

Commissiedebat Duurzaam Vervoer – 24 september 2026

Begin september bereikte de prijs aan de pomp een nieuw record. De blokkade van de Straat van Hormuz toont opnieuw aan hoe kwetsbaar we zijn voor volatiele en dure fossiele import. Om ons minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen vraagt de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) om beleid en keuzes die emissievrij vervoer versnellen. Dit is belangrijk voor onze energieonafhankelijkheid, het klimaat, schonere lucht en een toekomstbestendige economie. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2026 blijkt dat de mobiliteitssector behoorlijk op koers ligt om haar reductiedoelen te halen. Dit komt vooral door inzet van biobrandstoffen en door elektrificatie en uitfasering van de verbrandingsmotor. Elektrisch rijden is inmiddels aantrekkelijker geworden dan rijden op benzine of diesel. Dat komt deels doordat de elektrische auto's beter en goedkoper zijn geworden en deels door goed samenspel tussen Europees, nationaal en gemeentelijk beleid.

EV's zitten in de lift, maar consequent beleid is nodig om (tweedehands)markt te stimuleren

Elektrisch rijden zit onmiskenbaar in de lift. Dit jaar komt het percentage nieuw verkochte Elektrische Voertuigen (EV's) waarschijnlijk al boven de veertig procent uit. Diverse analisten schatten dat het percentage volgend jaar de vijftig procent ruim overschrijdt. Dat komt vooral door de invoering van de pseudo-eindheffing volgend jaar. Leasebedrijven anticiperen daar al flink op. Ook de hoge brandstofprijzen zorgen ervoor dat veel mensen (willen) overstappen.

Desondanks constateert de staatssecretaris terecht dat Nederland de doelen voor 2050 niet gaat halen met het huidige elektrificatietempo. Dat zit hem vooral in de tweedehandsmarkt want Nederland is immers echt een occasionland. Volgens de NVDE wordt dit vooral veroorzaakt door een combinatie van weinig stabiel stimuleringsbeleid én contraproductieve maatregelen zoals het in stand blijven houden van de accijnskorting. Dit is vrij eenvoudig op te lossen, onder meer door:

- **Het (opnieuw) hanteren van een gewichtscorrectie van veertig procent** (aangezien vergelijkbare EV's vaak een hoger gewicht kennen) en er zo voor te zorgen dat een EV-rijder nooit meer MRB betaalt dan de automobilist met een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor.
- De aangekondigde op midden en lagere inkomens gerichte **invoering van een inruilpremie** voor oude auto's met een verbrandingsmotor, waarna met de premie een emissieloze auto aangeschaft wordt. Deze regeling zorgt voor een positieve stimulans voor het aantal verkopen van nul-emissie-occasions.
- Te **stoppen met fossiele subsidies in de vorm van de accijnskorting**. Dit is een generieke regeling die weinig doelmatig is, [blijkt uit berekeningen van TNO](#). De afgelopen maanden van hoge en



onbetrouwbare brandstofprijzen lieten een stijging zien in de verkoop van het aantal e-occasions. Als we deze stijging naar duurzame mobiliteit door willen zetten, werken fossiele voordelen voor brandstofauto's juist contraproductief.

- **Het invoeren van een social lease-regeling.** In Frankrijk is een soortgelijk programma voor social leasing van EV's al meerdere jaren een [succes](#). De regeling is zeer doelmatig. TNO berekende dat met het geld dat dit jaar (2026) in de accijnskorting werd gestoken (en dat vooral terechtkomt bij inkomensgroepen die dat niet nodig hebben) ook ca. 160.000 huishoudens in de laagste inkomensgroepen een EV kunnen leasen. Deze groep heeft dan geen last meer van vervoersarmoede door prijsschokken van fossiele brandstoffen.
- Het sneller **uitwerken en invoeren van een greentimerregeling.** Wanneer elektrische auto's ouder dan vijf jaar een nieuwe bijtellingskorting krijgen, wordt het aantrekkelijker om een zakelijke EV na afloop van de eerste leaseperiode in Nederland te houden. Dit stimuleert de e-occassionmarkt en dat maakt EV's bereikbaar voor een breder publiek. De regeling staat nu gepland voor 2029. Eerdere invoering zorgt ervoor dat de doelen beter bereikt worden.
- **Opnieuw invoeren lager tarief energiebelasting publiek laden.** Deze maatregel zorgt ervoor dat EV-rijders zonder eigen oprit profiteren van een lager laadtarief. Dit maakt elektrisch rijden aantrekkelijker.
- **Blijven vasthouden aan het invoeren van de pseudo-eindheffing.** De maatregel gaat 1 januari in en nu al is een stijging van het aantal zakelijke EV's zichtbaar doordat leasemaatschappijen op de heffing anticiperen.

De geïmplementeerde RED III werkt goed voor zowel hernieuwbare brandstoffen als elektriciteit

De RED III is in Nederland geïmplementeerd in de Brandstoftransitieverplichting (BTV). Dit verplichtingen- en handelssysteem stimuleert via de jaarverplichting de inzet van hernieuwbare energie (zoals elektriciteit uit zon en wind en hernieuwbare brandstoffen) in vervoer. Zoals uit de bunkercijfers van de haven van Rotterdam blijkt ([zie hier](#)) werkt het systeem goed: de volumes hernieuwbaar stegen het afgelopen jaar met 28 procent.

Het systeem geeft ook laadinfrastructuurexploitanten een goede stimulans waarvan uiteindelijk de consument profiteert. De emissiereductie-eenheden (ERE's) die zij op de markt brengen, maken namelijk dat de prijzen voor consumenten laag blijven. Thuisladers profiteren ook, waardoor de markt voor EV's nog aantrekkelijker wordt en steeds meer volume krijgt. Daardoor neemt de concurrentie op de e-automarkt toe, dalen aanschafprijzen en wordt de elektrische auto uiteindelijk voor iedereen bereikbaar.

Hou koers met de RED III en zorg voor investeringszekerheid, idealiter tot minstens 2040

De BTV werkt met vaste jaarperiodes en daarom blijft elk boekjaar opnieuw duidelijkheid over de toekomstige richting belangrijk. Voorspelbaarheid op korte en lange termijn is essentieel. Dat betekent dat ad hoc wijzigingen uit moeten blijven en een langjarig perspectief moet worden gecreëerd. De huidige beleidshorizon tot 2030 wordt door leveranciers van hernieuwbare brandstoffen en laadpaalexploitanten als te kort ervaren. Het is daarom positief dat wordt verkend hoe de verplichting na 2030 kan worden doorgetrokken (op basis van de motie Van Groningen/Veltman), zoals het geval is in landen als Spanje en Duitsland waar het wettelijk raamwerk doorloopt tot 2040. In Nederland zijn het tijdpad en de vervolgstappen nog onduidelijk. Ondernemers investeren pas als ze weten waar ze aan toe zijn. Door de

horizon van het systeem bijvoorbeeld te koppelen aan het Europese CO₂-doel van 2040, bieden we die zekerheid én geven we ruimte om vooruit te kijken. Betrokkenheid van de gehele markt – de leveranciers van hernieuwbare brandstoffen én laadinfrastructuurexploitanten - is hierbij noodzakelijk.

Stimuleer deelmobiliteit met een heldere definitie en fiscaal aantrekkelijkere regelingen

Het coalitieakkoord zet in op het stimuleren van deelmobiliteit, maar het beleid voor en de groei van deelmobiliteit moeten nog goed van de grond komen. Een heldere wettelijke definitie van deelmobiliteit, die kan dienen als basis voor fiscale maatregelen, helpt daarbij. Fiscale maatregelen zijn namelijk belangrijk om deelmobiliteit verder te laten groeien. Hierbij valt te denken aan een btw-tarief van 9% (zelfde tarief als OV) of de afschaffing van de MRB voor elektrische deelauto's.

Geef deelmobiliteit en vehicle to grid (V2G) een rol bij gebiedsontwikkeling en zorg voor standaardisering bij (bidirectionele) laadinfrastructuur

Deelmobiliteit kan nadrukkelijker worden benut bij gebiedsontwikkeling. Het maakt lagere parkeernormen voor woningbouw mogelijk en kan daarnaast – via V2G-deelauto's en laadpalen – extra capaciteit op het elektriciteitsnet creëren. Het is van belang dat laadpalen daarvoor als congestieverzachter worden erkend. Belangrijk is daarbij dat er bij laadinfrastructuur zo veel mogelijk standaardisatie komt, bijvoorbeeld bij de wijze van aanbesteden, de gehanteerde technische eisen in een bestek en op het gebied van prijstransparantie. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) kan hier een meer leidende rol in spelen. Dit zorgt voor duidelijkheid en investeringszekerheid voor laadpaalexploitanten en voor transparante markt voor de EV-rijder.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.