EV charging station data, Monitoring en dashboards | Nationale Agenda Laadinfrastructuur, Nationaal Laadonderzoek 2025.pdf
- Definities en toelichting op laadinfra: Laden van elektrische voertuigen, Laadinfrastructuur - Definities en methodes - Nederland
- Data waterstoftankstations: Overzicht Waterstoftankstations H2BeNeLux