

Eindevaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren 2020-2024

Definitief rapport

Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

—

16 juli 2026

Colofon

Ons kenmerk

A2600036213.D5.2

Datum

16 juli 2026

Status

Definitief rapport

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteur

KPMG Advisory N.V.

Belangrijke opmerkingen vooraf

- Onze werkzaamheden zijn aangevangen op 5 maart 2026 en onze werkzaamheden zijn afgerond. Deze rapportage is gebaseerd op de aan ons aangeleverde data en werkzaamheden tot en met 16 juli 2026. We hebben deze rapportage niet aangepast naar aanleiding van gebeurtenissen, omstandigheden en aangeleverde data van na die datum.
- Deze rapportage krijgt voorrang boven alle eerdere rapportages en presentaties die zijn opgeleverd en/of besproken.
- De informatie in deze rapportage is gebaseerd op openbaar beschikbare informatie en informatie die (schriftelijk dan wel mondeling) aan ons is verstrekt. Bij het opstellen van deze rapportage hebben wij vertrouwd op de juistheid en volledigheid van deze informatiebronnen, zonder deze onafhankelijk te hebben geverifieerd. Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor dergelijke informatie.
- De aard van de werkzaamheden houdt in dat wij geen accountantscontrole, beoordelingsopdracht of andere assuranceopdracht hebben uitgevoerd. Daarom kan aan deze rapportage geen zekerheid met betrekking tot de getrouwheid van financiële of andere informatie worden ontleend.
- Wij aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor onze werkzaamheden, voor het rapport of voor oordelen, bevindingen, conclusies, aanbevelingen of meningen die wij geuit hebben anders dan jegens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor zover wettelijk toegestaan, aanvaarden wij geen aansprakelijkheid jegens enige andere partij als gevolg van publicatie of verstrekking van het rapport aan een dergelijke partij.
- Dit rapport mag niet geheel of in delen gedeeld worden met derden zonder schriftelijke toestemming van KPMG.

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Afkortingenlijst

BEV	Battery Electric Vehicle (batterij-elektrisch voertuig)
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
ICE	Internal Combustion Engine (verbrandingsmotor)
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MRB	Motorrijtuigenbelasting
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle (plug-in hybride voertuig)
RDW	Dienst Wegverkeer
RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
SEPP	Subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren

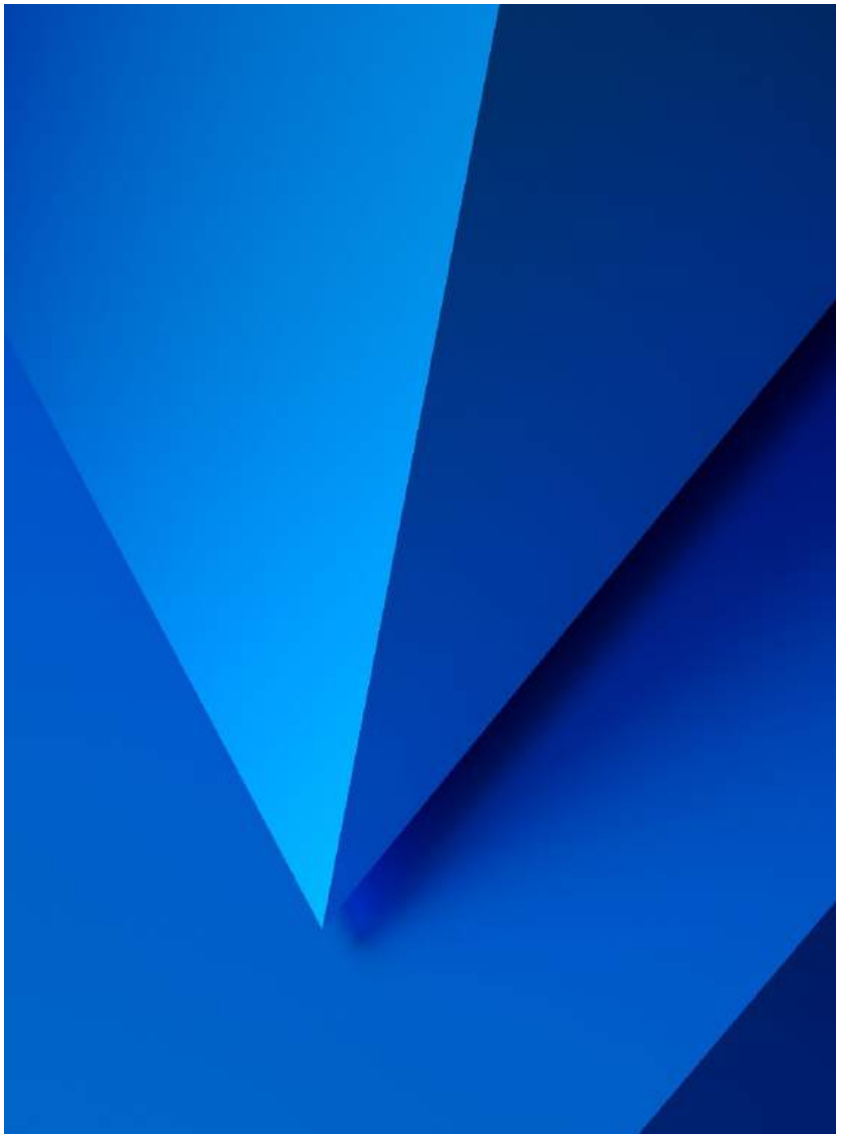
KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Document Classification: KPMG Confidential

Inhoud

Managementsamenvatting	5
1. Inleiding en onderzoeksaanpak	9
2. Doel en werking van de SEPP	12
3. Ontwikkelingen in de particuliere BEV markt	16
4. Doeltreffendheid	21
5. Doelmatigheid	25
6. Uitvoerbaarheid	32
7. Draagvlak	37
8. Lessen voor een volgende subsidieregeling	42



© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



Management-samenvatting

Dit rapport beschrijft de resultaten van de eindevaluatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Inleiding

- De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (hierna: SEPP) was een subsidieregeling die gold van 2020 tot 2024 waarmee particulieren werden gestimuleerd om een nieuwe of gebruikte elektrische personenauto aan te schaffen of te private leasen. Met als doel de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen. De SEPP werd uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO).
- In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) is een eindevaluatie uitgevoerd naar de doeltreffendheid, doelmatigheid, uitvoerbaarheid en het draagvlak van de regeling. Deze evaluatie bouwt voort op de tussenevaluatie over 2020–2023(1) en verdiept deze met inzichten over 2024.

Doel en onderzoeksvragen

- De eindevaluatie heeft als doel om relevante lessen op te doen uit de uitgevoerde regeling, onder meer voor een eventuele nieuwe subsidieregeling voor elektrische voertuigen. Ook dient dit rapport als verantwoording over de subsidieregeling naar de Tweede Kamer. De volgende onderzoeksvragen staan hierbij centraal:

1. In welke mate heeft de SEPP bijgedragen aan het realiseren van haar doel om de aanschaf en private lease van elektrische personenauto's door particulieren te stimuleren?
2. In welke mate zijn de ingezette middelen binnen de SEPP doelmatig besteed in relatie tot het gerealiseerde aantal extra aangeschafte of private geleasede elektrische personenauto's door particulieren?
3. In hoeverre is de SEPP uitvoerbaar gebleken voor betrokken organisaties?
4. In hoeverre is de SEPP door burgers aanvaardbaar ervaren en in welke mate was er draagvlak voor deze regeling?
5. Welke lessen kunnen uit de beantwoording van bovenstaande vragen worden getrokken voor mogelijke toekomstige subsidieregelingen voor elektrische voertuigen?

Aanpak

- De onderzoeksvragen zijn beantwoord door toepassing van een analysekader dat aansluit op de standaarden voor periodieke rapportages en het Raamwerk en stappenplan Monitoring en Evaluatie van DGMo. In dit analysekader staat de samenhang tussen doel, input, activiteiten, output en outcome centraal.
- Om de onderzoeksvragen te beantwoorden aan de hand van het analysekader heeft deskresearch plaatsgevonden, met name aan de hand van de tussenevaluatie van de SEPP uit 2024(1). Inzichten uit de tussenevaluatie zijn aangevuld met data-analyse en een interview met RVO. Hiermee is vastgesteld in hoeverre de SEPP doeltreffend, doelmatig en uitvoerbaar was, en in welke mate er draagvlak was voor de SEPP.

Overkoepelend beeld

- De SEPP heeft bijgedragen aan de groei van de aanschaf en private lease van BEV's onder particulieren. Dit gebeurde mede in samenhang met bredere marktontwikkelingen van BEV's. De uitvoering door RVO verliep efficiënt en met aandacht voor persoonlijke communicatie en maatwerk waar nodig. Dit heeft bijgedragen aan draagvlak voor de regeling. De SEPP heeft daarmee bijgedragen aan de groei van het aantal particulier verkochte BEV's van 15.600 in 2020 naar 53.300 in 2024.
- Tegelijkertijd kende de regeling enkele aandachtspunten. Deze betroffen met name de verhoogde uitvoeringslast als gevolg van de instandhoudingsplicht en het stop-en-go effect door budgetuitputting. Daarnaast had de regeling doelmatiger kunnen zijn indien het subsidiebedrag meer had meebewogen met dalende marktprijzen en vaker terecht was gekomen bij kopers en private leasers die anders geen BEV zouden hebben aangeschaft of geleased. Tot slot kan de SEPP als oneerlijk worden ervaren voor lagere inkomensgroepen, omdat de SEPP in de praktijk vooral door hogere inkomensgroepen is benut.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024). (2)

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

SEPP stimuleerde BEV-aanschaf en private leasen, en is uitvoerbaar en aanvaardbaar gebleken, met onderuitputting van budget, 'stop-and-go'-effecten en ervaren oneerlijkheid als aandachtspunten

Beantwoording onderzoeksvragen

1 In welke mate heeft de SEPP bijgedragen aan het realiseren van haar doel om de aanschaf en private lease van elektrische personenauto's door particulieren te stimuleren?

- Het aandeel BEV's in het particuliere wagenpark is gestegen van 0,3% in 2020 naar 2,1% in 2024, waarbij voor een groot aandeel van particulier verkochte en private geleasede BEV's gebruik is gemaakt van de SEPP. Het aandeel BEV's dat met SEPP subsidie is aangeschaft steeg van 47% in 2020 naar 85% in 2024. Het merendeel van de gebruikers van de SEPP geeft aan dat de SEPP een belangrijke rol speelde in de overweging om een BEV aan te schaffen.
- Tegelijkertijd stimuleerden ook andere maatschappelijke ontwikkelingen de aanschaf van elektrische voertuigen, en kan de groei van het aandeel BEV's niet volledig aan de SEPP toegeschreven worden.
- Door snelle uitputting van jaarbudgetten ontstond in 2020, 2021 en 2022 een stop- en-go-effect, waardoor een deel van de doelgroep hun BEV-aankoop uitstelde of daarvan afzag.
- Ondanks interesse leidde het lage subsidiebedrag per voertuig ten opzichte van het prijsverschil tussen BEV's en ICE-auto's ertoe dat een deel van de doelgroep alsnog afzag van de aankoop van een BEV.

2 In welke mate zijn de ingezette middelen binnen de SEPP doelmatig besteed in relatie tot het gerealiseerde aantal extra aangeschafte of private geleasede elektrische personenauto's door particulieren?

- De SEPP is breed ingezet over vrijwel alle voertuigsegmenten. In totaal werd 87% van het budget uitgekeerd, waarbij het grootste deel van het budget terechtkwam in het B- en C-segment. Hoewel het aantal aanvragen het beschikbare budget in de meeste jaren overtekende, leidde afwijzing, intrekking of vertraagde afhandeling door lange levertijden van voertuigen ertoe dat niet het volledige budget kon worden benut.
- Volgens de tussenevaluatie[(1)] is de SEPP binnen marktsegmenten deels terechtgekomen bij niet-additionele kopers (kopers die ook zonder subsidie een BEV zouden hebben gekocht), waardoor de subsidie niet in alle gevallen doorslaggevend was voor de uiteindelijke aanschaf van een BEV.
- Het gebruik van jaarlijkse budgetschotten zorgde voor budgetbeheersing en voorkwam overschrijding.
- Door gerichte procesoptimalisatie en automatisering konden de uitvoeringskosten van RVO, na een initiële stijging bij toenemende populariteit, sterk worden teruggebracht van €388 naar €50 euro per aanvraag.

3 In hoeverre is de SEPP uitvoerbaar gebleken voor betrokken organisaties?

- De SEPP was goed uitvoerbaar voor RVO door een geautomatiseerd proces met koppeling met het RDW-systeem. Per jaar zijn er gemiddeld €2,73 miljoen aan uitvoeringskosten gemaakt.
- De piekbelasting bij openstelling van jaarlijkse budgetten leidde tot tijdelijke capaciteitsdruk door de verwerking van relatief veel aanvragen in korte tijd. Terwijl perioden van budgetuitputting juist zorgden voor wachtmomenten in de uitvoering.
- De uitvoeringslast voor controles van de instandhoudingsplicht en het uitvoeren van terugvorderingen lag hoger dan vooraf verwacht, met wekelijks meer dan honderd terugvorderingen, die ook na afloop van de subsidieregeling nog plaatsvinden.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Een toekomstige subsidieregeling kan gerichter aansluiten op marktontwikkelingen en op lagere inkomensgroepen om verdere elektrificatie van het wagenpark en de doelmatigheid te vergroten

4 In hoeverre is de SEPP door burgers aanvaardbaar ervaren en in welke mate was er draagvlak voor deze regeling?

- In algemene zin is er draagvlak voor overheidsbeleid gericht op de stimulering van elektrisch rijden: een meerderheid van de Nederlanders acht dit beleid belangrijk of ondersteunend aan klimaatdoelen. Tegelijkertijd wordt de eerlijkheid van dit beleid betwist: circa een kwart van de Nederlanders ervaart dit als oneerlijk.(1)
- Specifiek onder gebruikers van de SEPP is het draagvlak hoog, mede door de wijze van uitvoering. RVO heeft een belangrijke rol gespeeld door tijdige afhandeling van aanvragen en betalingen en het toepassen van maatwerk en coulance in bijzondere situaties. Daarnaast droegen duidelijke en persoonlijke communicatie en effectieve samenwerking met marktpartijen bij aan vertrouwen en tevredenheid onder gebruikers.
- Door de relatief hoge aanschafprijs van elektrische voertuigen en de beperkte omvang van de subsidie bleef deelname onder lagere inkomensgroepen beperkt. Slechts 7,4% van de verstrekte subsidies kwam terecht bij de 40% laagste inkomens. De subsidie kwam vooral terecht bij midden- en hogere inkomens, wat mede kan verklaren dat stimuleringsbeleid als oneerlijk kan worden ervaren. Dat de subsidie vooral bij midden- en hoge inkomens terecht is gekomen wordt niet primair toegeschreven aan de regeling zelf, maar aan de hoge aanschafprijzen van BEV's in de periode 2020-2024, waardoor de aanschafprijs van een BEV voor lage inkomens, ondanks de subsidie, (te) hoog bleef.

5 Welke lessen kunnen uit de beantwoording van bovenstaande vragen worden getrokken voor mogelijke toekomstige subsidies voor elektrische voertuigen?

- Op basis van de inzichten over de doeltreffendheid, doelmatigheid, uitvoerbaarheid en draagvlak zijn de volgende lessen voor een eventuele volgende subsidieregeling beschreven:

1. De SEPP heeft effectief bijgedragen, maar voor verdere elektrificatie van het particuliere wagenpark blijft aanvullende inzet nodig. De regeling heeft aantoonbaar bijgedragen aan de groei van het aandeel BEV's in het particuliere wagenpark (van 0,3% naar 2,1%), maar het particuliere wagenpark is nog grotendeels niet (volledig) elektrisch. Verdere beleidsinzet blijft nodig om de transitie richting klimaatneutraliteit in 2050 te realiseren.
2. De SEPP bereikte vooral midden- en hoge inkomens. Lagere inkomensgroepen bereiken vraagt gerichtere vormgeving van een subsidieregeling. Hoewel de regeling breed toegankelijk was, profiteerden vooral midden- en hogere inkomens. Om lagere inkomens beter te bereiken, is een gerichtere vormgeving nodig, bijvoorbeeld via differentiatie in subsidiebedrag afhankelijk van inkomen of voertuig.
3. Doelmatigheid van een toekomstige subsidieregeling kan vergroot worden door nauwer aan te sluiten bij marktontwikkelingen. De effectiviteit van de regeling hangt sterk samen met prijsontwikkelingen in verschillende voertuigsegmenten. Meer differentiatie en flexibiliteit in subsidiehoogte kan de doelmatigheid vergroten, mits de subsidieregeling voorspelbaar blijft voor burgers.
4. Gerichtere aansluiting op de tweedehandsmarkt kan een bijdrage leveren aan versnelling van de elektrificatie van het particuliere wagenpark. De regeling sloot in beperkte mate aan op de tweedehandsmarkt, wat in de periode 2020–2024 verklaarbaar is door het nog beperkte aanbod van gebruikte elektrische voertuigen. Echter kopen particulieren veel tweedehandsvoertuigen en het belang van de tweedehandsmarkt neemt toe voor bredere adoptie van BEV's. Door criteria en budgetverdeling op de tweedehandsmarkt af te stemmen, kan de effectiviteit van toekomstige subsidieregelingen worden geborgd.
5. Budgetschotten leiden tot beheersing van budget, maar kennen aandachtspunten om rekening mee te houden. Budgetschotten voorkwamen overschrijdingen, maar leidden ook tot het onvolledig kunnen benutten van budgetten en 'stop-and-go'-effecten. Dit vraagt om zorgvuldige afweging in toekomstige regelingen.
6. Geautomatiseerde gegevensuitwisseling draagt bij aan een efficiënte uitvoering. Geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen RVO en RDW verbeterde de uitvoerbaarheid en verlaagde kosten per aanvraag aanzienlijk. Verdere digitalisering kan dit effect versterken.
7. Houd bij toepassing van een instandhoudingsplicht rekening met uitvoeringslast voor terugvorderingen. De verplichting om voertuigen langere tijd op naam te houden leidde tot veel controles en terugvorderingen. Alternatieve uitkeringsvormen kunnen helpen om de uitvoeringslast te beperken.

Bron: (1) Draagvlak stimuleringsbeleid elektrische auto's, I&O research (2022).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



1. Inleiding en onderzoeksaanpak

Dit rapport beschrijft de resultaten van de eindevaluatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Achtergrond en aanleiding

- De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) was een Nederlandse subsidie die particulieren in de periode 2020-2024 stimuleerde om een nieuwe of gebruikte elektrische personenauto aan te schaffen of te private leasen. De regeling beoogde de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen door de aanschafprijs van elektrische voertuigen te verlagen met een subsidie. De SEPP werd uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO).(1)
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft opdracht gegeven deze eindevaluatie uit te voeren. De evaluatie richt zich op de doeltreffendheid, doelmatigheid, uitvoerbaarheid en het draagvlak van de SEPP over de gehele looptijd. Daarnaast kijkt de evaluatie naar inzichten die dit oplevert voor eventuele toekomstige stimuleringsmaatregelen voor elektrisch rijden.

Doel en onderzoeksvragen

- De eindevaluatie heeft als doel om relevante lessen op te doen uit de uitgevoerde regeling, onder meer voor een eventuele nieuwe subsidieregeling voor elektrische voertuigen. Ook dient dit rapport als verantwoording naar de Tweede Kamer over het gevoerde beleid. De volgende onderzoeksvragen staan hierbij centraal:

1. In welke mate heeft de SEPP bijgedragen aan het realiseren van haar doel om de aanschaf en private lease van elektrische personenauto's door particulieren te stimuleren?
2. In welke mate zijn de ingezette middelen binnen de SEPP doelmatig besteed in relatie tot het gerealiseerde aantal extra aangeschafte of private geleasede elektrische personenauto's door particulieren?
3. In hoeverre is de SEPP uitvoerbaar gebleken voor RVO?
4. In hoeverre is de SEPP door burgers aanvaardbaar ervaren en in welke mate was er draagvlak voor deze regeling?
5. Welke lessen kunnen uit de beantwoording van bovenstaande vragen worden getrokken voor mogelijke toekomstige subsidieregelingen voor elektrische voertuigen?

Scope en reikwijdte

- Deze eindevaluatie bouwt voort op de tussenevaluatie die in 2024 is uitgevoerd over de periode 2020–2023.(2) Deze rapportage verdiept de uitkomsten van de tussenevaluatie met inzichten over 2024.

Leeswijzer

- Eerst wordt in hoofdstuk 2 het doel en de werking van de SEPP beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de ontwikkelingen binnen de particuliere BEV markt beschreven. Hoofdstuk 4 tot en met 7 beschrijven de resultaten van de evaluatie naar respectievelijke doeltreffendheid, doelmatigheid, uitvoerbaarheid en draagvlak. Hoofdstuk 8 beschrijft op basis van de inzichten uit de evaluatie lessen voor eventuele volgende subsidieregelingen.

Bron: (1) Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, Ministerie IenW (2020). (2) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

De evaluatie is uitgevoerd aan de hand van een analysekader en gefaseerd uitgevoerd

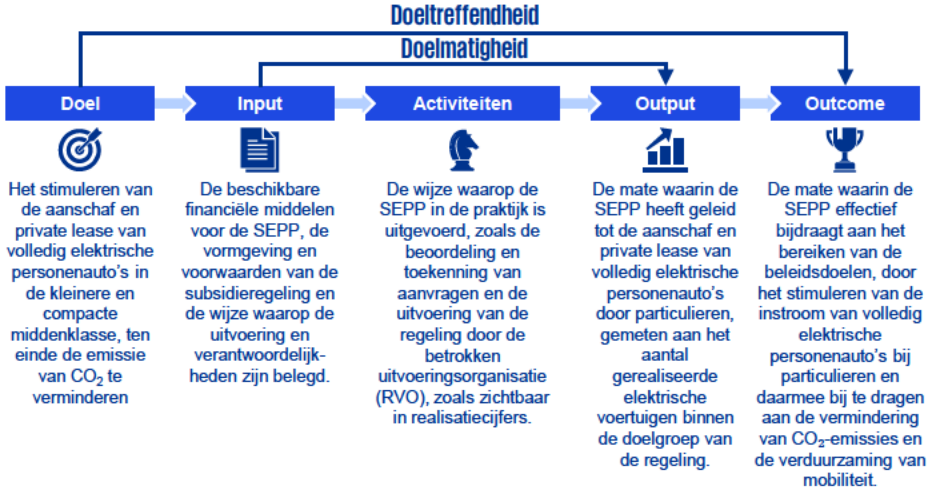
Aan de hand van het analysekader zijn de onderzoeksvragen beantwoord

- Voor deze evaluatie hanteren we een bewezen analysekader, dat aansluit op de RPE-standaarden en Raamwerk en stappenplan Monitoring en Evaluatie van DGMo. In dit analysekader staat de samenhang tussen doel, input, activiteiten, output en outcome centraal.
- Door het beleidsdoel van de SEPP te koppelen aan de ingezette middelen, de uitgevoerde activiteiten en de gerealiseerde resultaten, wordt onderbouwd vastgesteld in hoeverre de regeling doeltreffend was (bereikte zij haar doel?) en doelmatig is uitgevoerd (is met de beschikbare middelen een optimaal resultaat behaald?). De analyse van input en activiteiten geeft daarnaast inzicht in de uitvoerbaarheid voor betrokken stakeholders. Terwijl de beoordeling van output en outcome eveneens inzicht geeft in de aanvaardbaarheid en het draagvlak onder burgers. Door deze elementen integraal te beschouwen ontstaat een samenhangend beeld over de werking van de SEPP.

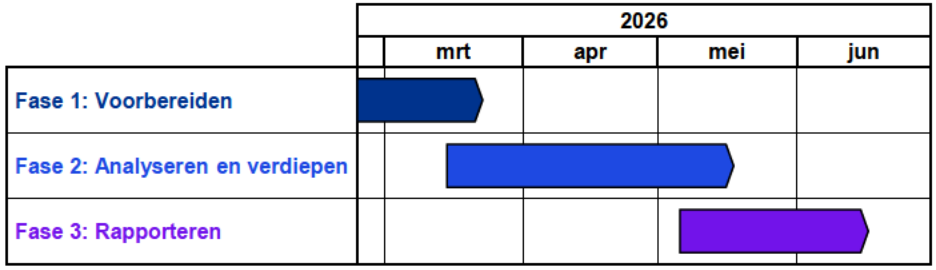
De evaluatie is in drie fasen uitgevoerd

- In fase 1 vond de kick-off plaats: afstemming met de opdrachtgever over onderzoeksvragen, scope, aanpak en planning, en het gereedzetten van de aangeleverde SEPP-data voor analyse.[(a)]
- In fase 2 is de analyse verdiept door inzichten uit eerdere onderzoeken te combineren met realisatiecijfers over de SEPP van 2024. Ter aanvulling heeft een interview met RVO plaatsgevonden om inzicht krijgen in de uitvoerbaarheid van de regeling. De resultaten zijn gestructureerd langs het analysekader en waar relevant aangevuld met verificaties op definities en datakwaliteit.
- In fase 3 is het conceptrapport opgesteld, met de opdrachtgever besproken en op basis van reacties aangescherpt tot de definitieve rapportage, inclusief samenvatting, conclusies en aanbevelingen. De resultaten over de uitvoerbaarheid zijn voor validatie voorgelegd aan RVO.

Analysekader voor de evaluatie van de SEPP



Fasering van de evaluatie



Notitie: (a) De voor de analyse aangeleverde en verzamelde kwantitatieve SEPP-data omvat: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026). (2) Mutaties (in- en uitstroom) nieuwe personenauto's per segment per maand, RDW, (2026). (3) Nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP-subsidies naar huishoudinkomen, CBS (2024) & (2026). (4) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024). (5) EV- en berijdersonderzoek, RVO (2024). (6) Mail IenW inzake uitvoeringskosten 2024 en 2025 (2026, 15 april)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



2.
Doel en werking van de SEPP

De SEPP stimuleerde de aankoop van elektrische personenauto's door het prijsverschil met auto's op fossiele brandstoffen te verkleinen

Het doel van de SEPP was het stimuleren van de aanschaf en private lease van BEV's in de kleinere en compacte middenklasse, ten einde de emissie van CO_2 te verminderen

- In de toelichting van de SEPP is beschreven dat de markt voor elektrische personenauto's nog in de beginfase stond en daarom tijdelijke ondersteuning nodig had. Particulieren twijfelden vaak over de aankoop van een elektrische auto vanwege de hogere aanschafkosten. Dit beeld bleek ook uit de Elektrisch Rijden Monitor 2019 van de ANWB.(1)(2)
- Verder benoemt de regeling dat bestaande fiscale maatregelen weliswaar voordelen boden voor particulieren, zakelijke rijders en ondernemers, maar in de praktijk vooral effect hadden voor zakelijke rijders en ondernemers via de bijtellingsregels. Voor particulieren ontbrak daardoor een effectief stimuleringsinstrument, met name in de kleinere en compacte middenklasse.
- Dit vormde de onderbouwing voor een aanvullende maatregel voor particulieren, waarbij bewust is gekozen voor een subsidieregeling omdat integratie in de inkomstenbelasting de uitvoering zou compliceren. In de vorm van een subsidie stimuleerde de SEPP de aankoop van elektrische personenauto's door het prijsverschil met auto's op fossiele brandstoffen te verkleinen.

