

31305 Mobiliteitsbeleid  
32813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid  
Nr. 537 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur  
en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2026

Via deze brief wordt invulling gegeven aan de toezegging om de Kamer schriftelijk te informeren over "...de mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen voor het stimuleren van de tweedehandsmarkt voor volledig elektrische auto's (EV's)". Deze toezegging is gedaan tijdens het commissiedebat duurzaam vervoer op 14 januari 2026. In december is een vergelijkbare motie in de Eerste Kamer aangenomen, deze wordt ingevuld door de staatssecretaris van Financiën<sup>1</sup>.

### **Ontwikkeling elektrisch wagenpark**

Personenauto's betreffen een aanzienlijk deel van de mobiliteitssector en veroorzaken 50% van alle CO<sub>2</sub> uitstoot van deze sector. Oudere personenauto's zijn daarnaast een bron van NOx uitstoot. Elektrificatie van personenauto's neemt de CO<sub>2</sub> en NOx emissies volledig weg en draagt daarmee bij aan schone lucht. In 2025 was 41,3% van de nieuwverkopen en 7,3% van alle personenvoertuigen een EV. In 2050 zou het volledige wagenpark emissievrij moeten zijn om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen. Omdat een auto in het Nederlandse wagenpark gemiddeld pas met een leeftijd van 20,2 jaar naar de sloop gaat<sup>2</sup>, lijkt met de huidige maatregelen het behalen van het wettelijke doel in 2050 lastig te worden. Het doel in 2050 is niet alleen van belang vanuit de klimaatdoelstellingen maar ook vanwege strategische autonomie. Door elektrificatie verkleinen we de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen en versterken we onze energie-autonomie.

### **Noodzaak tot het nemen van maatregelen voor de tweedehandsmarkt**

---

<sup>1</sup> [Motie-Koffeman \(PvdD\) c.s. over het behouden van meer elektrische voertuigen voor de Nederlandse tweedehandsmarkt \(36.812, 0\) - Eerste Kamer der Staten-Generaal](#)

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/08/trendrapport-nederlandse-markt-personenautos-editie-2025>

Voor de meeste Nederlanders zijn tweedehands auto's aantrekkelijker dan nieuwe; er worden meer dan zes keer zoveel tweedehands auto's gekocht dan nieuwe auto's. In 2025 werden iets minder dan 1,6 miljoen personenauto's verhandeld op de tweedehands markt, waarvan slechts circa 85.000 EV's (5,3%). In 2024 was dat vergelijkbaar (4.9%)<sup>3</sup>. Het aandeel elektrische voertuigen in de tweedehands markt groeit langzaam.

Deze langzame groei van de tweedehands EV markt wordt volgens de elektrisch rijden monitor van de ANWB ten eerste veroorzaakt doordat particulieren onzekerheid ervaren over het toekomstige autobeleid. Als reden hiervoor wordt het wisselende beleid sinds eind 2024 genoemd (zoals tijdelijke mrv kortingen voor EV die in hoogte wisselen, afschaffen van de subsidies voor elektrische auto's)<sup>4</sup>. Ten tweede sluit de vraag nog niet aan op het aanbod van elektrische occasions. Oudere elektrische occasions (Bijv. tussen de 10-15 jaar oud met een lagere aanschafprijs van rond de 3000 euro) hebben vaak een te kleine actieradius en zijn ook in aantallen beperkt.

Jongere occasions zijn breder beschikbaar en zijn door de hogere afschrijvingen toegankelijker geworden voor een deel van de consumenten. Maar ook hier sluit de vraag nog onvoldoende aan op het aanbod. Uit onderzoek blijkt dat specifiek de aanschafkosten als barrière worden gezien, ook al is er sprake van lagere gebruikskosten. Een gevolg hiervan is de aanzienlijke export van voormalige leaseauto's die na afloop van de leaseperiode verkocht worden<sup>5</sup>.

