



Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen

Overzicht van ontwikkelingen tot medio 2023
Uitgebreide samenvatting

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Team Duurzame Mobiliteit



Voorwoord

Deze uitgebreide samenvatting is ontwikkeld op basis van het volledige trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen – editie 2023. Deze samenvatting biedt een beknopt overzicht van de trends tot medio 2023 en licht de belangrijkste grafieken en tabellen toe die in het trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen zijn gepresenteerd.

Mocht naar aanleiding van deze samenvatting behoefte zijn aan uitgebreide inzichten of diepgaande onderbouwing, dan verwijzen wij naar het volledige trendrapport.

Afkortingen

BEV:	Battery Electric Vehicle / Batterij Elektrisch Voertuig
FCEV:	Fuel Cell Electric Vehicle / waterstofauto
NEDC:	New European Driving Cycle
PHEV:	Plug-in Hybrid Electric Vehicle / Plug-in Hybride Voertuig
TCO:	Total Cost of Ownership
WLTP:	Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure
WTMM:	Wettelijk toegestane maximum massa
ZE:	'Zero Emission' (BEV en FCEV)








Doel en achtergrond

Het trendrapport geeft inzicht in de ontwikkelingen in het aanbod, de in-/uitstroom en het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen tot en met juni 2023. Deze voertuigen betreffen bedrijfsvoertuigen (incl. pick-up trucks) met een WTMM tot en met 3,5 ton. Elektrische bestelauto's met een WTMM tot 4.250 kg zijn in dit rapport ook als lichte bedrijfsauto's meegenomen, omdat deze voertuigen na aftrek van het (meer)gewicht van het accupakket vergelijkbare voertuigen zijn als grote bestelauto's tot 3.500 kg WTMM. Onder andere ontwikkelingen op het gebied van ZE ingroei worden beschreven. Inzicht in deze ontwikkelingen is relevant met het oog op het behalen van (Europese en binnenlandse) CO₂-doelstellingen en onder andere de invoering van milieu- en zero-emissiezones in steden.

Om ontwikkelingen bij lichte bedrijfsvoertuigen goed te kunnen monitoren, zijn binnen deze voertuigsoort segmenten van vergelijkbare voertuigen gedefinieerd, namelijk Klein, Middel, Groot, Extra Groot en Pick-up. De hoofdkenmerken en verschillen tussen de segmenten zijn in Tabel 1 weergegeven.

Tabel 1 Hoofdkenmerken lichte bedrijfsvoertuigen per segment o.b.v. kenmerken nieuwverkopen 2022¹

Segment:	Klein	Middel	Groot	Extra groot	Pick-up
					
Leeggewicht (kg) [gem]	1.200-1.600 [1.400]	1.600-2.150 [1.900]	1.900-2.550 [2.150]	2.050-3.000 [2.400]	2.000-2.800 [2.300]
Laadvermogen (kg) [gem]	550-1.000 [750]	750-1.450 [1.050]	850-1.550 [1.250]	500-1.450 [1.050]	650-1.150 [950]
Laadvolume (m ³)	3-4	5-7	8-11	13-16	
Lengte voertuig (m)	4,5	5,0-5,5	5,5-6,0	6,0-7,0	5,0-5,5
Prijsklasse voertuig ² [gem]	16-33k [22k]	25-49k [35k]	30-58k [41k]	30-60k [41k]	31-85k [54k]
CO ₂ -emissie (g/km) ³ [gem]	128-154 [139]	173-209 [193]	216-321 [249]	235-375 [281]	226-377 [250]
Voorbeelden:					
VW	Caddy	Transporter	Crafter	Crafter	
Renault	Kangoo	Trafic	Master	Master	
Opel	Combo	Vivaro	Movano	Movano	
Peugeot	Partner	Expert	Boxer	Boxer	
Mercedes-Benz	Citan	Vito	Sprinter	Sprinter	
Citroen	Berlingo	Jumpy	Jumper	Jumper	
Ford	TransitConnect	Transit Custom	Transit	Transit	Ranger / F150
Toyota	Proace city	Proace			Hilux
Nissan	Townstar	Primastar	Interstar	Interstar	Navara

De volgende onderdelen van deze samenvatting gaan net als het volledige rapport dieper in op de instroom, uitstroom en het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen.