Criteria van de SEPP borgden dat de subsidie doelgericht bij particulieren terechtkwam en misbruik en oneigenlijk gebruik werd voorkomen

- De onderstaande voorwaarden werden gehanteerd bij een SEPP aanvraag:
  - De subsidie gold alleen voor particulieren en volledig elektrische personenauto's, zowel bij aanschaf als private lease, en voor nieuwe en gebruikte voertuigen.
  - De auto voldeed aan vastgestelde kenmerken, met een catalogusprijs tussen €12.000 en €45.000 en een minimale actieradius van 120 kilometer.
  - De auto stond minimaal drie jaar (na aanschaf) of vier jaar (private lease) op naam van de subsidieontvanger (instandhoudingsplicht), werd uitsluitend privé gebruikt en stond niet eerder op naam van de aanvrager of een huisgenoot.
  - Private leasecontracten liepen via een aanbieder met het 'Keurmerk Private Lease'.

Bron: (1) Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, Ministerie IenW (2020). (2) Elektrisch Rijden Monitor, ANWB (2019).

Het vaste aanvraagproces bestond uit negen stappen

1. Aanvragers sluiten een koop- of private leasecontract voor een elektrische personenauto af die voldoet aan de voorwaarden.
2. Aanvragers dienen een aanvraag tot subsidieverlening in, met persoonsgegevens, gegevens over de auto en de overeenkomst.
3. RVO beoordeelt de aanvraag op basis van gestelde voorwaarden binnen de beslistermijn.
4. Indien RVO positief beoordeelt, ontvangt de aanvrager een beschikking over de subsidieverlening.
5. Het voertuig wordt geleverd en tenaamgesteld.
6. Aanvragers dienen een aanvraag tot subsidievaststelling in en verstrekken het kenteken- en bankrekeningnummer.
7. RVO beoordeelt de aanvraag tot subsidievaststelling binnen de beslistermijn.
8. Bij een positief oordeel betaalt RVO de subsidie. In één keer bij aanschaf of in maandelijkse termijnen bij private lease.
9. RVO voert periodieke controles uit via de RDW om vast te stellen of de tenaamstelling nog op naam van de aanvrager staat (controle op instandhoudingsplicht) en voert eventuele terugvorderingen uit.

De hoogte van de subsidie veranderde per jaar voor nieuwe auto's en bleef onveranderd voor gebruikte auto's

- Het subsidiebedrag voor nieuwe elektrische personenauto's nam af van €4.000 in 2020 naar €2.950 in 2024. Voor gebruikte auto's gold gedurende de SEPP een vast bedrag van €2.000.

Het vaste subsidiebedrag per voertuig

	2020	2021	2022	2023	2024
Nieuw	€ 4.000	€ 4.000	€ 3.350	€ 2.950	€ 2.950
Gebruikt	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000

Bron: (1) Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, Ministerie IenW (2020 - 2024).

KPMG

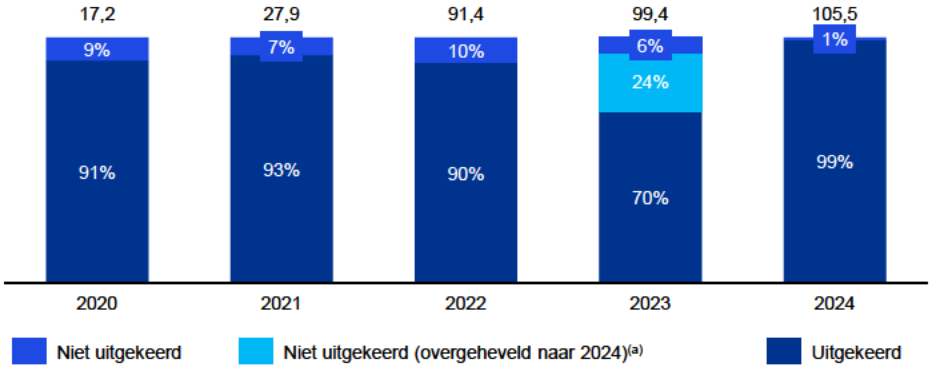
© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Het aantal aanvragen oversteeg het beschikbare budget,...

- Gedurende de looptijd van de SEPP nam het aantal subsidieaanvragen jaarlijks toe. In 2020 werden in totaal 5.913 aanvragen gedaan en in 2024 50.415. Deze toename viel samen met de toename van het beschikbare budget van €17,2 miljoen in 2020 tot €105,5 miljoen in 2024.
- De grote populariteit van de regeling leidde ertoe dat het aanvraagloket in 2020, 2021 en 2022 vroegtijdig moest worden gesloten. In 2023 werd het budget voor nieuwe voertuigen niet overtekend. In 2024 werd het budget vlak voor het einde van het jaar overtekend.
- Het aanvraagloket werd gesloten op het moment dat het aantal ingediende aanvragen, bij volledige toekenning, het beschikbare budget zou overtekenen. In dergelijke situaties wordt gebruik gemaakt van loting. Daarbij wordt onder de aanvragen op de dag dat het budget ontoereikend is, geloot om te bepalen welke aanvragen het verdere beoordelingsproces ingingen.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

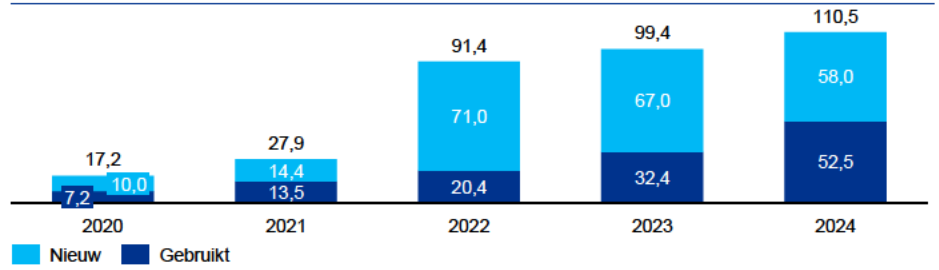
Totale beschikbare budget per jaar (in miljoenen euro's), opgedeeld in percentages uitgekeerd en niet uitgekeerd budget



Notitie: (a) In 2024 is na toezegging aan de Tweede Kamer besloten om € 23,1 miljoen resterend budget uit 2023 toe te voegen aan het budget van 2024. (b) Het resterende budget van 1% in 2024 komt voort uit terugvorderingen na de finale loting van dat jaar.

Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026), Extra budget voor subsidie gebruikte elektrische personenauto's, Nederland elektrisch (4 september 2024).

Totale beschikbare budget per jaar, met onderscheid naar budget voor nieuwe en gebruikte personenauto's (in miljoenen euro's)



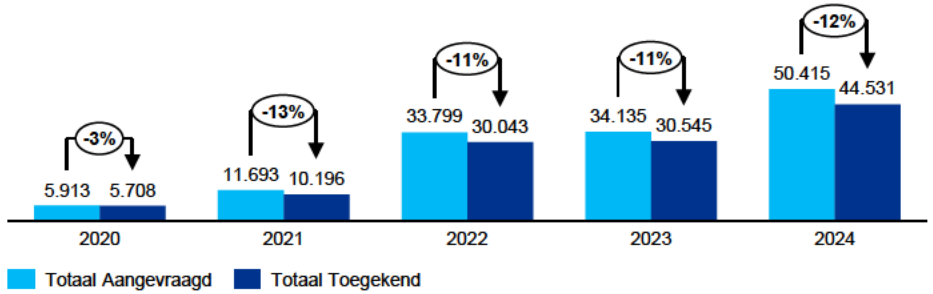
Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2020-2024)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

...maar vanwege begrotingstechnische oorzaken kon het volledig budget niet worden uitgekeerd

- In alle jaren werd een groot deel van de ingediende aanvragen toegekend. Jaarlijks werden tussen de 3% en 12% van de aanvragen afgewezen (zie figuur rechts).
- In de jaren dat de SEPP gold zijn niet alle aanvragen, die in eerste instantie in behandeling werden genomen, ook (volledig) toegekend. Dit kwam onder meer door intrekkingen, afwijzingen en terugvorderingen. Daarnaast vond de definitieve beoordeling en afhandeling van aanvragen vaak pas plaats in het jaar ná indiening, mede door lange levertijden van nieuwe BEV's.
- Omdat niet alle aanvragen werden goedgekeurd, kwamen middelen later in het subsidieproces weer vrij. Door begrotingsregels konden deze vrijgevallen middelen niet automatisch opnieuw worden benut voor een andere subsidieaanvraag. Hierdoor bleef jaarlijks een deel van het budget onbenut. In alle jaren, m.u.v. 2023, bleef het niet-uitgekeerde budget beperkt tot minder dan 10%. In 2023 werd het budget voor nieuwe voertuigen niet overtekend, maar is een bedrag van €23,1 miljoen (24% van totale budget van 2023) na goedkeuring door de Tweede Kamer overgeheveld naar 2024. Over de gehele periode van de SEPP is in totaal 87% van het beschikbare budget uitgekeerd.

Totaal en toegekende aantallen subsidie aanvragen per jaar



Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026)

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



3.

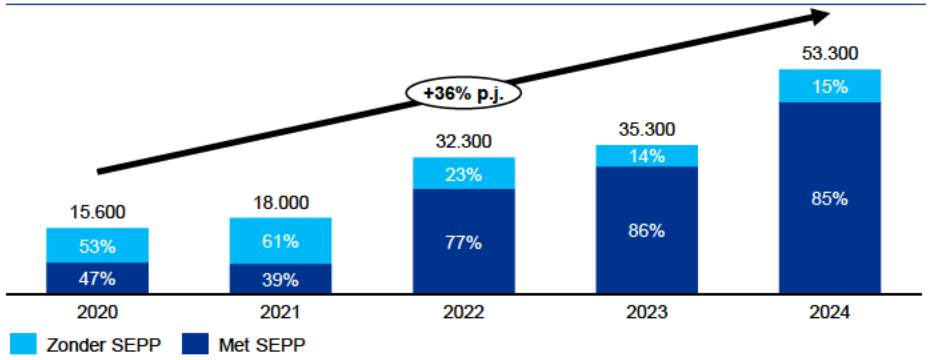
Ontwikkelingen in de particuliere BEV markt

In de periode dat de SEPP beschikbaar was, groeide de verkoop van BEV's met gemiddeld 36% per jaar

- Gedurende de subsidieperiode van de SEPP nam het totale aantal verkochte BEV's toe van circa 15.600 voertuigen in 2020 tot circa 53.300 voertuigen in 2024 (zie figuur rechtsboven). Gemiddeld groeide het aantal particulier verkochte BEV's met 36% per jaar.
- Van het aantal particulier verkochte BEV's werd jaarlijks tussen de 39% en 85% met SEPP subsidie aangeschaft. In de periode 2022-2024 is meer gebruik gemaakt van de SEPP voor de aanschaf van BEV's, dan in de periode 2020-2021, omdat in de periode 2022-2024 meer subsidie beschikbaar was.
- Gedurende de subsidieperiode van de SEPP nam de verkoop van BEV's toe in alle onderscheiden segmenten. De grootste absolute groei deed zich voor in het B- en C-segment (zie figuur rechtsonder).

Bron: (1) Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, RVO (2025)

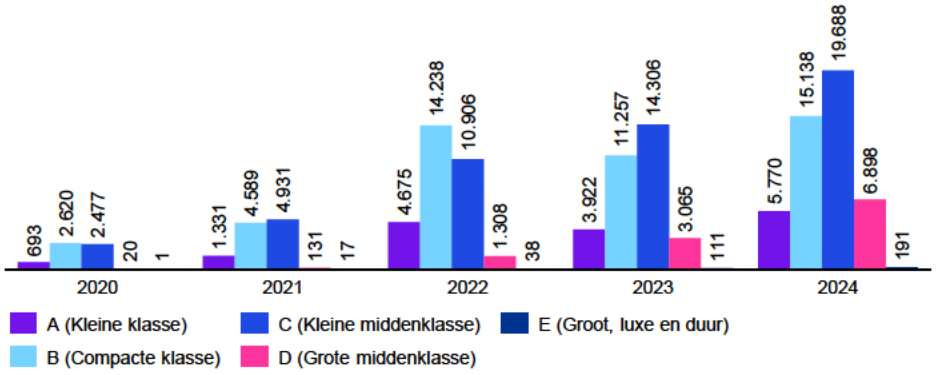
Totaal aantal particulier verkochte BEV's met en zonder SEPP



Notitie: (a) Het aantal verkochte BEV's komt niet één-op-één overeen met het aantal aangevraagde of toegekende SEPP-subsidies (zie pagina 10), doordat verkoop en subsidietoekenning niet altijd in hetzelfde jaar plaatsvinden en er afrondingsverschillen zijn tussen CBS- en RVO-data.

Bron: (1) Nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP-subsidies naar huishoudinkomen, CBS (2024) & (2026).

Totaal aantal verkochte personenauto's met SEPP naar segment



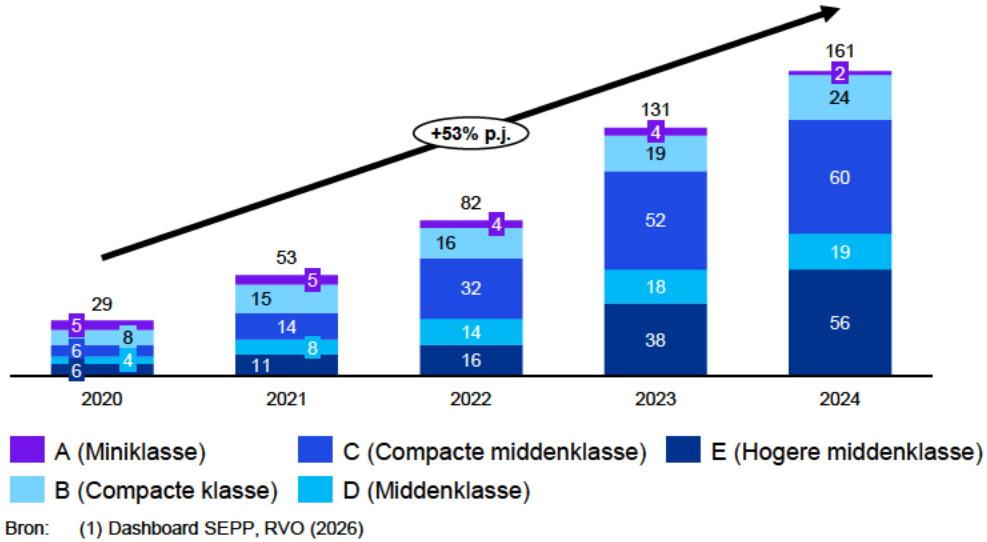
Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2020-2024)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Door marktgedreven ontwikkelingen groeide het aanbod van BEV-modellen van 29 modellen in 2020 naar 161 modellen in 2024, met de grootste uitbreiding in het C-en E-segment

- Het marktaanbod van BEV-modellen groeide van 29 modellen in 2020 naar 161 verschillende modellen in 2024. De groei verliep relatief gelijkmatig, met een gemiddelde toename van 53% per jaar (33 modellen per jaar).
- Het aanbod nam in alle segmenten toe, m.u.v. het A-segment. Het aanbod in het A-segment nam af van 5 verschillende modellen in 2020 tot 2 modellen in 2024.
- De grootste uitbreiding van het aanbod deed zich voor in het C- en E-segment. Deze twee segmenten waren samen verantwoordelijk voor 77% van de totale groei in het aantal aangeboden modellen. Het aanbod in het B- en D-segment nam eveneens toe, zij het in beperktere mate, en bleef in 2024 voor beide segmenten rond de 20 modellen.

Aantal beschikbare BEV modellen naar segment



Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Naast de SEPP heeft ook ander beleid de elektrificatie van het zakelijke en particuliere personenwagenpark gestimuleerd

- Vanaf 2020 is zowel het zakelijke als het particuliere personenwagenpark gestimuleerd om te elektrificeren. Voor beide segmenten golden fiscale voordelen. Het particuliere en zakelijke segment werden allebei gestimuleerd met vrijstellingen en kortingen op de motorrijtuigenbelasting (MRB) en Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM).(1) De zakelijke markt werd specifiek gestimuleerd met bijtellingsvoordelen en ondernemers konden gebruikmaken van de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil), waarmee investeringskosten voor elektrische personenauto's deels fiscaal aftrekbaar (tot 45% van fiscale winst) en versneld afgeschreven (tot 75%) konden worden. De MIA en Vamil zijn in 2022 afgeschaft voor BEV's en gelden alleen nog voor elektrische auto's met zonnepanelen of waterstof aandrijving.(3) De particuliere markt werd specifiek gestimuleerd met de SEPP.(4)
- In de afgelopen jaren heeft een afbouw van stimuleringsmaatregelen plaatsgevonden. In 2026 resteert voor zowel zakelijke als particuliere rijders een korting op de MRB en in de meeste gevallen een lagere BPM (zuinige ICE-voertuigen kunnen een lagere BPM hebben dan een EV). Daarnaast geldt in 2026 ook een bijtellingsvoordeel voor zakelijke voertuigen.(2) De MRB-korting is bedoeld om voor het hogere voertuiggewicht van EV's te compenseren. Omdat de hoogte van de MRB mede afhankelijk is van het voertuiggewicht en EV's doorgaans zwaarder zijn dan vergelijkbare ICE-voertuigen, kan deze korting niet als een fiscaal voordeel worden beschouwd. Voor een EV in het C-segment wordt in 2026, na toepassing van de MRB-korting van circa €300, ongeveer €100 per jaar meer MRB betaalt dan voor een vergelijkbaar ICE-voertuig.

Stimuleringsbeleid van de overheid voor elektrische personenauto's in de periode 2020 tot en met 2026

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Bijtellingsvoordeel: een lager belastingpercentage over de aanschafwaarde (bijtelling) voor BEV's dan voor ICE- en PHEV-voertuigen(2). In 2020 bedroeg de bijtelling 8% over de eerste €45.000 aanschafwaarde en 22% daarboven (voordeel tot ca. €3.000 per jaar). In 2026 is het voordeel afgebouwd naar 18% over eerste €30.000 en 22% daarboven (voordeel tot ca. €600 per jaar).						
Zakelijk	**MRB-vrijstelling:** volledige vrijstelling op de MRB voor BEV's (korting van ca. €1000 per jaar)(b)					**MRB-korting:** 75% korting (ca. €750 korting per jaar)(b)	**MRB-korting:** 30% korting (ca. €300 korting per jaar)(b)
	BPM-vrijstelling: vrijstelling op de BPM voor BEV's. ICE- en PHEV-voertuigen betalen afhankelijk van CO_2-uitstoot €366 tot > €15.000 (1)					**BPM-korting:** BEV's betalen alleen een vast tarief van €667 in 2025 en €687 in 2026. ICE- en PHEV-voertuigen betalen afhankelijk van CO_2-uitstoot, maar ten minste €667 (in 2025) of €687 (in 2026).	
	MIA/Vamil: belastingvoordeel bij investering in BEV via aftrek (tot 45%) en afschrijving (tot 75%)(3)(a)						
Particulier	**MRB-vrijstelling:** volledige vrijstelling op de MRB voor BEV's (korting van ca. €1000 per jaar)(b)					**MRB korting:** 75% korting (ca. €750 korting per jaar)(b)	**MRB korting:** 30% korting (ca. €300 korting per jaar)(b)
	BPM-vrijstelling: vrijstelling op de BPM voor BEV's. ICE- en PHEV-voertuigen betalen afhankelijk van CO_2-uitstoot €366 tot > €15.000 (1)					**BPM korting:** BEV's betalen alleen een vast tarief van €667 in 2025 en €687 in 2026. ICE- en PHEV-voertuigen betalen afhankelijk van CO_2-uitstoot, maar ten minste €667 (in 2025) of €687 (in 2026).	
	SEPP: Eenmalig €2.000 (gebruikt) of €4.000 (nieuw)		**SEPP**: Eenmalig €2.000 (gebruikt) of €3.350 (nieuw)	**SEPP**: Eenmalig €2.000 (gebruikt) of €2.950 (nieuw)			

Notitie (a) Op basis van een rekenvoorbeeld van RVO kan het fiscale voordeel van de MIA €4.500 bedragen en het voordeel van de Vamil €1.500(5). (b) Getoonde korting is indicatief berekend aan de hand van een personenauto in het C-segment.

Bron: (1) Korting motorrijtuigenbelasting waterstof- en elektrische auto's tot 2030, Ondernemersplein (2026), (2) Financiële ondersteuning elektrisch rijden, RVO (2026), (3) MIA en Vamil voor ondernemers, RVO (2026), (4) Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren. (5) Rekenvoorbeelden MIA\Vamil, RVO (2026)

KPMG

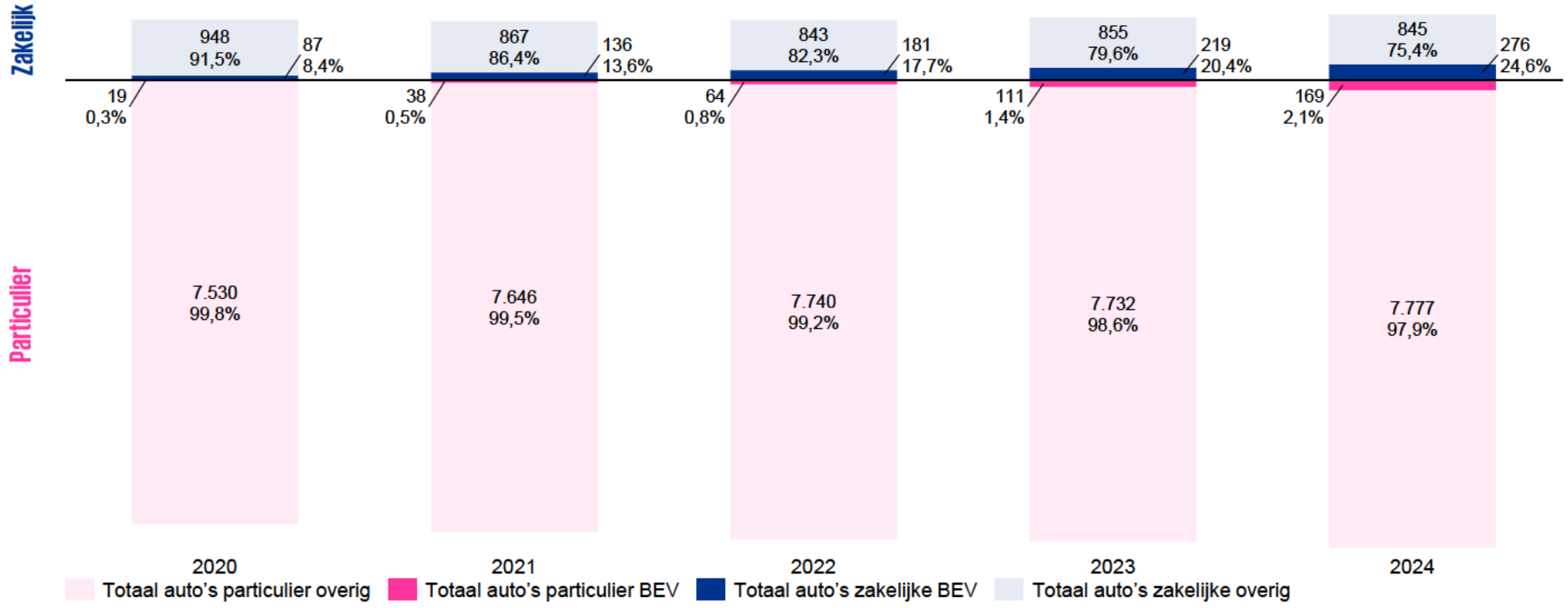
© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Het aandeel BEV's in het particuliere wagenpark is gestegen van 0,3% naar 2,1%, maar ligt 22,5%-punten lager dan het zakelijke wagenpark waar het aandeel 24,6% is.

- In de periode dat de SEPP gold (2020–2024) is het aandeel BEV's binnen het totale wagenpark (particulier en zakelijk) toegenomen. Het aandeel zakelijke BEV's nam toe van 8,4% in 2020 naar 24,6% in 2024. Het aandeel BEV's binnen het particuliere wagenpark is toegenomen van 0,3% in 2020 naar 2,1% in 2024 (in de periode dat de SEPP gold). Daarmee is het aandeel BEV's in het particuliere segment in 2024 22,5%-punten lager dan in het zakelijke segment.
- Het zakelijke wagenpark elektrificeert sneller dan het particuliere wagenpark. In 2024 was ca. 70% van het totaal aantal nieuwverkopen van elektrische voertuigen zakelijk.(1)

Bron: (1) Occasions domineren automarkt, pas op de plaats voor elektrisch, ING Research (2026)

Aandeel BEV's in particulier en zakelijke personenwagenpark (x1.000 personenauto's)



Bron: (1) Stekkerauto's: aantallen en kilometers, CBS (2025)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



4. Doeltreffendheid

Dit hoofdstuk beschrijft in welke mate de SEPP heeft bijgedragen aan haar doel om de aanschaf en private lease van elektrische personenauto's door particulieren te stimuleren

Dit hoofdstuk beschrijft de bijdrage van de SEPP aan het stimuleren van de aanschaf van elektrische personenauto's en daarmee aan de elektrificatie van het wagenpark. De inzichten zijn gebaseerd op analyses van beschikbare data uit het SEPP-dashboard van RVO, CBS-gegevens over nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP, en RDW-data over mutaties in het wagenpark. De belangrijkste bevindingen die hieruit naar voren komen zijn onderaan deze pagina per bevinding samengevat. Op de volgende pagina's zijn de bevindingen nader toegelicht.

Hoofdbevinding: De SEPP heeft de aanschaf van BEV's gestimuleerd en droeg bij aan de elektrificatie van het wagenpark, waarbij beperkingen in het beschikbare budget de voornaamste reden is dat de SEPP niet een grotere impact heeft gehad op de elektrificatie.

1 Een groot deel van de totale aanschaf van BEV's vond plaats met de SEPP

BEV's zijn in de periode 2020-2024 de dominante drijver van de groei van het wagenpark. In deze periode is de netto instroom van BEV's hoger dan die van PHEV's en sinds 2021 is er een netto afname van het aantal ICE-voertuigen in het wagenpark. Wel neemt neemt de populariteit van PHEV's ten opzichte van BEV's toe.
Gebruikers van de SEPP geven aan dat de SEPP een belangrijke rol speelde in de overweging om een BEV aan te schaffen, waardoor de SEPP een belangrijke factor was voor de groei van het aandeel BEV's in het wagenpark. De toename van het aandeel BEV's in het wagenpark wordt echter niet volledig door de SEPP verklaard.

Pagina 23

2 Lege SEPP-budgetten zorgden voor uitstel én afstel van BEV-aankopen

Door snelle uitputting van jaarbudgetten tijdens de eerste drie jaar ontstond een stop- en-go-effect, waardoor consumenten hun BEV-aankoop uitstelden en afzagen van elektrificatie.

Pagina 24

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

1 Een groot deel van de totale particuliere aanschaf van BEV's met een catalogusprijs tot €45.000 vond plaats met SEPP

BEV's zijn in de periode 2020-2024 de dominante drijver van de groei van het wagenpark

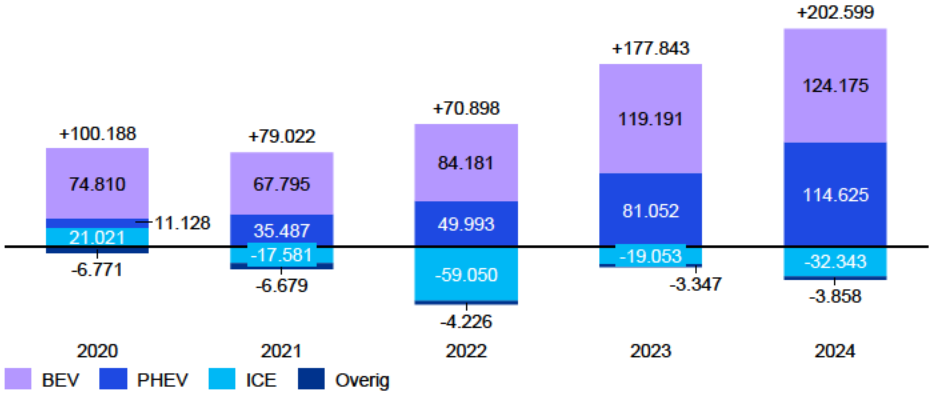
- De figuur rechtsboven toont de snelheid van de elektrificatie van het personenwagenpark (particulier en zakelijk) door het aandeel BEV's in de netto groei weer te geven. De netto groei is het verschil tussen instroom (nieuwe auto's en import) en uitstroom. In 2020 kwamen er 74.180 BEV's bij, naast 21.021 ICE-auto's en 11.128 PHEV's. Vanaf 2021 is sprake van een omslag: er verdwijnen meer ICE-auto's dan erbij komen, waardoor de netto groei volledig wordt gedragen door BEV's en PHEV's. In 2022 (het jaar dat ook het SEPP-budget werd verhoogd) overtrof de groei van BEV's zelfs de totale groei van het wagenpark: de netto groei was volledig elektrisch en een deel van het bestaande wagenpark elektrificeerde. Hoewel zowel BEV's als PHEV's groeien, ligt de instroom van BEV's in alle jaren hoger. Daarmee leveren BEV's structureel een groter aandeel in de groei van het wagenpark, al lijken PHEV's relatief in populariteit toe te nemen.(1)

De SEPP heeft waarschijnlijk een belangrijke rol gespeeld in de groei van het aantal elektrische voertuigen, maar de toename van het aandeel BEV's in het wagenpark wordt niet volledig door de SEPP verklaard

- Bij de aanschaf van een nieuwe BEV is door particulieren de SEPP gebruikt bij de aanschaf van elektrische personenauto's. Het aandeel BEV's in de particuliere markt dat met SEPP is aangeschaft ligt in 2020 op 47% en steeg in 2024 naar 85% (zie figuur rechtsonder). Het merendeel van de gebruikers van de SEPP geeft aan dat de SEPP een belangrijke rol speelde in de overweging om een BEV aan te schaffen.(2) Naast de SEPP hebben echter ook andere factoren een rol gespeeld in de toename van het aandeel BEV's in de netto groei van het totale wagenpark. Ten eerste is de elektrificatie van het zakelijke wagenpark een belangrijke drijver voor de elektrificatie van het gehele wagenpark, zie pagina 20. Ten tweede speelde de stijging van gas- en energieprijzen in 2022(3), veranderingen in mobiliteitsgedrag na het beëindigen van de COVID-19-maatregelen(4) en de snelle uitbreiding van het aanbod van elektrische voertuigen – onder andere door de toetreding van nieuwe fabrikanten(5) – een rol in de overweging van particulieren om een BEV aan te schaffen.

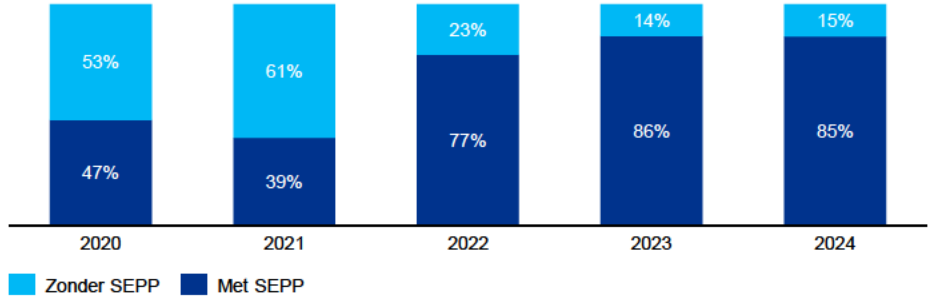
Bron: (1) Bijna kwart meer auto's met elektromotor (CBS, 2026). (2) EV- en berijdersonderzoek 2024, RVO (2024). (3) Klimaat- en Energieverkenning 2022, Planbureau voor de leefomgeving (2022), Hogere omzet auto- en motorbranche ondanks problemen, CBS (2022). (4) Waar is de OV-reiziger gebleven? Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, (2023). (5) De Impact van Chinese OEMS in Europa, BOVAG & KPMG (2025).

Netto groei (instroom min uitstroom) van personenauto's naar aandrijfcategorie



Bron: (1) Mutaties (in- en uitstroom) nieuwe personenauto's per segment per maand, RVO (2026)

Verkochte en private geleasede volledig elektrische personenauto's aan particulieren met een catalogusprijs van < €45.000



Notitie: (a) Hoewel de catalogusprijsgrens € 45.000 bedraagt, zijn in 2024 enkele gesubsidieerde voertuigen boven deze grens toegewezen. Bijvoorbeeld als een voertuig bij aanvraag van de subsidie een verwachte catalogusprijs van onder de 45.000 had, maar bij toekenning van de subsidie het voertuig toch een hogere catalogusprijs had, werd de aanvraag toch toegekend.

Bron: (1) Nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP-subsidies naar huishoudinkomen, CBS (2024) & (2026).

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

2 Uitgeputte SEPP-budgetten zorgden voor uitstel van BEV-aankopen en uiteindelijk tot gemiste elektrificatie

- De jaarlijkse budgetplafonds van de SEPP, in combinatie met een hogere vraag dan beschikbaar budget, zorgden in 2020, 2021 en 2022 voor een ‘stop-and-go’-effect. Het aanvraagloket werd in deze jaren voor het einde van het jaar gesloten op het moment dat het aantal ingediende aanvragen, bij volledige toekenning, het beschikbare budget zou overtekenen.(1)
- Dit had tot gevolg dat geïnteresseerde consumenten hun aankoop of private lease van een elektrische auto uitstelden naar een volgende openstelling, of alsnog overgingen tot aankoop zonder subsidie of een alternatieve keuze maakten voor een ICE-voertuig.
- Uit de tussenevaluatie blijkt dat dit mechanisme tot een schoksgewijze ontwikkeling van de vraag naar elektrische voertuigen leidde,(1) met pieken rond openstellingen en terugval bij lege budgetten, waardoor de regeling het tempo van de elektrificatie en marktwerking beïnvloedde.
- Extra budget had er daarom voor kunnen zorgen dat meer BEV’s zouden zijn aangeschaft, waarmee het de snelheid van de elektrificatie positief had kunnen beïnvloeden.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren, Arcadis (2024).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



5. Doelmatigheid

Dit hoofdstuk beschrijft in welke mate de ingezette middelen binnen de SEPP doelmatig besteed zijn

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de ingezette middelen binnen de SEPP doelmatig zijn besteed in relatie tot de gerealiseerde aanschaf en private lease van elektrische personenauto's door particulieren. Daarbij wordt eerst gekeken in hoeverre de besteding van het beschikbare subsidiebudget een zo groot mogelijk effect op elektrificatie heeft gehad en vervolgens naar de doelmatigheid van de inzet van deze middelen voor de uitvoering van de SEPP. De inzichten zijn gebaseerd op analyses van budgetgegevens uit het SEPP-dashboard van RVO en op informatie over uitvoeringskosten. De belangrijkste bevindingen die hieruit naar voren komen zijn onderaan deze pagina per bevinding samengevat. Op de volgende pagina's zijn de bevindingen nader toegelicht.

Hoofdbevinding: De middelen voor de SEPP zijn doelmatig ingezet, zowel binnen de uitvoering waar procesverbeteringen en budgetschotten bijdroegen aan beheersing en efficiëntie, als in de besteding waarbij het overgrote deel van het budget daadwerkelijk tot elektrificatie van het wagenpark heeft geleid. Tegelijkertijd wordt deze doelmatigheid deels begrensd doordat een deel van de subsidie bij niet-additionele kopers terechtkwam.

1 De SEPP is gebruikt om BEV's in verschillende segmenten aan te schaffen

87% van het totaal beschikbaar gestelde budget is uitgekeerd. De SEPP is breed ingezet over vrijwel alle voertuigsegmenten, waarbij het grootste deel (79%) van het budget terechtkwam in het B- en C-segment. Dit sluit aan bij het doel van de SEPP om de aanschaf van elektrische kleinere en compacte middenklasse voertuigen te stimuleren.

Pagina 27

2 De SEPP is deels bij niet-additionele kopers terecht gekomen

Volgens de tussenevaluatie is de SEPP ook deels terechtgekomen bij niet-additionele kopers (kopers die ook zonder subsidie een BEV zouden hebben gekocht), waardoor de subsidie niet in alle gevallen doorslaggevend was voor de uiteindelijke aanschaf van een elektrische auto.

Pagina 27

3 Jaarlijkse budgetschotten voorkwamen overschrijding; verbeterde uitvoering leidde tot kostenbesparing.

De inzet van jaarlijkse budgetschotten zorgde voor budgetbeheersing en voorkwam overschrijding, terwijl tegelijkertijd het merendeel van het beschikbare budget werd benut. Door procesoptimalisatie daalden de gemiddelde uitvoeringskosten gedurende de looptijd van de SEPP.

Pagina 28

4 Het subsidiebedrag was doelmatig, maar had doelmatiger kunnen zijn

Bij het vaststellen van de subsidie is aangesloten bij de verwachte daling van prijsverschillen, met een afbouw voor nieuwe voertuigen en een constant bedrag voor gebruikte auto's. Deze afbouw sloot voor marktontwikkeling in diverse segmenten goed aan, maar een segmentgerichte differentiatie had doelmatiger kunnen zijn.

Pagina 29-31

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

1 2 De SEPP is aantoonbaar benut en stimuleerde de aanschaf van BEV's in verschillende prijs- en marktsegmenten, waarbij een deel bij niet-additionele kopers terecht kwam

De SEPP draagt aantoonbaar bij aan elektrificatie binnen verschillende voertuigsegmenten, in het bijzonder de compacte klasse en kleine middenklasse

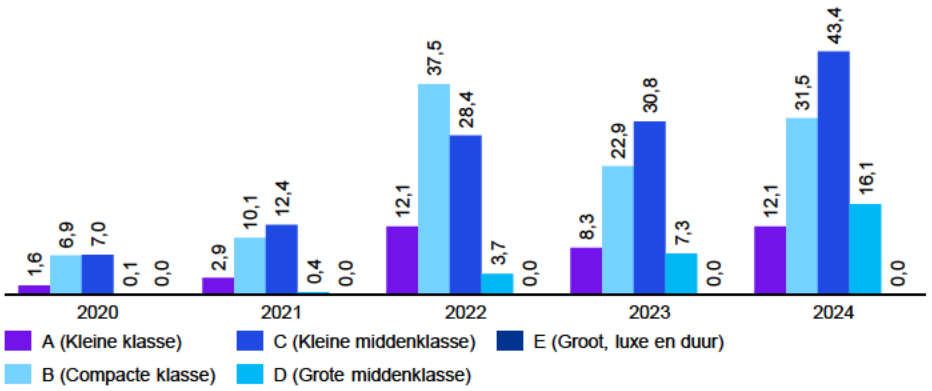
- 87% van het totale beschikbare budget is uitgekeerd voor de aanschaf van een BEV. Deze BEV's vervingen in de meeste gevallen ICE-voertuigen.(1)
- De regeling gold voor voertuigen tot €45.000, waardoor vooral de A tot en met D segmenten werden bereikt.
- De meeste subsidie werd verstrekt aan voertuigen in het B-segment (compacte klasse) en C-segment (kleine middenklasse), die samen 79% van het uitgekeerde budget vertegenwoordigen. Dit sluit aan bij het doel van de SEPP om de aanschaf van elektrische kleinere en compacte middenklasse voertuigen te stimuleren.

De subsidie kwam deels terecht bij niet-additionele kopers

- De SEPP kon worden aangevraagd door alle kopers van een BEV die voldeden aan de voorwaarden, zoals eisen aan catalogusprijs, actieradius en instandhouding. Hierdoor konden ook particulieren die zonder subsidie een BEV zouden hebben gekocht gebruikmaken van de regeling. Hierdoor is de subsidie deels terechtgekomen bij niet-additionele kopers.(1) Hoewel subsidies voor niet-additionele kopers inefficiënt lijken, is het in de praktijk vaak niet mogelijk om vast te stellen of een koper de aanschaf ook zonder een subsidie zou hebben gedaan. Een subsidieregeling vormgeven die uitsluitend door additionele kopers wordt gebruikt, zou betekenen dat bepaalde groepen op basis van hun koopmotief worden uitgesloten. Dit zou de rechtsgelijkheid van de regeling in gevaar kunnen brengen en lijkt tevens niet uitvoerbaar.

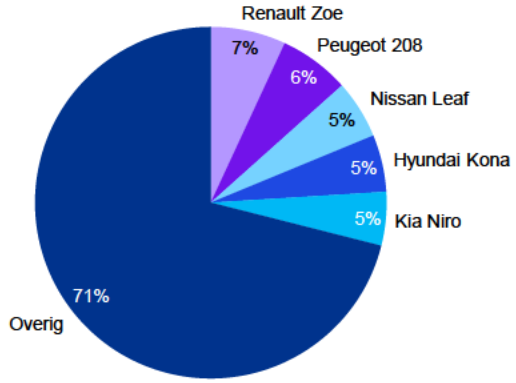
Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

Verdeling van gebruikt SEPP-budget naar segment per jaar in miljoenen euro's



Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026)

Meest voorkomende automodellen onder toegekende aanvragen



Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026)

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

3 Jaarlijkse budgetschotten voorkwamen een overschrijding van het budget en uitvoeringsprocessen zijn gedurende de SEPP verbeterd waardoor kosten werden bespaard

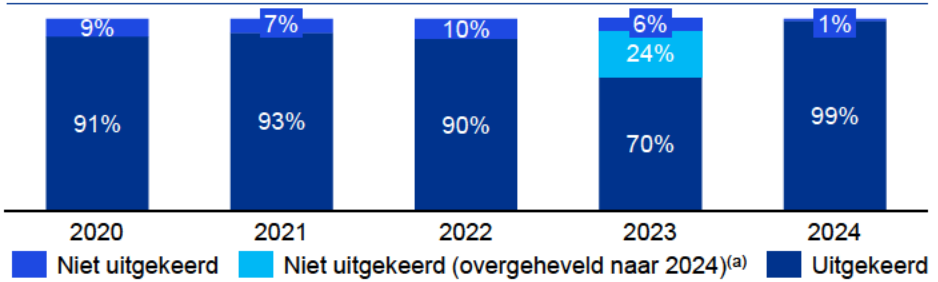
Budgetschotten zorgden voor strakke budgetbeheersing en tegelijkertijd een hoog percentage van uitbetaald budget

- Tijdens de subsidieperiode werd het beschikbare budget jaarlijks vrijgegeven met een maximaal budget (budgetschotten), waardoor overschrijding van het totale budget werd voorkomen en de financiële beheersbaarheid van de regeling gedurende de looptijd hoog bleef.

Procesoptimalisatie en automatisering hielden de uitvoeringskosten stabiel, ondanks een toename van het aantal aanvragen

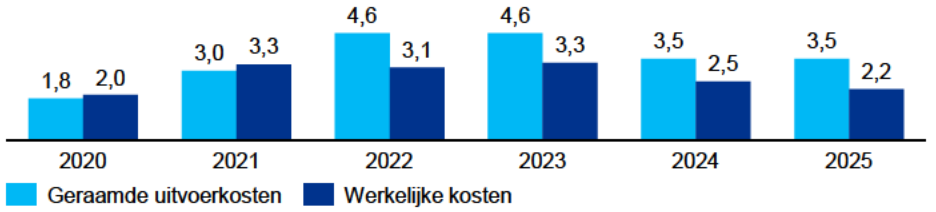
- De uitvoeringskosten namen in de eerste jaren toe parallel aan de groei in populariteit van de SEPP tussen 2020 en 2023, doordat het aantal aanvragen en de omvang van het beschikbare budget aanzienlijk toenamen.
- Gedurende de looptijd is steeds beter ingespeeld op deze groei door gerichte procesoptimalisaties en verdere automatisering, waaronder verbeteringen in het aanvraagproces, waardoor de kosten efficiëntie van de uitvoering toenam.
- In de periode 2020–2024 konden de jaarlijkse uitvoeringskosten, ondanks een toename van het aantal aanvragen, op een vergelijkbaar niveau blijven, wat wijst op een efficiënte en schaalbare inrichting van de uitvoering van de regeling.

Percentage van totaal budget uitbetaald ten opzichte van het totaal beschikbare budget



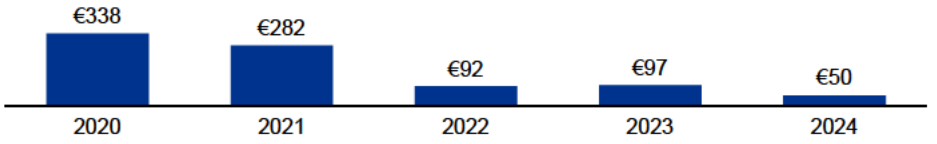
Bron: (1) Dashboard SEPP, RVO (2026)

Geraamde en werkelijke uitvoeringskosten in miljoenen euro's



Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024) (2) Mail IenW inzake uitvoeringskosten 2024 en 2025 (2026, 15 april)

Gerealiseerde gemiddelde uitvoeringskosten per aanvraag



Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024), (2) Mail IenW inzake uitvoeringskosten 2024 en 2025 (2026, 15 april), (3) KPMG-analyse

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

4 De afbouw van de subsidie voor nieuwe voertuigen sloot grotendeels aan bij marktontwikkelingen

- Bij het vaststellen van de jaarlijkse subsidiebedragen per voertuig is rekening gehouden met de verwachte verkleining van het prijsverschil tussen de aanschafprijs van nieuwe BEV's en benzineauto's.
- Als gevolg van marktontwikkelingen, nam het verschil in gemiddelde aanschafprijs tussen BEV's en benzinevoertuigen van 2020 tot 2024 af in het A-, B-, D- en E-segment. In het A segment nam het prijsverschil zonder SEPP af van €9.298 naar €6.483. In het B segment van €14.102 naar €11.727. In het D-segment waren BEV's in 2024 gemiddeld zelfs €4.888 goedkoper. In het E-segment is het aanbod heel divers waardoor segmentgemiddelden niet direct vergelijkbaar zijn tussen brandstoffen. Binnen de SEPP is nauwelijks subsidie verstrekt aan voertuigen in het E-segment (vanwege het maximum van €45.000 op de aanschafwaarde).
- In 2022 en 2023 is het subsidiebedrag voor nieuwe auto's verlaagd van €4.000 naar respectievelijk €3.350 en €2.950. Het afbouwen van de omvang van de subsidie sluit aan bij de ontwikkeling van de markt in A-, B-, en D-segment en duidt op doelmatige besteding van middelen.
- In het C-segment nam het prijsverschil van 2020 tot 2024 juist toe van €3.507 naar €8.046, waarbij een steeds hoger subsidiebedrag nodig zou zijn om het prijsverschil te overbruggen. Op pagina 31 wordt dit nader geduid.

Verschil in gemiddelde aanschafprijs BEV – benzinevoertuigen (+: BEV duurder, -: BEV goedkoper)

	2020		2024	
	Zonder SEPP	Met SEPP	Zonder SEPP	Met SEPP
A (Kleine klasse)	+9.298	+5.298	+6.483	+3.533
B (Compacte klasse)	+14.102	+10.102	+11.727	+8.777
C (Kleine klasse)	+3.507	+1.507	+8.046	+5.096
D (Grote middenklasse)	+6.265	+2.265	-4.888	-7.838

Bron: (1) Mobiliteit in Cijfers, auto's 2020-2021, BOVAG-RAI Vereniging (2020). (2) Mobiliteit in Cijfers, auto's 2024-2025, BOVAG-RAI Vereniging (2024). (3) KPMG-analyse

Notitie: (a) Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op aanschafprijzen uit rapportages van BOVAG-RAI Vereniging. Deze cijfers zijn vergeleken met aanschafprijzen uit rapportages van RVO en RDW. Hoewel er op onderdelen verschillen bestaan tussen de cijfers uit de bronnen, zijn de uitkomsten op hoofdlijnen vergelijkbaar. Deze verschillen hebben geen effect op de conclusies van de analyse.
(b) Omdat voor het E-segment nauwelijks SEPP-subsidies zijn toegekend en dit segment bovendien zeer heterogeen is (met een sterk uiteenlopend aanbod), zijn segmentgemiddelden niet goed vergelijkbaar. Om deze redenen is het E-segment buiten beschouwing gelaten in deze analyse.

Bron: (1) Tussentijdse evaluatie SEPP, MinlenW (2021)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

4 Het prijsverschil tussen tweedehands BEV's en ICE-voertuigen gaf geen aanleiding om het subsidiebedrag te verlagen ten behoeve van doelmatigheid

- Hoewel voor zowel nieuwe als gebruikte auto's werd verwacht dat prijsverschillen zouden afnemen, werd voor tweedehands auto's een beperktere daling voorzien, waardoor is gekozen het subsidiebedrag ongewijzigd te laten.(1)
- De gemiddelde aanschafprijs van tweedehands BEV's (alle segmenten) nam met €16.789 af van €25.786 in 2022 naar €8.997 in 2024. Daarmee was het gemiddelde prijsverschil in 2024 vergelijkbaar met een nieuw voertuig in het B-segment, terwijl het subsidiebedrag lager lag.
- Hoewel het prijsverschil bij tweedehands BEV's is afgenomen, droeg het subsidiebedrag van €2.000 in 2024 nog beperkt bij om het prijsverschil tussen een BEV en ICE-voertuig te overbruggen. Hierdoor heeft de prijsontwikkeling geen directe aanleiding gegeven om het subsidiebedrag te verlagen om de doelmatigheid van de SEPP te vergroten. Kanttekening is dat data over verschillen in gemiddelde aanschafprijzen niet per segment beschikbaar zijn voor tweedehandsvoertuigen. Mogelijk zou dit een ander beeld kunnen geven.

Verschil in aanschafprijs BEV – gemiddelde van alle voertuigen (+: BEV duurder, -: BEV goedkoper)

	2022		2024	
	Zonder SEPP	Met SEPP	Zonder SEPP	Met SEPP
Tweedehandsauto's	+25.786	+21.786	+8.997	+ € 6.047

Notitie: (a) Door beperkte beschikbaarheid van data is het niet mogelijk om aanschafprijzen van tweedehandsauto's per segment te vergelijken en in de periode vóór 2022.

Bron: (1) Prijs tweedehands elektrische auto blijft dalen: 28 procent goedkoper dan in 2022, AutoScout24 (2026). (2) Gemiddelde occasionprijs in 2024 daalt met 5%, verkopen stijgen met 9,1%, AutoScout24 (2025). (3) KPMG-analyse

Bron: (1) Tussentijdse evaluatie SEPP, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

4 SEPP heeft de aanschaf van BEV's doelmatig gestimuleerd door de betalingsbereidheid van consumenten (verder) te vergroten. Differentiatie had de doelmatigheid kunnen verbeteren

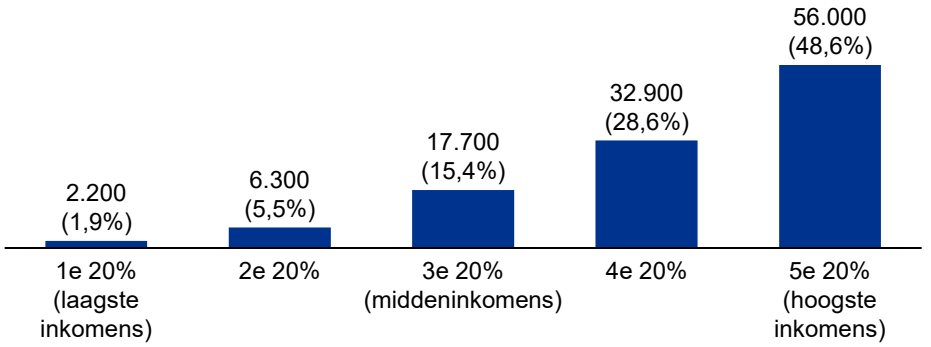
Ondanks dat de SEPP het prijsverschil in de meeste gevallen niet volledig overbrugde, heeft de SEPP de betalingsbereidheid van consumenten (voldoende) vergroot

- Gedurende de looptijd van de SEPP lag de gemiddelde aanschafprijs van een BEV in de meeste segmenten hoger dan een benzine of hybride voertuig. Consumenten die een BEV hebben aangeschaft, leken bereid te zijn een hogere aanschafprijs te betalen. De SEPP heeft het verschil verkleind en daarmee de betalingsbereidheid (verder) vergroot.
- De bereidheid om een hogere aanschafprijs te betalen blijkt bijvoorbeeld uit de marktontwikkeling in het C-segment. In dit segment nam het prijsverschil van 2020 tot 2024 juist toe van €3.507 naar €8.046, waarbij een steeds hoger subsidiebedrag nodig zou zijn om het prijsverschil tussen een BEV en ICE-voertuig te overbruggen. Tegelijkertijd is het grootste deel van het SEPP-budget aan C-segment voertuigen toegekend. Consumenten bleken voldoende bereid om te kiezen voor voertuigen in het C-segment.

Differentiatie van subsidie naar segmenten had doelmatiger kunnen zijn

- Voor consumenten die niet of beperkt bereid waren om een hogere aanschafprijs voor een BEV te betalen, was het subsidiebedrag onvoldoende om de aanschaf van een BEV ten opzichte van een benzine- of hybridevoertuig (financieel) aantrekkelijk te maken. De 1e- en 2e-inkomensgroepen hebben met 7,4% van de verstrekte subsidies ook minder gebruik gemaakt dan midden- en hoge inkomensgroepen.
- Vanwege de hogere betalingsbereidheid van hogere inkomensgroepen en de ontwikkeling van de markt in specifieke segmenten (m.n. in het D-segment) had een gerichtere regeling, gericht op inkomensgroepen met lagere betalingsbereidheid en voor voertuigen met een hoger verschil in aanschafprijs tussen BEV en ICE, mogelijk doelmatiger kunnen zijn.

Aantal verstrekte subsidies per 20%-groep gestandaardiseerd inkomens



Bron: (1) Nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP-subsidies naar huishoudinkomen, CBS (2024) & (2026).
Notitie: (a) Cijfers afgerond op honderden

Bron: (1) Tussentijdse evaluatie SEPP, MinlenW (2021)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



6. Uitvoerbaarheid

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de SEPP uitvoerbaar is gebleken voor de uitvoerder (RVO)

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de SEPP uitvoerbaar is gebleken. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de uitvoerbaarheid vanuit het perspectief van de belangrijkste uitvoerder: RVO. Voor dit onderzoek is een interview gehouden met een procescoördinator van de RVO, die nauw betrokken is bij de uitvoering van de regeling. In dit gesprek is ingegaan op de mate van uitvoerbaarheid, de werking van de processen en systemen, en de ervaringen in de praktijk. Daarbij is specifiek gekeken naar wat goed heeft gefunctioneerd en waar zich knelpunten hebben voorgedaan. Daarnaast is aandacht besteed aan mogelijke verbeteringen en aandachtspunten voor een eventuele toekomstige regeling.

Hoofdbevinding: RVO beschouwt de SEPP als goed uitvoerbaar door een sterk geautomatiseerd proces. De controles op de instandhoudingsplicht leidden tot een hogere uitvoeringslast dan verwacht, maar door ook daar een automatiseringsslag in te maken bleef en blijft het goed uitvoerbaar. De schotten in de regeling resulteerden in piekbelasting bij de openstelling van het nieuwe jaar. Tegelijkertijd wordt erkend dat deze uitvoeringslast niet volledig weggenomen kan worden bij een subsidie als de SEPP.

1 SEPP wordt door RVO beschouwd als goed uitvoerbaar

De SEPP was goed uitvoerbaar door een geautomatiseerd proces mede door de koppeling met het RDW-systeem.

Pagina 34

2 De instandhoudingsplicht leidde tot verhoging van uitvoeringslast, hoewel deze niet volledig weggenomen kon worden

De uitvoeringslast van RVO zat voornamelijk in de controles op de instandhoudingsplicht die leidde tot een aanzienlijk aantal terugvorderingen en wijzigingen, die ook na afloop van de subsidieregeling nog plaatsvinden.

Pagina 35

3 Daarnaast had het 'stop-and-go'-effect een beperkend effect op de uitvoerbaarheid

In de eerste drie jaren was er sprake van piekbelasting bij openstelling van het budget en leidde dit tot tijdelijke capaciteitsdruk. Terwijl perioden van budgetuitputting juist zorgden voor wachtmomenten in de uitvoering.

Pagina 36

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

1 RVO beschouwt de SEPP als goed uitvoerbaar, mede door een geautomatiseerd proces

- Uit het gesprek met RVO blijkt dat de SEPP over het algemeen als goed uitvoerbaar is ervaren. Onder andere omdat de uitvoering werd ondersteund door een hoge mate van automatisering, waarvoor gebruik werd gemaakt van een koppeling met RDW. Hierdoor konden aanvragen in de meeste gevallen binnen vier weken konden worden afgehandeld (binnen de formele termijn van 13 weken). Alleen in specifieke situaties, zoals bij lotingen na overschrijding van het budget, was meer handmatig werk nodig.
- De efficiënte verwerking van aanvragen werd mede mogelijk gemaakt door deze RDW-koppeling. Hierdoor konden veel aanvragen de ‘happy flow’ van het proces doorlopen en automatisch worden afgehandeld. Hierdoor bleef capaciteit beschikbaar voor complexere dossiers en het toepassen van de menselijke maat.
- Juist vanwege de doelgroep van particulieren werd actief meegedacht met aanvragers en waar nodig maatwerk toegepast. Zo werd bijvoorbeeld coulance toegepast bij privéomstandigheden, zoals ziekte, verlies van het rijbewijs na een medische keuring of vandalisme aan de auto. Ook werd flexibiliteit geboden bij bijvoorbeeld lange levertijden door uitstel van de vaststellingstermijn.

(1) RDW is niet betrokken geweest bij het interview. Op basis van gesprekken en deskresearch zijn echter geen aanwijzingen dat er vanuit het perspectief van RDW significante aandachtspunten in de uitvoerbaarheid zijn.

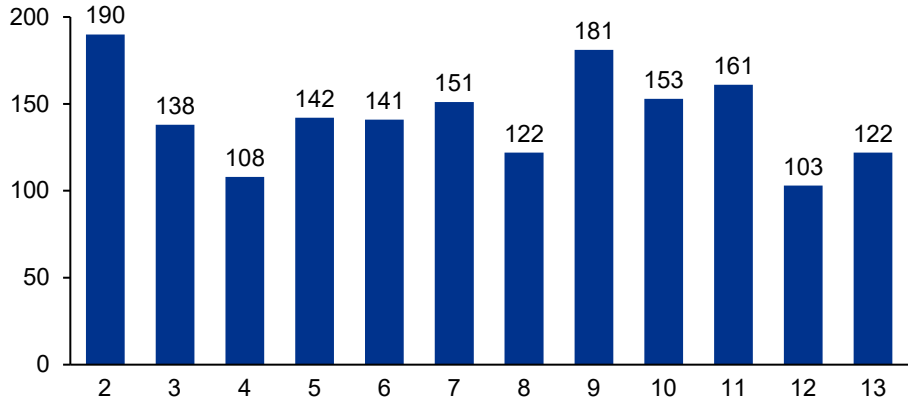
KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

2 De instandhoudingsplicht leidde tot verhoging van uitvoeringslast, hoewel deze niet volledig weggenomen kon worden

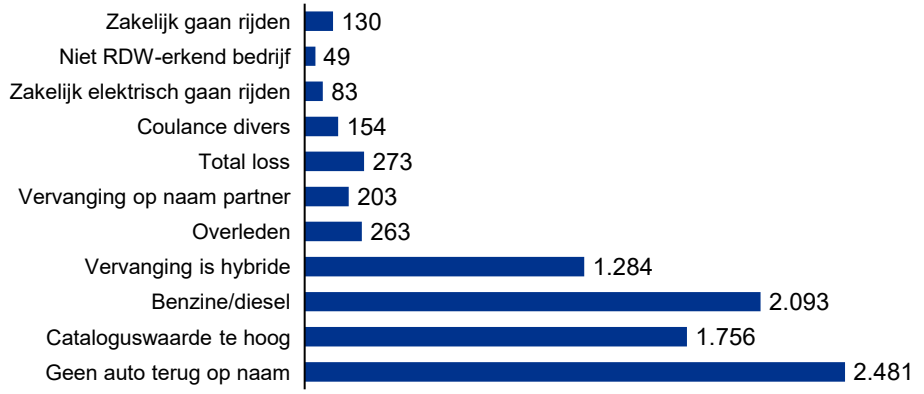
- Een belangrijk deel van de uitvoeringslast betrof de controles op de instandhoudingsplicht. De instandhoudingsplicht houdt in dat voertuigen gedurende meerdere jaren op naam moeten blijven om de volledige subsidie te ontvangen (en behouden). In de praktijk wordt hier regelmatig niet aan voldaan. Dit leidt tot een aanzienlijk aantal terugvorderingen. In 2025 vonden wekelijks nog meer dan honderd terugvorderingen plaats (zie figuur rechtsboven). Veelvoorkomende redenen hiervoor zijn de overstap naar een benzine-, diesel- of hybrideauto, evenals een te hoge cataloguswaarde (zie figuur rechtsonder). Om gebruikers van de subsidie in speciale gevallen tegemoet te komen, paste RVO waar mogelijk de menselijke maat toe.
- Terugvorderingen komen voornamelijk voor bij particuliere aankopen. Bij private lease vindt de uitbetaling plaats op maandelijkse basis, waardoor nauwelijks sprake is van terugvorderingen. Indien niet meer aan de instandhoudingsplicht werd voldaan, werd de maandelijkse uitkering gestopt. RVO geeft aan dat een dergelijke systematiek bij private lease mogelijk ook bij particuliere aanschaf toegepast had kunnen worden. Dit had uitvoeringsvoordelen kunnen opleveren, maar de uitvoeringslast niet volledig kunnen wegnemen. Een volledige of vroege uitbetaling van de volledige subsidie blijft nodig om de doeltreffendheid van de regeling te borgen, waarbij de aanschafprijs van een BEV wordt verlaagd.

Aantallen terugvorderingen per week in 2025



Bron: (1) Mail RVO inzake instandhoudingscijfers mei 2025 (2026, 27 mei)

Redenen van terugvorderingen t/m 14-04-2025



Bron: (1) Mail RVO inzake instandhoudingscijfers mei 2025 (2026, 27 mei)

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

3 Daarnaast had het ‘stop-and-go’-effect een beperkend effect op de uitvoerbaarheid

- De piekbelasting bij openstelling van het budget werd aanvankelijk onderschat en leidde tot tijdelijke capaciteitsdruk. Ook bleek het aantal aanvragen lastig te voorspellen, mede door externe factoren zoals levertijden van voertuigen.
- Perioden van budgetuitputting zorgden juist voor wachtmomenten in de uitvoering. Vrijgekomen capaciteit kon in die periodes wel worden ingezet op andere regelingen en werkzaamheden. Ook vanuit de auto- en leasebranche werd aangegeven dat deze dynamiek leidde tot clustering van verkopen in de tijd, wat uitdagingen kon veroorzaken in de bedrijfsvoering.(1)
- Gedurende de looptijd is beter ingespeeld op deze pieken door procesoptimalisatie en verdere automatisering. Voorbeelden daarvan waren verbeteringen in het aanvraagformulier en in de RDW-koppeling.
- Het blijft voor RVO echter moeilijk in te schatten in hoeverre een systeem zonder jaarlijkse budgetschotten uitvoerbaarder zou zijn geweest.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren, Arcadis (2024).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



7.
Draagvlak

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de SEPP door burgers aanvaardbaar is ervaren en in welke mate er draagvlak was voor deze regeling

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de SEPP door burgers aanvaardbaar is ervaren en in welke mate er draagvlak was voor deze regeling. Aangezien een draagvlakonderzoek specifiek voor de SEPP niet beschikbaar is en ook niet tot de scope van dit onderzoek behoorde, wordt ingegaan op het bredere maatschappelijke draagvlak voor overheidsbeleid gericht op het stimuleren van elektrisch rijden. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan de rol van RVO als uitvoerder en de invloed daarvan op het draagvlak voor de regeling. Ook wordt ingegaan op ervaren knelpunten in de toegankelijkheid en de vormgeving van criteria binnen de regeling.

Hoofdbevinding: Er is maatschappelijk draagvlak voor overheidsbeleid gericht op het stimuleren van elektrisch rijden, waarbij de rol van RVO als uitvoerder het draagvlak voor de SEPP positief heeft beïnvloed. Tegelijkertijd bereikte de SEPP vooral hogere inkomens, wat als oneerlijk kan worden ervaren.

1 Meerderheid Nederlanders steunt stimulering van elektrisch rijden, al vindt 25% het beleid oneerlijk

Een meerderheid van de Nederlanders vindt klimaatmaatregelen rond mobiliteit belangrijk: 65% acht het essentieel tot belangrijk om de uitstoot van auto's en vrachtverkeer te verminderen, en 53% steunt beleid gericht op de overstap naar elektrische auto's. Tegelijkertijd is het draagvlak voor de eerlijkheid van dit beleid diffuus: 53% heeft geen uitgesproken mening, terwijl 25% het als oneerlijk en 22% als eerlijk beschouwt.

Pagina 39

2 Het draagvlak specifiek voor de SEPP was hoog onder de gebruikers van de SEPP en werd positief beïnvloed door de uitvoering door RVO

Uit de tussenevaluatie blijkt dat gebruikers van de SEPP zeer positief zijn over zowel de SEPP als de uitvoering door RVO. Dit komt doordat RVO aanvragen en betalingen tijdig afhandelde, actief contact zocht met gebruikers en waar nodig maatwerk en coulance bood (bijvoorbeeld bij privéomstandigheden of lange levertijden). Daarnaast gaf RVO duidelijke informatie bij afwijzingen en werkte zij effectief samen met leasemaatschappijen, wat de uitvoering verder verbeterde.

Pagina 40

3 De SEPP bereikte vooral hogere inkomens, wat als oneerlijk kan worden ervaren

Door de hoge aanschafprijs van BEV's in combinatie met een relatief lage subsidie bleef deelname onder lage inkomens beperkt. De regeling bereikte vooral midden- en hoge inkomens. Hierdoor kan de SEPP als oneerlijk worden ervaren.

Verder werd de maximale cataloguswaarde van €45.000 soms als te laag ervaren en kon dit tot inconsistenties leiden in de toepassing van de SEPP.

Pagina 41

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

1 De meerderheid van de Nederlanders steunt overheidsbeleid gericht op de stimulering van elektrisch rijden, al wordt dit beleid door 25% als niet eerlijk gezien

- In een onderzoek van I&O Research geeft 65% van de Nederlanders aan het essentieel tot belangrijk te vinden dat de uitstoot van auto's en vrachtverkeer in Nederland moet worden teruggedrongen om klimaatdoelen te behalen.(1) Dit onderzoek is uitgevoerd in de periode dat de SEPP van kracht was, maar richt zich niet specifiek op de regeling zelf.
- Daarnaast vindt 53% van de Nederlanders het van belang voor de samenleving dat er beleid wordt doorgevoerd vanuit de overheid dat focust op het stimuleren van het overstappen van fossiele naar elektrische personenauto's, zoals met subsidies.(1)
- Wat betreft de eerlijkheid van dit beleid hebben veel Nederlanders geen uitgesproken mening (53%). 25% ziet het beleid als oneerlijk en 22% als eerlijk.(1)
- Bovenstaande inzichten zijn niet één-op-één toepasbaar op de SEPP, maar geven een indicatie van het draagvlak voor stimulering van elektrisch rijden in algemene zin. Een draagvlakonderzoek specifiek voor de SEPP is niet beschikbaar en behoorde ook niet tot de scope van dit onderzoek. Op de volgende pagina's wordt nader ingegaan op factoren die het draagvlak voor specifiek de SEPP hebben versterkt of juist beperkt.

Bron: (1) Draagvlak stimuleringsbeleid elektrische auto's, I&O research (2022).

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

2 Het draagvlak specifiek voor de SEPP was hoog onder de gebruikers van de SEPP en werd positief beïnvloed door de uitvoering door RVO

- Uit de tussenevaluatie blijkt dat gebruikers van de SEPP over het algemeen zeer positief zijn over de regeling zelf en de uitvoering door RVO. (1) Op basis van de tussenevaluatie en een gesprek met RVO blijkt de positieve rol van RVO onder andere voort te komen uit het volgende:
  - RVO verwerkte aanvragen en betalingen tijdig en benaderde gebruikers actief, onder meer via telefonisch contact.
  - Waar nodig paste RVO de menselijke maat toe. Zo bood RVO coulance bij privéomstandigheden, zoals ziekte, intrekking van het rijbewijs na een medische keuring of vandalisme aan de auto.
  - Levertijden van nieuwe voertuigen konden lang zijn in de periode dat de SEPP gold.(2) RVO was coulant wanneer de catalogusprijs door lange levertijden boven €45.000 uitkwam ten opzichte van het moment van aanvragen. Ook verleende RVO uitstel van de vaststellingstermijn bij lange levertijden.
  - RVO gaf correcte en betrouwbare informatie bij afwijzingen en bij uitgeputte budgetten.
  - RVO werkte volgens gebruikers goed samen met private leasemaatschappijen. Door aan te sluiten op bestaande processen bij lease- en autobedrijven zijn aanvraagprocessen tijdens de uitvoering verder verbeterd.

Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024). (2) Tekort aan computerchips: langere levertijden en lagere autoproductie, ANWB (2021)

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

3 De SEPP bereikte vooral hogere inkomens, wat als oneerlijk kan worden ervaren

- De cataloguswaarde van BEV's ligt aanzienlijk hoger dan die van vergelijkbare brandstofauto's (zie figuur rechtsboven). Het subsidiebedrag was in verhouding tot de aanschafprijs vaak te laag om de overstap mogelijk te maken. Hierdoor bleef het gebruik onder lagere inkomensgroepen beperkt (zie figuur rechtsonder). De subsidie kwam vooral terecht bij midden en hoge inkomensgroepen. Echter wordt dat niet gezien als direct gevolg van de regeling, maar als inherent aan de hoge aanschafprijs van nieuwe BEV's.(1) Wel zou dit effect mede kunnen verklaren waarom stimuleringsbeleid door een deel van de Nederlanders als oneerlijk wordt beschouwd (zie pagina 39).
- Anderzijds werd ook de maximale cataloguswaarde van €45.000 soms als te laag ervaren, doordat bepaalde modellen hierdoor (net) buiten de regeling vielen. Tegelijkertijd speelden fabrikanten strategisch in op deze grens door modellen net onder de €45.000 aan te bieden.
- Daarnaast kon de toepassing van de maximale cataloguswaarde ertoe leiden dat een nieuwer model van hetzelfde type na een prijsdaling wél in aanmerking kwam voor subsidie, terwijl een ouder model als tweedehandsvoertuig was uitgesloten, omdat de cataloguswaarde van dat model boven de €45.000 bleef. Hierdoor ontstond de situatie dat een nieuw voertuig subsidie kreeg, terwijl een vergelijkbaar tweedehandsvoertuig buiten de regeling viel.(1)

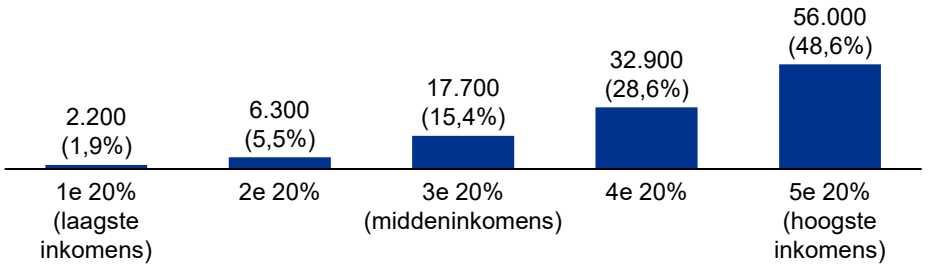
Bron: (1) Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren, Arcadis (2024).

Verschil in gemiddelde aanschafprijs BEV – benzinevoertuigen (+: BEV duurder, -: BEV goedkoper)

	2020		2024	
	Zonder SEPP	Met SEPP	Zonder SEPP	Met SEPP
A (Kleine klasse)	+9.298	+5.298	+6.483	+3.533
B (Compacte klasse)	+14.102	+10.102	+11.727	+8.777
C (Kleine klasse)	+3.507	+1.507	+8.046	+5.096
D (Grote middenklasse)	+6.265	+2.265	-4.888	-7.838

Bron: (1) Mobiliteit in Cijfers, auto's 2020-2021, BOVAG-RAI Vereniging (2020). (2) Mobiliteit in Cijfers, auto's 2024-2025, BOVAG-RAI Vereniging (2024). (3) KPMG-analyse
Notitie: (a) Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op aanschafprijzen uit rapportages van BOVAG-RAI Vereniging. Deze cijfers zijn vergeleken met aanschafprijzen uit rapportages van RVO en RDW. Hoewel er op onderdelen verschillen bestaan tussen de cijfers uit de bronnen, zijn de uitkomsten op hoofdlijnen vergelijkbaar. Deze verschillen hebben geen effect op de conclusies van de analyse.
(b) Omdat voor het E-segment nauwelijks SEPP-subsidies zijn toegekend en dit segment bovendien zeer heterogeen is (met een sterk uiteenlopend aanbod), zijn segmentgemiddelden niet goed vergelijkbaar. Om deze redenen is het E-segment buiten beschouwing gelaten in deze analyse.

Aantal verstrekte subsidies per 20%-groep gestandaardiseerd inkomens



Bron: (1) Nieuwe en tweedehands personenauto's en afgegeven SEPP-subsidies naar huishoudinkomen, CBS (2024) & (2026).
Notitie: (a) Cijfers afgerond op honderden

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



8. Lessen voor een volgende subsidieregeling

Aanvullende inzet blijft nodig om in 2050 klimaatneutraal te zien; een volgende subsidieregeling zou lagere inkomens gerichter kunnen bereiken en nauwer kunnen aansluiten bij marktontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste lessen voor de inrichting van mogelijke toekomstige subsidieregelingen voor elektrisch rijden. Deze lessen zijn afgeleid van de voorgaande hoofdstukken en bouwen voort op de daarin gepresenteerde bevindingen.

1. De SEPP heeft effectief bijgedragen, maar voor verdere elektrificatie van het (particuliere) wagenpark blijft aanvullende inzet nodig om klimaatneutraal in 2050 te zijn

- De SEPP heeft een bijdrage geleverd aan de elektrificatie van het wagenpark, waarbij een groot deel van de aangeschafte elektrische voertuigen met subsidie plaatsvond. Het aandeel BEV's in het particuliere wagenpark is gedurende de looptijd van de SEPP gestegen van 0,3% in 2020 naar 2,1% in 2024.
- Tegelijkertijd staat de elektrificatie van het particuliere wagenpark nog in de beginfase en is 97,9% van het wagenpark niet volledig elektrisch, waardoor er nog een groot potentieel resteert. De SEPP is een effectief instrument gebleken om de transitie te stimuleren, maar verdere inzet is nodig om het bredere wagenpark te verduurzamen en om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Op basis van de Outlook Mobiliteit van Elaadnl (2026) lijkt een volledig geëlektrificeerd personenwagenpark in 2050 haalbaar, maar wordt daarbij wel uitgegaan van de voorwaarde dat elektrisch rijden financieel gezien aantrekkelijk is.

2. De SEPP bereikte vooral midden- en hoge inkomens. Lagere inkomensgroepen bereiken vraagt gerichtere vormgeving van een subsidieregeling

- De SEPP was gericht op alle particulieren en had niet als doel zich specifiek op een bepaalde doelgroep te richten. In de praktijk is de subsidie echter vooral terechtgekomen bij midden- en hogere inkomens. Lagere inkomensgroepen werden minder goed bereikt, vanwege het blijvende verschil in aanschafprijs tussen BEV's en ICE-auto's, dat met de SEPP niet volledig werd overbrugd in de voertuigsegmenten waar lagere inkomensgroepen actief zijn (zoals nieuwe A- en B-segment voertuigen en het tweedehandsaanbod). Een generieke regeling als de SEPP is effectief gebleken om adoptie van BEV's in algemene zin te versnellen. Voor lagere inkomensgroepen zou een eventuele toekomstige regeling gerichter vormgegeven kunnen worden om deze groep beter te bereiken. Bijvoorbeeld door differentiatie in subsidiehoogte naar segment of een gerichtere regeling voor lagere inkomensgroepen en de tweedehandsmarkt. Daarbij kan mogelijk ook rekening worden gehouden met huishoudsamenstellingen, zoals de grootte, zodat ook voor grotere gezinnen met een laag inkomen een passende elektrische auto binnen bereik komt.

3. Doelmatigheid van een toekomstige subsidieregeling kan vergroot worden door nauwer aan te sluiten bij marktontwikkelingen

- De effectiviteit van de SEPP hing nauw samen met ontwikkelingen in de markt. Zo daalde het verschil in gemiddelde aanschafprijs van een BEV en ICE-auto in het A-segment van €9.298 in 2020 naar €6.483 in 2024 en in het B-segment van €14.102 naar €11.727. BEV's in het D-segment waren in 2024 gemiddeld €4.888 goedkoper dan ICE-auto's. In sommige segmenten wordt het prijsverschil daarmee al door de markt opgelost, terwijl in andere segmenten juist nog ondersteuning nodig is om het verschil te overbruggen. Voor toekomstige subsidieregelingen zou gerichter aangesloten kunnen worden bij marktontwikkelingen om de doelmatigheid van de regeling te verbeteren. Bijvoorbeeld via differentiatie van subsidiebedragen per segment of bijstelling van het subsidiebedrag op basis van prijsontwikkelingen, mits dit niet leidt tot onzekerheid of onduidelijkheid voor burgers.

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Daarnaast kan een volgende subsidieregeling gerichter aansluiten op de tweedehandsmarkt en leren van procesoptimalisaties en aandachtpunten bij budgetschotten en instandhoudingsplicht

4. Gerichtere aansluiting op de tweedehandsmarkt kan een bijdrage leveren aan versnelling van de elektrificatie van het particuliere wagenpark

- De particuliere automarkt bestaat voornamelijk uit tweedehandsaankopen, maar de SEPP kende beperkingen om aan te sluiten op de tweedehandsmarkt. Zo kwamen voertuigen met een catalogusprijs boven de €45.000 niet in aanmerking voor subsidie, ook wanneer de actuele aanschafprijs in de tweedehandsmarkt daaronder lag. Daarnaast was het beschikbare budget voor tweedehandsvoertuigen relatief beperkt ten opzichte van het budget voor nieuwe voertuigen. Deze verdeling sloot in de beginjaren aan bij de marktontwikkeling, waarin het aanbod van geschikte tweedehands elektrische voertuigen nog beperkt was. Inmiddels is de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen verder gegroeid en neemt het belang hiervan toe voor bredere adoptie van BEV's onder particulieren.
- In toekomstige regelingen kan worden onderzocht hoe beter kan worden aangesloten bij de tweedehandsmarkt. Dit moet wel uitvoerbaar zijn. Dit kan mogelijk door toelatingscriteria aan te passen, zoals – indien uitvoerbaar – het hanteren van de aanschafprijs of dagwaarde in plaats van de catalogusprijs. Een andere mogelijkheid is differentiëren in de maximale catalogusprijs op basis van de leeftijd van het voertuig, waarbij oudere voertuigen een hogere catalogusprijs kunnen hebben. Ook kan worden gekeken naar een andere verdeling van budgetten, met meer budget voor gebruikte dan voor nieuwe auto's.

5. Budgetschotten leiden tot beheersing van budget, maar brengen ook aandachtspunten mee om rekening mee te houden

- De inzet van jaarlijkse budgetschotten zorgde voor budgetbeheersing door overschrijding van het beschikbare budget te voorkomen. Tegelijkertijd kennen budgetschotten ook neveneffecten. Zo kon jaarlijks tot 10% van de niet-uitgekeerde middelen, bijvoorbeeld vanwege afwijzingen en terugvorderingen, niet opnieuw worden ingezet voor een andere aanvraag.
- Daarnaast leidden de budgetschotten tot schommelingen in het aantal aanvragen. Hierdoor ontstond een piekbelasting bij openstelling van het budget en een lagere uitvoeringsdruk na uitputting van de middelen.
- Het betrekken van deze aandachtspunten in de vormgeving van toekomstige regelingen kan mogelijk bijdragen aan betere beheersing van neveneffecten.

6. Geautomatiseerde gegevensuitwisseling draagt bij aan een efficiënte uitvoering

- De koppeling tussen RVO en RDW maakte het mogelijk om gegevens, zoals tenaamstelling, automatisch te controleren. Hierdoor kon een groot deel van de aanvragen efficiënt worden verwerkt. Deze koppeling is in de loop der jaren doorontwikkeld en heeft bijgedragen aan een verbetering van de uitvoerbaarheid. Zo daalden de gemiddelde uitvoeringskosten per aanvraag van €338 in 2020 naar €50 in 2024, terwijl tegelijkertijd ruimte was voor toepassing van de menselijke maat en voornamelijk telefonische contactmomenten met aanvragers waar processen niet automatisch doorlopen konden worden.
- In een volgende subsidieregeling kan verder worden ingezet op doorontwikkeling van geautomatiseerde gegevensuitwisseling. Dit kan bijdragen aan eenvoudigere controles tussen betrokken partijen en een verdere verbetering van de uitvoerbaarheid.

7. Houd bij toepassing van een instandhoudingsplicht rekening met uitvoeringslast voor terugvorderingen

- Aan de verplichting om voertuigen meerdere jaren op naam te houden wordt in de praktijk regelmatig niet aan voldaan. Dit resulteerde in een doorlopende stroom van controles en terugvorderingen. RVO geeft aan dat de uitvoeringslast voor instandhouding aanzienlijk hoger is dan vooraf werd ingeschat
- In een toekomstige regeling kan worden onderzocht in hoeverre alternatieve uitkeringsvormen, zoals aanvragers de optie bieden om de subsidie gespreid te ontvangen, kunnen bijdragen aan het beperken van het aantal terugvorderingen en daarmee de uitvoeringslast. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de doeltreffendheid van de regeling, waarbij de SEPP ondersteuning bood om de hoge eenmalige aanschafprijs van elektrische voertuigen te kunnen betalen.

KPMG

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

kpmg.nl

The information container herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

© 2026 KPMG Advisory N.V., a Dutch limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent member firms of the KPMG global organization.

Document Classification: KPMG Confidential