Een goede beschikbaarheid van betaalbare EV's is nodig om iedereen in Nederland mee te kunnen nemen in de transitie naar elektrisch vervoer en zorgt ook voor een verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Een goed werkende tweedehands markt draagt hieraan bij, en speelt ook een rol in een versnelde daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's in Nederland.

## **Mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen**

---

<sup>3</sup> RVO: '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.

<sup>4</sup> Elektrisch rijden monitor ANWB

<sup>5</sup> Hier wordt gekeken naar de occasion import en export. Nieuwe auto's worden vrijwel altijd geïmporteerd.

In het rapport “routes naar realisatie”<sup>6</sup> zijn recent mogelijke keuzes voor de klimaat- en energietransitie inzichtelijk gemaakt t.b.v. de formatie. In dit rapport komen ook mogelijke maatregelen voor de elektrificatie van het wegverkeer aan bod. Daarnaast heb ik van de sector bij monde van het Formule E-Team een brief ontvangen (zie bijlage) waarin maatregelen voor de komende jaren worden voorgesteld. Ook wordt gekeken naar bredere hervorming van de autobelastingen. Hiertoe loopt onderzoek naar omvorming van de mrb grondslag om deze techniek-neutraal te maken. Op basis van deze documenten schets ik hieronder de belangrijkste maatregelen voor de komende jaren die een bijdrage zouden kunnen leveren aan een goed functionerende tweedehandsmarkt. Deze maatregelen worden richting zomer 2026 verder uitgedacht en doorgerekend<sup>7</sup>, ook in samenwerking met het Formule E-team (waarin onder andere BOVAG, RAI, ANWB, Natuur en Milieu, VER en VNA zijn vertegenwoordigd).

#### *Greentimerregeling*

Door het Formule E-team is gesuggereerd om voor de zakelijke markt te kijken naar een nieuwe bijtellingskorting voor elektrische auto's ouder dan 5 jaar (ook wel de greentimerregeling genoemd). Doel van een dergelijke regeling is om elektrische auto's na afloop van de leasetermijn langer voor het Nederlandse wagenpark te behouden, de export van EV's te beperken en om de periode te overbruggen waarin deze auto's nog te duur zijn voor de particuliere markt. Belangrijk aandachtspunt is dat een dergelijke regeling niet ten koste mag gaan van de nieuwverkoop van elektrische auto's. Mede naar aanleiding van de motie Koffeman<sup>8</sup> werkt het kabinet de technische vormgeving en de voor- en nadelen van deze regeling verder uit. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

#### *Subsidie voor tweedehands elektrische auto's*

Het Formule E-team adviseert daarnaast om de komende jaren een tijdelijke subsidie voor particulieren voor de aanschaf van een tweedehands EV in te voeren. Gedacht kan worden aan een subsidiebedrag van circa 2000 euro per auto zoals eerder ook bij de succesvolle subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) het geval was. Deze maatregel zorgt voor het aanjagen van de tweedehandsmarkt, voorkomt de export van in

---

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/12/02/formatierapport-klimaat-en-energie-2025-routes-naar-realisatie-keuzes-voor-het-klimaat-en-de-energietransitie>

<sup>7</sup> Na deze uitwerking moet nog politieke weging en besluitvorming plaatsvinden.

<sup>8</sup> Kamerstukken I 2025-2026, 36.812, 0

Nederland gesubsidieerde EV's en zorgt voor een betaalbaardere overstap voor een brede groep huishoudens.

### *Inruilregeling*

Een variant op de voorgestelde subsidieregeling wordt momenteel uitgewerkt in de vorm van een inruilregeling. Idee is dat bij de sloop van een oudere, fossiele brandstofauto (bijvoorbeeld emissieklasse 1 t/m 4) een slooppremie wordt gegeven die enkel kan worden ingezet voor de aanschaf van een tweedehands EV. Door de regeling neemt het aandeel gebruikte EV's toe in het Nederlands wagenpark. Tegelijkertijd wordt een stimulans geboden om oudere, relatief meer vervuilende auto's uit het wagenpark te laten verdwijnen, wat zowel de stikstof (NOx) uitstoot reduceert als ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Inzet is om de regeling toe te spitsen op de lagere (midden-)inkomens. We onderzoeken de mogelijkheden om ook een vorm van social leasing mee te nemen in de uitwerking van de inruilregeling. Dit betekent wel dat de complexiteit van de maatregel toeneemt omdat er meer informatie gedeeld en gecontroleerd moet worden, maar dit zorgt er wel voor dat lage (midden)inkomens die auto-afhankelijk zijn eerder de overstap kunnen maken. Conform de afspraken uit het maatregelenpakket "Acties weerbaarheid energieschok" wordt getracht de maatregel te versnellen met beoogde start van de regeling in Q4 2026.

### *Energiebelasting publiek laden*

In Nederland beschikt meer dan de helft van de huishoudens niet over een eigen oprit. Het prijsverschil tussen thuisladen en publiek laden is in de afgelopen jaren flink toegenomen en kan oplopen tot 40 cent per kWh. In het rapport "routes naar realisatie"<sup>9</sup> is als beleidsoptie uitgewerkt om opnieuw (net als in de jaren tot en met 2023) een verlaagd energiebelastingtarief voor publieke AC-laadpalen tot 50.000 kWh te introduceren. Ook het Formule E-team adviseert dit. Dit kan de gebruikerskosten voor consumenten zonder eigen oprit verlagen. De belastingdienst geeft aan dat een nieuw verlaagd tarief pas per 1 januari 2030 uitvoeringstechnisch mogelijk is. Voordat de maatregel zou kunnen worden ingevoerd, moet een derogatieverzoek worden ingediend bij en goedgekeurd door de Europese Commissie.

### *Fiscaal - Beprijzing of stimulering via de motorrijtuigenbelasting (mrb)*

---

<sup>9</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/12/02/formatierapport-klimaat-en-energie-2025-routes-naar-realisatie-keuzes-voor-het-klimaat-en-de-energietransitie>

Een deel van de autokosten komt door de belastingen. Automobilititeit wordt belast via aanschaf, bezit en gebruik van een voertuig.<sup>10</sup> Op dit moment is de belastingdruk bij aanschaf van een nieuwe EV (bpm) ten opzichte van fossiel beperkt. Voor de tweedehands markt is de belasting op bezit en gebruik meer van belang dan de belasting op aanschaf. Gebruik van EV's wordt via de energiebelasting belast, bij fossiel is dit via de brandstofaccijnzen. Met occasions worden gemiddeld minder kilometers afgelegd, waardoor het verschil in verbruikskosten tussen een EV (via de energiebelasting) en een vergelijkbare benzineauto (via accijnzen) kleiner is dan bij nieuwe auto's. De mrv belast het bezit van een auto en wordt geheven op basis van het gewicht van het voertuig. Omdat een EV zwaarder is dan een vergelijkbare benzineauto geldt tot 2029 ter compensatie van het technisch meergewicht van het accupakket van een EV een tijdelijke tariefkorting. Onzekerheid over de toekomstige hoogte van de mrv beperkt de ontwikkeling van de tweedehands markt. Conform het coalitieakkoord wordt onderzoek gedaan naar een toekomstbestendige hervorming van de autobelasting naar oppervlakte of omvang binnen de mrv waardoor elektrische auto's uiteindelijk niet meer mrv hoeven te betalen dan een vergelijkbare benzineauto.

Ik hoop de Kamer hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over welke maatregelen denkbaar zijn om de markt voor tweedehands elektrische personenauto's te stimuleren. Voor de zomer zal uw Kamer nader worden geïnformeerd over verkenningen via de eerder benoemde toegezegde brief vanuit de staatssecretaris van Financiën.

De staatssecretaris van Infrastructuur en waterstaat,  
A.W.H. Bertram

---

<sup>10</sup> [De auto rijdt door - contourenbrief hervorming autobelastingen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)