¹ De spreiding rond het gemiddelde is opgesteld op basis van het 5^e en 95^e percentiel.

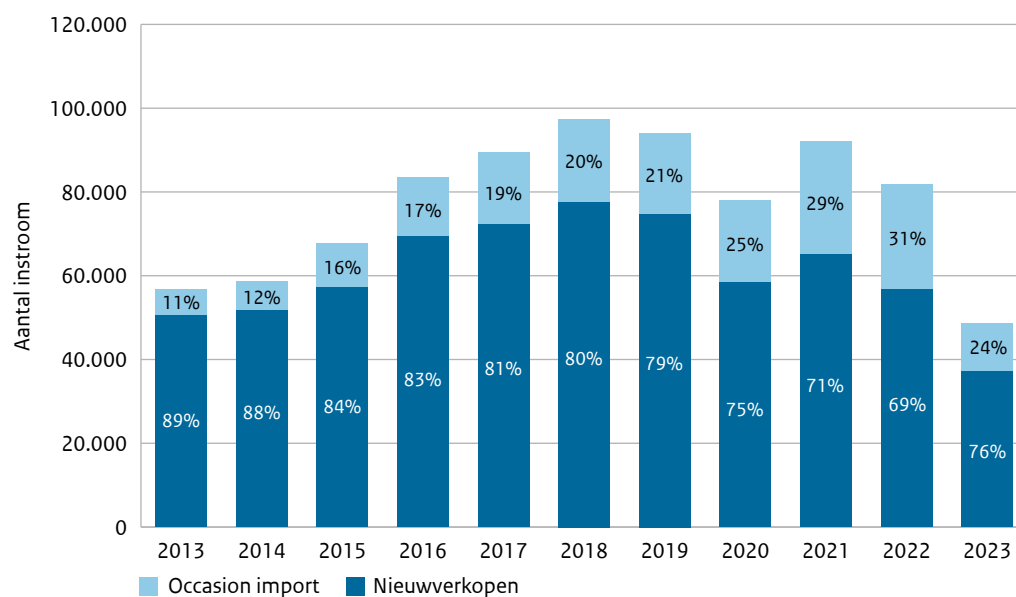
² Exclusief BPM en BTW

³ WLTP-normuitstoot op basis van diesel bedrijfsvoertuigen

Instream

De totale instroom van lichte bedrijfsvoertuigen bestaat uit nieuwverkopen en de import van occasions uit het buitenland. Zowel nieuwverkopen als occasion import zijn tussen 2012-2018 toegenomen. In 2020-2022 is er een daling van de nieuwverkopen en een toenemend aandeel import. Deze trend lijkt in de eerste helft van 2023 te keren, doordat het aandeel van de nieuwverkopen richting pre-Coronajaar 2019 lijkt te normaliseren (zie Figuur 1).

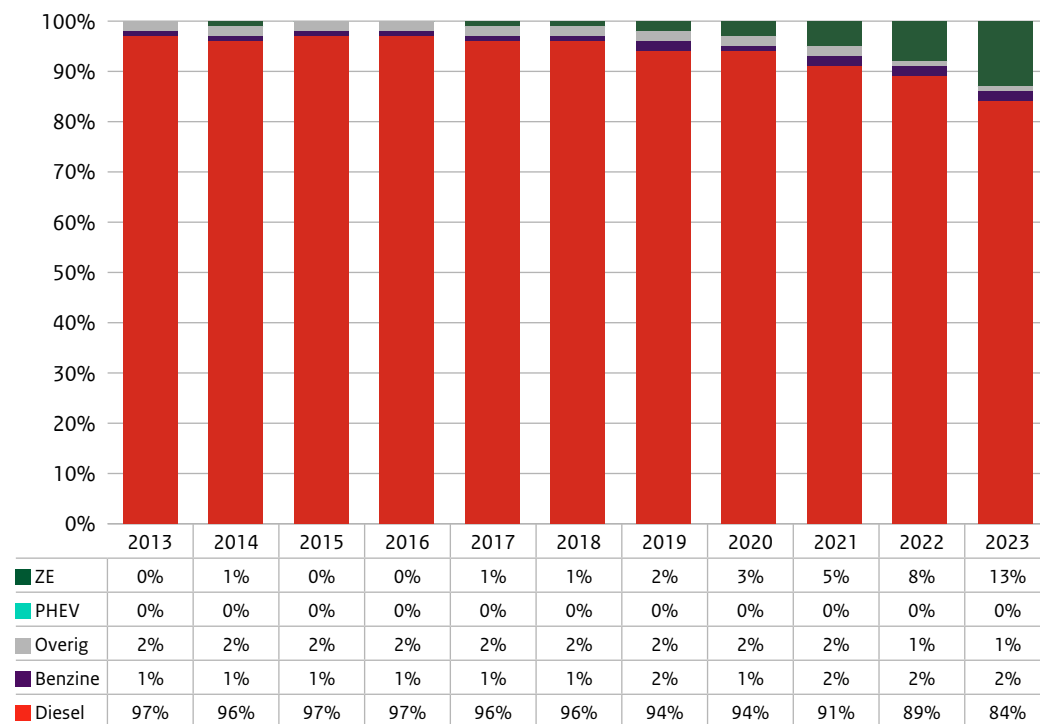
Figuur 1 Instream lichte bedrijfsvoertuigen: nieuwverkopen en occasion import per jaar ultimo 2013-2022 en 2023 t/m juni



Het aanbod van lichte ZE bedrijfsvoertuigen is sterk uitgebreid richting 2023. In alle segmenten zijn inmiddels voertuigen beschikbaar. In de categorie ZE vallen de aandrijflijnen BEV en FCEV. Echter bestaat ZE tot nu toe vrijwel geheel uit BEV voertuigen. FCEV is amper aanwezig in de nieuwverkopen. De ZE nieuwverkopen hebben zich ontwikkeld van bijna uitsluitend kleine bedrijfsvoertuigen naar een aandeel binnen alle segmenten vanaf 2020.

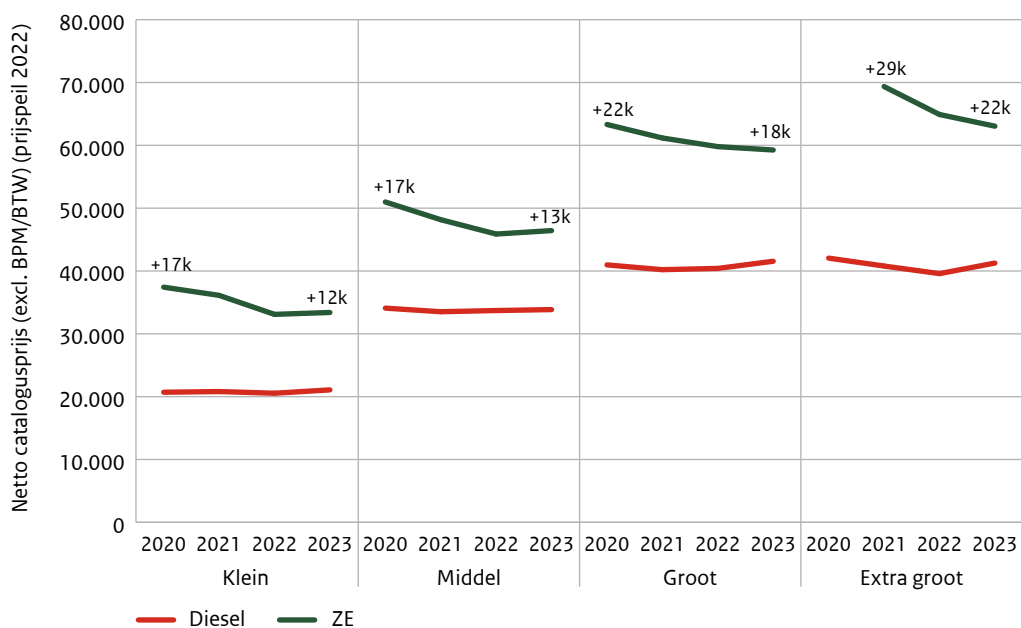
Het totale aandeel ZE in de nieuwverkopen is toegenomen van 3% in 2020 naar 5% in 2021, 8% in 2022 en naar 13% in de eerste helft van 2023. Niettemin is diesel met een aandeel van 87% in 2022 nog steeds verreweg de meest verkochte aandrijflijn (zie Figuur 2).

Figuur 2 Brandstofmix nieuwverkopen jaar ultimo 2013-2022 en 2023 t/m juni



De prijzen van ZE ten opzichte van diesel liggen aanzienlijk hoger: gemiddeld €12.000 tot €13.000 hoger in het kleine en middensegment, en €18.000 tot €22.000 hoger in het grote en extra grote segment (zie Figuur 3). De aanschafprijzverschillen van ZE voertuigen zitten in een dalende trend, al lijkt de prijsdaling in de eerste helft van 2023 te stagneren. Naast aanschafprijs is de TCO vaak een belangrijk(er) criterium in de voertuigkeuze^{4 5}. Omdat ZE lagere brandstof- en onderhoudskosten per gereden kilometer heeft, zijn de verschillen op basis van de TCO kleiner dan op basis van aanschafprijzen.

Figuur 3 Bandbreedte voertuigprijzen nieuwverkopen, gewogen gemiddelde per segment 2020-2023: diesel versus ZE

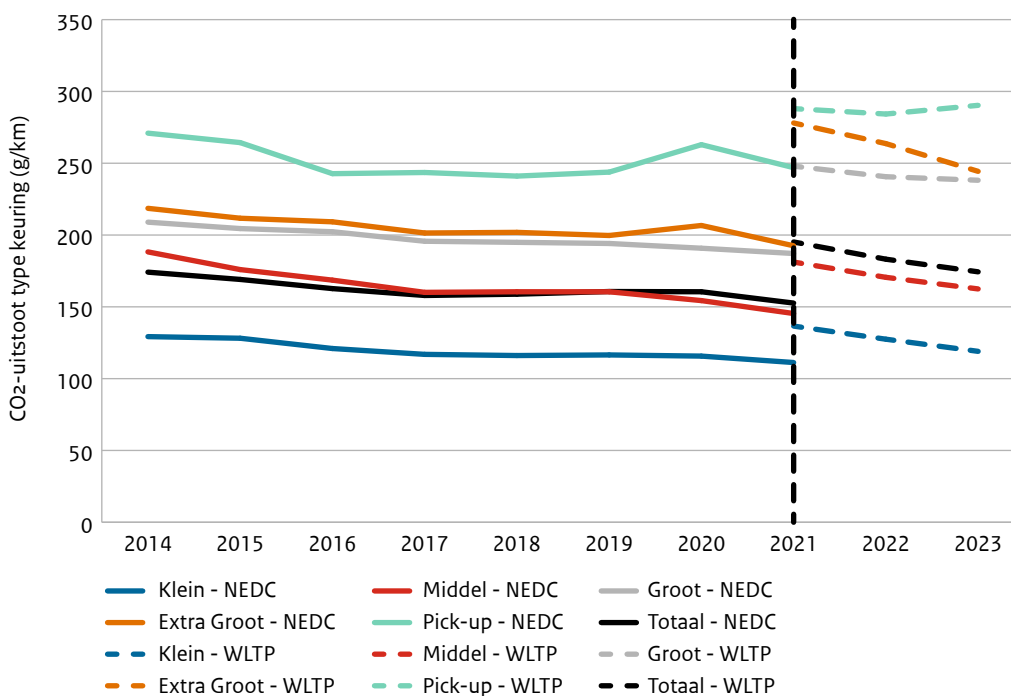


⁴ Bron: Effectenstudie – Afbouw BPM-vrijstelling voor ondernemers (Revnext, 2022)

⁵ Bron: Achtergrondrapport bestelautomodel (Revnext, 2022)

De uitstoot en het verbruik van een voertuig worden gemeten aan de hand van een gestandaardiseerde testmethode genaamd WLTP. Dit was tot voor kort de NEDC-testmethode, maar is recentelijk veranderd naar de verbeterde testmethode genaamd WLTP⁶. In Figuur 4 wordt de gemiddelde CO₂-uitstoot per segment weergegeven voor alle aandrijfliijnen samen. Over de gehele weergegeven periode is een daling zichtbaar. Wat opvalt is dat vanaf 2020 de trend een steilere daling laat zien. Deze daling hangt voor een groot deel samen met de toename van het aandeel ZE voertuigen in de nieuwverkopen.

Figuur 4 Gemiddelde CO₂-uitstoot (NEDC/WLTP) per segment, nieuwverkopen alle aandrijfliijnen jaar ultimo 2014-2022 en 2023 t/m juni



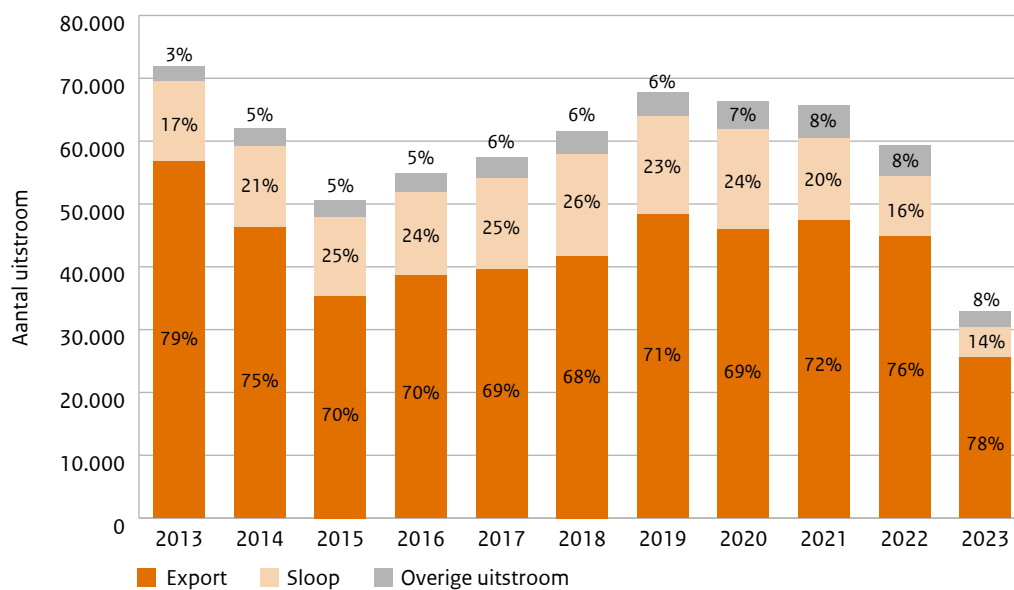
De CO₂-uitstoot van dieselvoertuigen daalt over deze periode ook, maar minder snel dan in Figuur 4. Het gemiddelde diesel voertuig kwam in 2021 uit op 159 g/km (NEDC) en medio 2023 op 199 g/km (WLTP). Vanaf 2021 is de gemiddelde CO₂-emissie van dieselvoertuigen (met tegelijkertijd de overgang op WLTP) bijna niet verder gedaald. De totale gemiddelde uitstoot van de nieuwverkopen (diesel en ZE samen) daalt daardoor de laatste jaren vrijwel alleen door ingroei van ZE voertuigen en niet door dalende emissies van dieselvoertuigen. De gemiddelde CO₂-emissie van de occasion import volgt met enige vertraging de trend in de nieuwverkopen en daalde, namelijk van 217 naar 186 g/km.

⁶ Voertuigen worden de laatste jaren niet meer met de NEDC-standaard gemeten, maar met de WLTP-procedure. De waarden worden echter nog wel teruggerekend naar vergelijkbare NEDC-waarden, waardoor deze gegevens tot en met 2021 nog goed beschikbaar zijn. Vanaf 2022 zien we dat de NEDC-waarden minder worden gerapporteerd, terwijl de vulling van de WLTP-waarden aanzienlijk toeneemt. Daarom is besloten om vanaf 2022 alleen te rapporteren over WLTP. Het jaar 2021 is dus een overgangsjaar waarin beide waarden worden weergegeven.

Uitstroom

De uitstroom bestaat voor het overgrote deel uit export en sloop. Een klein deel bestaat uit andere uitstroom redenen, zoals diefstal. In Figuur 5 zijn deze aandelen weergegeven. Vooral kleine bestelauto's bereiken het einde van hun levensduur in Nederland, terwijl grotere lichte bedrijfsvoertuigen voor een aanzienlijk deel geëxporteerd worden.

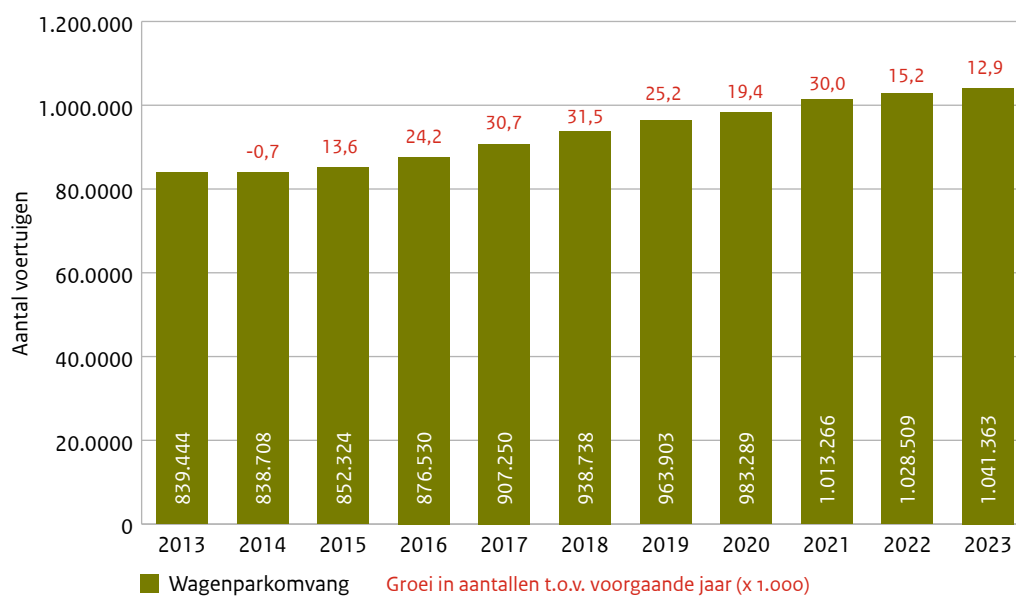
Figuur 5 Uitstroom lichte bedrijfsvoertuigen per soort uitstroom per jaar ultimo 2013-2022 en 2023 t/m juni



Wagenpark

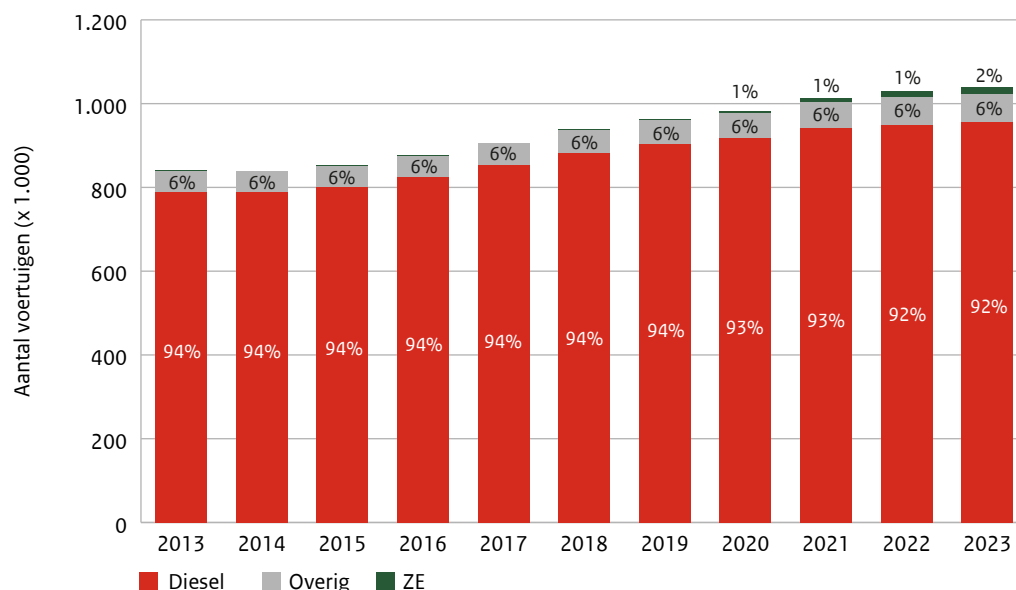
Het wagenpark lichte bedrijfsvoertuigen is gegroeid tot 1,04 miljoen voertuigen medio 2023 (zie Figuur 6). De rood gedrukte getallen boven de staven geven de groei ten opzichte van het voorgaande jaar weer. Bijvoorbeeld in 2022 is het wagenpark met ongeveer 15.000 voertuigen gegroeid ten opzichte van het jaar daarvoor. Na 2014 neemt het wagenpark elk jaar toe in aantallen voertuigen in het wagenpark.

Figuur 6 Omvang van het wagenpark en de groei t.o.v. het voorgaande jaar van lichte bedrijfsvoertuigen per jaar ultimo 2013 t/m 2022 en 30 juni 2023



De aandelen van de verschillende brandstofgroepen in het wagenpark zijn heel geleidelijk aan het verschuiven richting ZE: circa 92% bestaat uit diesel, een klein deel uit benzine en overig, en 1,8% is ZE (Figuur 7). In 2014 reden er ruim 1.200 ZE-lichte bedrijfsvoertuigen rond, in de eerste helft van 2023 is dat aantal gestegen naar ruim 18.000.

Figuur 7 Omvang (aantallen x 1.000) en brandstofaandelen in wagenpark, per jaar ultimo 2013-2022 en 30 juni 2023



Lichte bedrijfsvoertuigen rijden gemiddeld bijna 19.000 kilometer per jaar (zie Tabel 2), waarbij de gemiddelde jaarkilometrages van jonge voertuigen het hoogst liggen en afnemen naarmate voertuigen ouder worden. Jonge lichte bedrijfsvoertuigen rijden de eerste zes jaar gemiddeld zo'n 23.000 (segment 'Klein') tot 35.000 (segment 'Extra groot') kilometer per jaar.

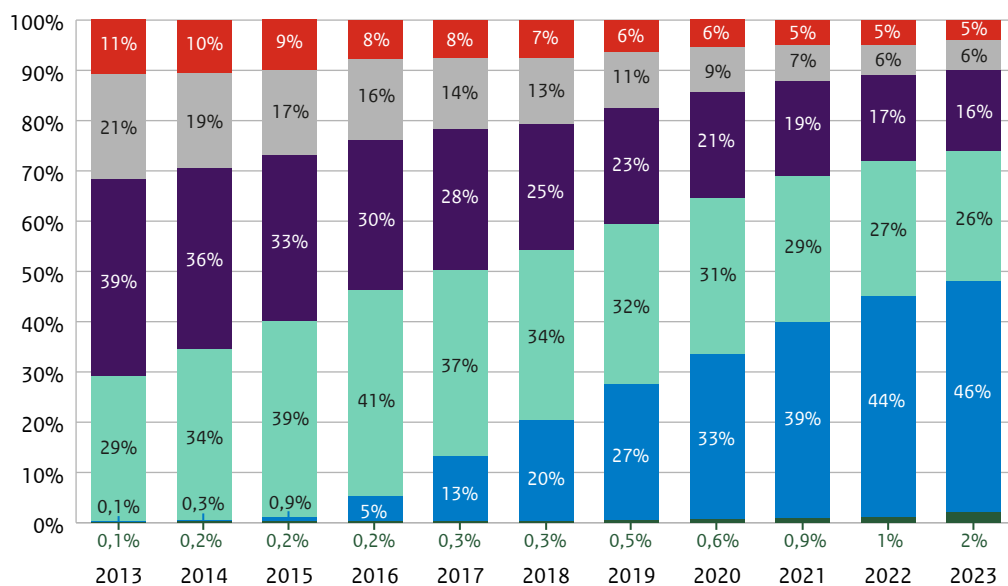
Tabel 2 Gemiddelde jaarkilometrages per segment lichte bedrijfsvoertuigen, nieuw en totaal⁷

2021	Nieuw (gebruiksjaar 1-6)	Totaal
Klein	22.841	15.902
Middel	24.665	19.812
Groot	25.755	19.475
Extra groot	35.140	26.157
Totaal	25.564	18.955

⁷ O.b.v. "voertuigen 365 dagen in gebruik"

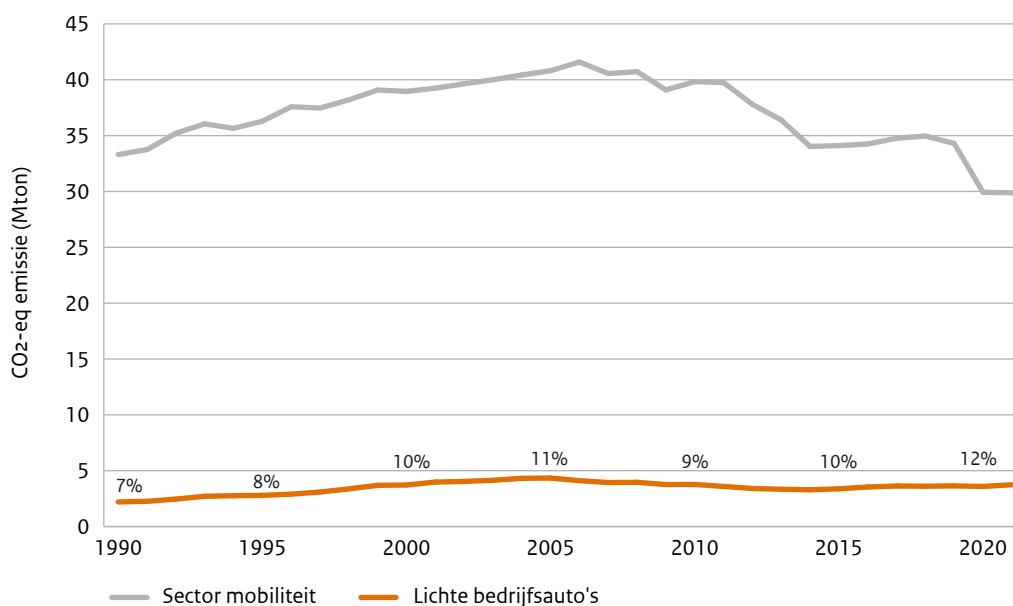
Om de leefbaarheid van steden te verbeteren en de uitstoot te verminderen, worden in verschillende gemeenten zero-emissiezones ingevoerd. Elk voertuig krijgt door de RDW een emissieklasse toegewezen op basis waarvan wordt bepaald of dit voertuig in deze zones mag rijden. De emissieklasse wordt bepaald aan de hand van de euronorm en geeft een indicatie van hoe vervuilend een voertuig is. Door wagenparkvernieuwing neemt het aandeel van het wagenpark met lagere en meer vervuilende emissie- klassen steeds verder af (zie Figuur 8). Met de samenstelling van het wagenpark in medio 2023 zou bijna 75% van het wagenpark nog toegang tot zero-emissiezones hebben tot 1-1-2027 en bijna 50% tot 1-1-2028. Vanaf 2028 zou dit slechts 1,8% van het wagenpark zijn op basis van de huidige cijfers.

Figuur 8 Percentages per emissieklasse in het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen i.r.t. de toegangsregels van zero-emissiezones, per jaar ultimo 2013-2022 en 2023 t/m juni



Lichte bedrijfsvoertuigen veroorzaken een CO₂-uitstoot van circa 3,7 Mton en hebben een aandeel van 12% in de totale uitstoot van de Mobiliteitssector (zie Figuur 9). Als gevolg van de Covid 19-epedemie zijn de totale CO₂-emissies door de gehele sector Mobiliteit in 2020-2021 sterk gedaald, terwijl de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen niet zijn gedaald. Vermoedelijk kan dit verklaard worden door de meer logistieke inzet van lichte bedrijfsvoertuigen, bijvoorbeeld thuisbezorgdiensten.

Figuur 9 CO₂-uitstoot lichte bedrijfsvoertuigen als aandeel van totale sector mobiliteit conform IPCC-voorschriften, in 1990-2021⁸



Conclusie

Concluderend kan gesteld worden dat het aandeel ZE lichte bedrijfsvoertuigen in de nieuwverkopen snel toeneemt, maar nog relatief klein is in het wagenpark. Het overgrote deel van het wagenpark bestaat nu nog uit diesel voertuigen. Er kan in deze sector in de komende jaren nog een substantiële winst behaald worden in de verduurzaming van de sector mobiliteit.

⁸ Afwijkend op de andere data, is de data van CBS alleen beschikbaar t/m 2021. De data loopt daarmee iets achter op de overige grafieken.

Colofon

Datum:

29 november, 2023

Uitgebracht door:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Revnext

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij vragen:

Elektrischrijden@rvo.nl

Publicatienummer:

RVO-034-2024/BR-DUZA