

[max 520 woorden!]

Na 2025 valt alle stimulering voor elektrisch rijden weg, de aanschafsubsidies voor particulieren zelfs al na 2024, terwijl we die elektrische auto hard nodig hebben voor de afgesproken reductie van CO₂-uitstoot. Wij roepen het kabinet op om ook na 2025 elektrisch rijden te stimuleren. Daarmee blijft automobilititeit betaalbaar en de klimaatopgave binnen bereik.

Het kabinet heeft hoge verwachtingen van betalen naar gebruik. Maar dat start op zijn vroegst in 2030, daardoor dreigt de CO₂-winst te stagneren tussen 2025 en 2030. De forse stijging van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische (want zware) auto's, een hogere bijtelling en geen aankooppremie voor particulieren zorgen dat minder mensen voor een elektrische auto (EV) kiezen.

Waarom maken we ons daar samen druk over? Omdat we gezamenlijk de nationale en internationale klimaatdoelen onderschrijven. En omdat we voorzien dat elektrisch rijden duurder wordt als de stimulering wegvalt, zowel voor de zakelijke rijder als de particulier. Het doel van 100% nul-emissie auto's in de nieuwverkoop komt hiermee in gevaar. Zo ontvouwt zich een onwenselijk scenario dat een gebrek aan daadkracht nú, over een paar jaar resulteert in Haags paniekvoetbal. Met alle gevolgen van dien voor de markt en het vertrouwen van de consument.

Alle sectoren in Nederland staan aan de lat voor forse CO₂-reductie. Weinige gaan dat doel halen. De sector mobiliteit lukt dat wél; als we tot 2030 doorgaan met stimuleren van de elektrische auto. Nieuw en gebruikt. Aanschaf en lease. Want dan creëer je een substantiële instroom van elektrische auto's en ontstaat er snel een tweedehandsmarkt, zodat de elektrische auto ook voor mensen met een krappere beurs bereikbaar wordt. En om hier maar even een misverstand weg te nemen: het is beslist niet zo dat alle elektrische auto's na een paar jaar naar het buitenland verdwijnen. Sterker: we importeren er in Nederland veel (18.687 in 2022) dan we er exporteren (4.571 in 2022).

Het integrale keuzepalet dat de Tweede Kamer dit voorjaar dreigt te krijgen, is te beperkt. Dat betreft alleen normeren van de zakelijke markt vanaf 2025 en sterker beprizen van autoaanschaf en -gebruik. Stimuleren zit er niet bij, ondanks de wens van de Kamer. Dat is funest voor het draagvlak voor klimaatmaatregelen, omdat het de betaalbaarheid van mobiliteit voor burgers onder druk zet.

Daarom: blijf de elektrische auto ook na 2025 stimuleren, tot aan invoering van betalen naar gebruik in 2030. Zakelijk met een aantrekkelijke bijtelling. Voor particulieren via een aankoopsubsidie op nieuwe en gebruikte elektrische auto's. En verder met een gewichtscorrectie in de MRB (anders wordt het bezit van een elektrische auto straks dúúrder dan een benzineauto!) en vrijstelling van aanschafbelasting BPM.

Deze week spreekt de Tweede Kamer over deze kwestie. We hopen dat ze beseffen dat als we blijven stimuleren, we zo'n 5,6 megaton extra CO₂ winst boeken tot aan 2030. Met ruim

650.000 extra elektrische auto's en dus sneller een gezonde tweedehands EV-markt. En die megatonnen zijn keihard nodig in de strijd tegen klimaatverandering.

**Han ten Broeke, algemeen voorzitter BOVAG,
mede namens ANWB, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA**