31 305 Mobiliteitsbeleid

32 813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 566 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2026

Met de brief duurzaam vervoer wordt in aanloop naar het commissiedebat duurzaam vervoer ingegaan een aantal actuele ontwikkelingen van de afgelopen tijd, hierbij worden enkele rapporten naar de kamer gestuurd. Tevens wordt met deze brief invulling gegeven aan een motie en een toezegging.

Beleidsontwikkelingen:
- Het trendrapport Nederlandse markt personenauto's
- De inruilregeling en social leasing.
    - Uitvoeringstoets van de inruilregeling
    - Rapport Europese instrumenten stimulering lagere inkomens
    - Eindevaluatie Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren
- De laadinfrastructuur:
    - Ophoging budget Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven
- Ontwikkelingen schoon- en emissieloos bouwen
- Nederlandse non-paper AFIR review

Motie:
- De motie Eerdmans (JA21), waarin wordt verzocht om bij de ontwikkeling van milieubeleid expliciet rekening te houden met het uitzonderingskarakter van oldtimers en ze te erkennen en behandelen als duurzaam mobiel erfgoed (Kamerstuk 31305, nr. 503);

Toezeggingen:
- De toezegging aan lid Pierik (BBB) om de Kamer te informeren of de milieu-Investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) gebruikt kunnen worden om te investeren in voertuigen die gebruik maken van bio-LNG

Beleidsontwikkelingen

Personenauto's

<u>Trendrapport Nederlandse markt Personenauto's</u>

Met deze brief wordt het jaarlijks terugkerende trendrapport Nederlandse markt personenauto's meegestuurd. Het 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. Het biedt een overzicht van trends in de Nederlandse personenautomarkt tot en met 2025. Uit het rapport blijkt dat de ingroei van elektrische auto's tot nu toe conform voorspellingen verloopt maar in de particuliere sector stagneert. Ook laat het rapport zien dat de export van elektrische auto's in 2025 groter was dan de import.

<u>Ontwikkelingen inruilregeling en overzicht mogelijkheden sociale lease-achtige maatregelen</u>

Zonder aanvullende maatregelen stagneert de ingroei van (nieuwe en gebruikte) elektrische auto's in de particuliere sector. In de beantwoording van de Kamervragen van lid Zwinkels[1] is toegezegd verder te onderzoeken of sociale leasing voor elektrische auto's overwogen zou kunnen worden als onderdeel van eventuele maatregelen ter compensatie van stijgende brandstofprijzen. Zoals aangekondigd in het kader van de energieschokmaatregelen wordt momenteel gewerkt aan een inkomensafhankelijke inruilregeling. Het doel van deze regeling is om na demontage van een geschikte, oudere fossiele auto éénmalig een uitkering te verlenen voor aankoop van een tweedehands elektrisch voertuig (EV). Deze eenmalige uitkering kan ook door de aanvrager ingezet worden als een maandelijkse korting op het leasebedrag van een tweedehands EV. Deze regeling is daarmee een vorm van sociale leasing en biedt de mogelijkheid om zonder eigen vermogen toch in aanmerking te komen voor lagere en voorspelbare maandlasten. Ook speelt de regeling in op huidige prijsontwikkelingen in de EV-markt. De ingroei van EV's voor privégebruik stagneerde in de afgelopen jaren en EV's in de kleinere segmenten zijn gemiddeld nog duurder dan een vergelijkbaar benzinemodel[2]. Deze prijsontwikkelingen onderstrepen de relevantie van de regeling als ondersteuning voor de particuliere sector. Het aandeel huishoudens in Nederland dat potentieel kwetsbaar is voor de gevolgen van de energietransitie op het gebied van mobiliteit wordt door TNO in 2024 geschat op ongeveer 73 tot 175 duizend huishoudens[3]. TNO schat in dat de meest kwetsbare groep bestaat uit huishoudens met een laag inkomen en hoge brandstofkosten. Met het hoge brandstofprijsniveau van maart 2026 loopt dit op tot ruim 258 duizend huishoudens[4]. Door deze maatregel kunnen huishoudens met een laag (midden-)inkomen makkelijker overstappen op een elektrische voertuig waardoor ook hun mobiliteitskosten beheersbaar worden omdat elektrisch rijden in het gebruik goedkoper is dan fossiel.

