

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1679

Vragen van het lid **Zwinkels** (CDA) aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over «*social leasing*» als mogelijk instrument om huishoudens te beschermen tegen stijgende brandstofprijzen (ingezonden 19 maart 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 april 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met het zogenoemde «social leasing»-programma in Frankrijk,¹ waarbij huishoudens met een lager inkomen tegen een sterk gereduceerd maandbedrag een elektrische auto kunnen leasen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In hoeverre zou dit type maatregel ook in Nederland kunnen bijdragen als instrument om huishoudens te beschermen tegen stijgende brandstofprijzen en tegelijkertijd de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen?

Antwoord 2

De invoering van een dergelijke maatregel zou vooral kunnen helpen om huishoudens met een lager inkomen op een gerichte manier te beschermen tegen de stijgende brandstofprijzen en om de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen.

Bij het «social leasing»-programma uit Frankrijk wordt het leasen van een volledig elektrische auto (EV) sterk goedkoper gemaakt. Alleen huishoudens die onder een bepaalde inkomensgrens vallen (lage inkomens) en die een minimale hoeveelheid kilometers naar hun werk moeten reizen met een auto kunnen aanspraak maken op de regeling. In Nederland zou een vergelijkbare regeling gericht kunnen worden op huishoudens met een inkomensgrens van 23.000 per jaar. Deze huishoudens worden momenteel het meest getroffen door de hoge brandstofprijzen. Met de introductie van een soortgelijke

¹ Europese Commissie, 1 oktober 2025, «France launches 2025 round of social leasing for electric cars» <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/france-launches-2025-round-social-leasing-electric-cars#:~:text=The%202025%20edition%20of%20France%27s,uptake%20of%20zero%2Demission%20vehicles>

regeling zou voor deze inkomensgroep een gemiddeld voordeel van € 91,- per maand (€ 1.092,- per jaar) bereikt worden. Op het ogenblik wordt bezien of (en hoe) een dergelijke regeling uitvoerbaar is, omdat er een controle vereist is op zowel het inkomen als de reisafstand van huis naar werk.

Vraag 3

Hoe zou een dergelijke regeling bij kunnen dragen aan de betaalbaarheid van mobiliteit voor lagere inkomens, de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, de versnelling van de elektrificatie van het Nederlandse wagenpark en een rechtvaardige energietransitie?

Antwoord 3

Door een dergelijke maatregeling te richten op lagere inkomens wordt mobiliteit voor deze groep Nederlanders betaalbaarder en voorspelbaarder (door de onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen) gemaakt. Wel moet een keuze gemaakt worden over de afbakening van de groep (inkomensgrens). Daarnaast is een inkomenscheck nodig en een check op reisafstand, waarvan op het ogenblik wordt bezien of een dergelijke check uitvoerbaar is en zo ja hoe.

De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen wordt, bij gebruik maken van deze regeling, voor deze inkomensgroep minder. Het is afhankelijk van de totale budgettaire omvang van een dergelijke maatregel en de afbakening van de doelgroep wat uiteindelijk het totale effect is op de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Versnelling van elektrificatie wordt bereikt doordat een groep die eerder fossiel zou rijden overstapt op elektrisch rijden. In het Franse voorbeeld gaat het om kleinere auto's (a/b segment) die nu nog beperkt aanwezig zijn in het totale wagenpark. Als dit wordt overgenomen zou het aantal kleinere EV's toenemen, wat na verloop van tijd ook een positieve uitwerking heeft op de beschikbaarheid van dit type auto's op de tweedehands markt.

Een rechtvaardige energietransitie kan worden bereikt door in een dergelijke maatregel gericht lagere inkomens als doelgroep aan te merken. Deze groep kan dan, ondanks de normaliter hogere aanschafkosten van een EV, toch profiteren van de voordelen zoals de lagere gebruikerskosten.

Vraag 4

Hoe zou een eventuele Nederlandse variant van sociale *leasing* organisatorisch kunnen worden vormgegeven, bijvoorbeeld in samenwerking met leasemaatschappijen, aanbieders van deelmobiliteit en andere mobiliteitsaanbieders, en hoe kan daarbij worden voortgebouwd op bestaande Nederlandse regelingen en initiatieven?

Antwoord 4

Onderzoek naar een Nederlandse variant op het social leasing programma vindt plaats binnen het Formule E-Team (FET). In samenwerking met het FET is destijds de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) ontwikkeld die de mogelijkheid bood voor een subsidie op leasing. De regeling is in 2024 komen te vervallen. Onderzocht moet worden wat de mogelijkheden zijn om de regeling opnieuw te activeren en zodanig aan te passen dat een inkomensgrens en een minimale reisafstand meegenomen kan worden in het beoordelingsproces. Gerichte ondersteuning van lage inkomens voor de gestegen energiekosten vraagt in de uitvoering om een inkomensstoets, bezien moet worden of het mogelijk is om aansluiting te vinden bij een al bestaande toets.

Vraag 5

Welke bestaande Nederlandse regelingen (zoals subsidies of fiscale maatregelen voor elektrische voertuigen) zouden eventueel kunnen worden aangepast of gecombineerd om een vergelijkbare vorm van sociale *leasing* mogelijk te maken?

Antwoord 5

Er zijn op dit moment geen stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer in de particuliere markt meer actief in Nederland. Wel wordt op het ogenblik een (inkomensafhankelijke) sloopvervangingsregeling van een fossiele auto voor een tweedehands EV uitgewerkt. Deze

regeling gaat begin 2027 van start. Verschillen tussen deze regeling en een mogelijke social lease regeling zijn de afbakening van de doelgroep en het benodigde budget. Social lease is vooral gericht op de laagste inkomens en bij social lease kunnen ook mensen meedoen die eerder geen auto in het bezit hadden (bijv. financieel autolozen²). De sloopvervangingsregeling is gericht op de lage middeninkomens die in bezit zijn van een oude auto. Als dit niet het geval is, kan niet worden meegedaan aan de regeling. Na inruil van de oude auto ontvangt de aanvrager een bedrag dat gebruikt moet worden voor de aanschaf van een tweedehands elektrische auto. Beide maatregelen richten zich op verschillende doelgroepen en kunnen naast elkaar worden uitgevoerd.

Vraag 6

Bent u bereid te onderzoeken of, onder welke voorwaarden, en op welke wijze een vergelijkbaar systeem van sociale *leasing* voor elektrische auto's, gericht op huishoudens met een lager inkomen die afhankelijk zijn van de auto voor woon-werkverkeer, ook in Nederland overwogen zou kunnen worden als onderdeel van eventuele maatregelen ter compensatie van stijgende brandstofprijzen?

Antwoord 6

Ja.

² Europese Commissie, 1 oktober 2025, «France launches 2025 round of social leasing for electric cars' <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/france-launches-2025-round-social-leasing-electric-cars#:~:text=The%202025%20edition%20of%20France%27s,uptake%20of%20zero%2Dmission%20vehicles>