De inruilregeling zal worden uitgevoerd door RVO, in nauwe samenwerking met de Belastingdienst en de RDW. Zij hebben met elkaar een zorgvuldig proces doorlopen. Onderdeel hiervan is een uitvoeringstoets van RVO, waarin geconcludeerd wordt dat de regeling uitvoerbaar is met signalering van een aantal uitvoeringsrisico's. Deze zijn voor het ministerie acceptabel. Het doel is om de regeling eind september ter consultatie aan te bieden en de regeling zo snel mogelijk open te stellen, bij voorkeur in het laatste kwartaal van 2026. De inruilregeling maakt onderdeel uit van de aanvraag die is ingediend bij de Europese Commissie in het kader van het Europese Sociaal Klimaatfonds. Hierdoor kunnen meer mensen gebruik maken van de regeling.

Om te borgen dat de subsidieaanvraag ook uitvoerbaar is voor potentiële aanvragers wordt een doenvermogen-toets uitgevoerd. Daarmee wordt getoetst of het aanvraagproces van de maatregel aansluit bij de leefsituatie en het vermogen om in actie te komen van de doelgroep. Daarnaast worden de leerervaringen van de recentelijk geëvalueerde Subsidie Elektrische

---

[1] "Social leasing" als mogelijk instrument om huishoudens te beschermen tegen stijgende brandstofprijzen. | Tweede Kamer der Staten-Generaal
[2] Zie hiervoor het tevens in deze verzamelbrief meegestuurde 'Trendrapport Nederlandse markt personenauto's'
[3] De energietransitie en het risico op vervoersarmoede | TNO 2024
[4] Impact van hoge fossiele brandstofprijzen op de betaalbaarheid van autorijden | TNO 2026

Personenauto's Particulieren (SEPP)[1], door RVO uitgevoerd in de periode 2020-2024, meegenomen in het ontwerp van de inruilregeling. Uit de eindevaluatie van de SEPP blijkt dat de uitvoering van deze regeling door RVO door zowel de deelnemers als de sector zeer werd gewaardeerd. In verschillende Europese landen zijn recentelijk soortgelijke maatregelen ingevoerd om lage (midden)inkomens inkomens gericht te ondersteunen in de overstap naar emissieloze mobiliteit[2]. Dit sterkt in de overtuiging dat dit ook voor Nederland mogelijk moet zijn. De getroffen maatregelen kunnen in drie groepen verdeeld worden:

1. *Subsidie op aankoop tweedehands EV;* een subsidie verlaagt direct de koopprijs van een occasion en is daarmee een stimulans voor de tweedehandsmarkt. Wel is spaargeld of mogelijkheid tot financiering nodig.
2. *Sociale lease* Gebruikers van sociale leasing hebben voor een laag en stabiel maandbedrag toegang tot emissieloze mobiliteit. Afbakening van de doelgroep en mate van ondersteuning bepalen het benodigde budget. Sociale leasing kan daardoor geschikt zijn voor de laagste inkomens zonder spaargeld. Ervaringen uit Frankrijk laten zien dat sociale lease relatief hoge overheidskosten per additioneel voertuig kent.
3. *Renteloze lening voor aankoop van een EV*; Heeft als voordeel ten opzichte van sociale leasing dat de gebruiker het eigendom van het voertuig behoudt. Daarnaast zijn de publieke kosten voor een renteloze lening lager dan voor sociale leasing. Net als sociale leasing wordt de lening geregistreerd bij het BKR en werkt daardoor door in andere kredietruimte (bijv. hypotheek)

De internationale ontwikkelingen worden gevolgd en onderzocht. Parallel wordt in het kader van de Voorjaarsnota bezien in hoeverre bovenstaande maatregelen van toegevoegde waarde kunnen zijn voor Nederland. Bij de Voorjaarsnota 2027 kan worden bezien in hoeverre verdere uitbreiding van dergelijke maatregelen aan de orde is. Voor de uitvoering van dergelijke maatregelen zal dan tegelijkertijd naar de inrichting van een structurele uitvoeringsorganisatie moeten worden gekeken

Laadinfrastructuur

<u>Ophoging budget Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven</u>

In 2026 zijn voor het derde jaar op rij de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa) en de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur voor zwaar wegvervoer (SPuLa) opengesteld voor aanvragen van ondernemers. De SPriLa is op 20 januari 2026 opengesteld met een totaalbedrag van € 87,5 miljoen. De regeling werd vanaf het begin van de openstelling goed gevonden. Ook bleek dat ongeveer voor twee derde van de aanvragers een stationaire batterij onderdeel is van de laadinfrastructuur die zij realiseren. Het subsidiebudget voor investeringen in een stationaire batterij was dan ook uitgeput. Daarom is in juni van dit jaar een ophoging van het subsidiebudget met € 35 miljoen gepubliceerd, bekostigd uit de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing. Daarmee zijn zowel voor de realisatie van laadinfrastructuur als investeringen in een stationaire batterij extra middelen beschikbaar gemaakt. De regeling staat tot en met 18 december van dit jaar open voor aanvragen.

---

[1] Zie hiervoor de tevens in deze verzamelbrief meegestuurde 'Eindevaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren 2020-2024, KPMG, 2026'

[2] Rapport Quick Scan of Income-Targeted Measures FIER bijlage

Schoon- en emissieloos bouwen en controle op de bouwplaats
Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de SEB Uitvoeringsagenda 2026-2027[3] wordt u via deze brief op de hoogte gehouden van de voortgang van de verschillende maatregelen rondom Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Op dit moment zijn alle acties in gang gezet met de verschillende partners om uitvoering te geven aan de maatregelen.
Samen met de 180 convenantpartners werkt IenW in het programma SEB stap voor stap richting een stille schone bouwplaats. Dit programma draagt bij aan de doelen voor het terugdringen van stikstof, fijnstof, geluidshinder en CO_2.
De stikstofreductie kan ook perspectief geven bij de doorgang van projecten. Via het convenant SEB wordt (deels) emissieloos bouwen steeds meer de norm in Nederland. Door zich te verbinden aan het convenant, vraagt een groeiend aantal publieke opdrachtgevers (momenteel circa 100 partners) schoon materieel uit. Het Rijk ondersteunt deze opdrachtgevers zowel financieel als inhoudelijk. De jaarlijkse monitoring over 2025 laat deze trend ook zien[4]: de overgrote meerderheid van de partners vraagt schoon materieel geheel (63 procent) of gedeeltelijk (30 procent) uit. Met name de 58 nieuwe partners die in 2025 zijn aangesloten, werken nog aan het standaard meenemen van de SEB-aanpak in de aanbestedingen.
Deze toenemende uitvraag in projecten, samen met een subsidiemogelijkheid voor de aanschaf van emissieloos materieel, vergroot het investeringsperspectief en maakt dat ondernemers investeren in schoon en emissieloos bouwen. Deze ondernemers worden via de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) financieel ondersteund bij de overstap naar schone bouwmachines. De regeling is in 2022 voor het eerst opengesteld, onderzoeksbureau Decisio heeft daarom onlangs de vijfjaarlijkse evaluatie uitgevoerd. Deze evaluatie is bijgevoegd als bijlage. De evaluatie concludeert dat de SSEB een legitieme en doeltreffende regeling is die een belangrijke rol speelt in de verduurzamingstransitie van bouwbedrijven. De regeling heeft tot op heden voor 4.300 duurzame machines gezorgd. Er zijn meer emissieloze werktuigen gestimuleerd dan wat op basis van eerder onderzoek werd verwacht. Het aantal subsidieaanvragen neemt daarbij nog steeds jaarlijks toe. Doordat subsidie voor toepassingen van selectieve katalytische reductie (SCR) minder vaak aangevraagd wordt dan verwacht, blijft de gerealiseerde NO_x-reductie wel achter bij de oorspronkelijke verwachtingen. SCR-toepassingen zijn namelijk specifiek gericht op het reduceren van stikstof, maar leveren geen bijdragen aan de reductie van CO_2 en fijnstof. Doordat bedrijven in plaats daarvan vaker kiezen voor volledige emissiereductie door elektrificatie van bouwmaterieel, vallen de reducties van CO_2 en fijnstof hoger uit dan initieel verwacht. Dit illustreert dat de reductieopgave van bedrijven vaak breder is dan alleen stikstofoxide. De regeling bereikt tot slot veel verschillende soorten bedrijven in de bouwsector, het ruime merendeel daarvan is mkb waarvoor de subsidiepercentages ook hoger zijn.
Via de pilot Controle op de Bouwplaats wordt er toegewerkt naar een uniforme methode om ook de naleving op de eisen voor schone en emissieloze machines op de bouwplaats te versterken. De resultaten van de pilot laten zien dat fysieke SEB-controles praktisch uitvoerbaar en effectief zijn. De resultaten zijn bijgevoegd als bijlage. De controlerende partijen zijn in staat om op uniforme wijze controles uit te voeren. In 2026 wordt het programma daarom voorgezet. Deze actie is in lijn met de uitvoeringsagenda SEB[5], waar naast controle op

[3] Kamerstuk 31209, nr. 267
[4] Monitoring SEB 2025: emissieloos bouwen wint verder terrein | Schoon en Emissieloos Bouwen
[5] Schoon en zuinig | Tweede Kamer der Staten-Generaal

naleving ook acties gericht zijn op investeringszekerheid en laadinfrastructuur. Alle acties uit deze agenda zijn inmiddels in uitvoering gebracht.[6]

Nederlandse non-paper AFIR review
De Europese Commissie heeft voor het vierde kwartaal van 2026 een voorstel voor herziening aangekondigd van de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). Zodra het voorstel tot herziening vanuit de Europese Commissie is gepubliceerd zal daar een BNC-fiche over worden opgesteld en zullen de Eerste en Tweede Kamer geraadpleegd worden.
In voorbereiding op het voorstel voor herziening kon er tot 3 augustus op een publieke consultatie worden gereageerd. Het kabinet heeft een non-paper ingediend met de Nederlandse inzet voor de herziening. Dit paper is met deze brief meegezonden als bijlage. Het indienen van de non-paper is voor Nederland verstandig in het kader van vroegtijdige beleidsbeïnvloeding. De non-paper pleit voor het behoud van de originele AFIR-doelstellingen om zo een dekkend Europees basisnetwerk te kunnen borgen. Dit is ook van belang voor investeringszekerheid en voor bedrijven en burgers die over de grens hun voertuigen betrouwbaar willen kunnen inzetten. Daarnaast wordt er gepleit voor bredere toepassing van walstroom en mogelijke doelen voor emissievrije luchtvaart. Ook stellen we een aantal verplichtingen voor waardoor laadprijzen transparanter worden en pleiten we voor de toepassing van de standaarden die de samenwerking tussen mobiliteits- en energiesystemen bevorderen.

Moties
Motie Eerdmans (JA21) mobiel erfgoed
De motie Eerdmans vraagt om bij ontwikkeling van milieubeleid expliciet rekening te houden met het uitzonderingskarakter van oldtimers en ze te erkennen en te behandelen als duurzaam mobiel erfgoed. Vanuit cultuur-historische waarde is het van belang om mobiel erfgoed zoals historische auto’s, motoren, andere wegvoertuigen, treinen, trams, schepen en vliegtuigen zichtbaar en in beweging te houden. Het verduurzamen van de mobiliteitssector zorgt echter voor een uitdagende opgave voor het mobiel erfgoed. Daarom is het mobiele erfgoed expliciet opgenomen in het Klimaatplan 2025-2035. Omdat elektrificatie vaak geen optie is, wordt voor de verduurzaming waar mogelijk ingezet op biobrandstoffen zoals 100% HVO en nader te ontwikkelen transitiesporen met synthetische brandstoffen, zoals e-fuels.
Het uitzonderingskarakter van oldtimers[7] is opgenomen in het beleid van milieuzones en ZE-zones. Oldtimers hebben een structurele vrijstelling voor milieuzones. Voor ZE-zones hebben oldtimers een vrijstelling tot 2030, momenteel wordt gewerkt aan de opvolging voor de vrijstelling voor ZE-zones vanaf 2030. Hier wordt u apart over geïnformeerd in een monitoringsbrief over de ZE-zones. Hiermee wordt de motie beschouwd als afgedaan.

Toezeggingen
Gebruik MIA/VAMIL voor bio-LNG voertuigen
Aan het lid Pierik (BBB) is tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer op 22 april 2025 toegezegd om de Kamer te informeren of de MIA en VAMIL gebruikt kunnen worden voor investering in voertuigen die gebruik maken van bio-LNG.[8] Met de jaarlijkse actualisatie van de lijst met bedrijfsmiddelen die in aanmerking

[6] Kamerstuk 31209, nr. 267
[7] Gebaseerd op de fiscale definitie van een voertuig van 40 jaar of ouder.
[8] TZ202505-121

komen voor steun (Milieulijst) is geoordeeld dat het vanaf 2026 juridisch niet langer mogelijk is om MIA en VAMIL te gebruiken voor het stimuleren van bio-LNG voertuigen. Het verlenen van fiscaal voordeel moet voldoen aan de Europese kaders voor staatssteun. Op basis van de Europese staatssteunkaders kan vanaf 1 januari 2026 alleen nog steun worden gegeven aan lichte en zware ‘emissievrije’ voertuigen.[9] Voertuigen aangedreven door bio-LNG vallen onder de definitie van ‘schone voertuigen’, niet onder de definitie van ‘emissievrije’ voertuigen en kunnen dus geen steun krijgen. Er wordt hier enkel gekeken naar het voertuig en de aandrijflijn, niet of deze aandrijflijn reguliere LNG of de drop-in variant bio-LNG gebruikt als brandstof, tevens wordt bio-LNG via de brandstoftransitieverplichting gestimuleerd. Hiermee is invulling aan de toezegging gegeven.

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

[9] Artikel 36 ter en 102 septies, Algemene groepsvrijstellingsverordening.