

Commissiedebat Auto - 20 maart 2025

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil versneld inzetten op duurzame (auto)mobiliteit. Duurzame mobiliteit moet in de plaats komen van mobiliteit met uitstoot en verbranding van fossiele grondstoffen. Dit maakt Nederland snel minder afhankelijk van de import van fossiele brandstoffen, het is beter voor het klimaat (door fors minder CO₂-uitstoot) en het is beter voor de gezondheid (luchtkwaliteit) en het milieu (stikstof). De NVDE pleit daarom voor een vehicle shift (een andere aandrijfwijze: van fossiel naar emissievrij), een modal shift (een andere vervoerswijze: van bijvoorbeeld eigen auto naar OV en deelmobiliteit) en een fuel shift (een verandering van brandstof in voertuigen: van fossiel naar hernieuwbaar). De shifts staan momenteel onder druk. Met dit position paper vragen we daar aandacht voor en bieden we oplossingsrichtingen aan. Daarnaast vragen we aandacht voor het proces rondom de Verzorgingsplaatsen van de Toekomst, dat ook voor het commissiedebat staat geagendeerd.

Uit de actieagenda auto blijkt dat ook de minister en de staatssecretaris vinden dat de elektrificatie van het wagenpark een cruciale rol speelt bij het verminderen van uitstoot en het behalen van de klimaatdoelen. Daar voegt NVDE graag nog een paar rollen aan toe: elektrische voertuigen (EV) hebben een grote positieve invloed op een vermindering van de stikstofuitstoot (zie onze menukaart voor groene groei) en versterken daarnaast op termijn de flexibiliteit van het energiesysteem.

Omdat het wagenpark de komende decennia bestaat uit emissievrije auto's en brandstofauto's stellen de bewindslieden dat de lasten eerlijker verdeeld moeten worden, zodat autorijden betaalbaar blijft en de emissievrije auto in voldoende mate wordt ondersteund. Helaas zijn tot nog toe voorgestelde maatregelen niet eerlijk verdeeld.

De (toekomstige) EV-rijder komt er fiscaal gezien bekaaid af ten opzichte van de fossiele rijder. EV-rijden wordt fiscaal onaantrekkelijker dan fossiel rijden. Zo is de korting op de energiebelasting bij laadpalen beëindigd, maar worden accijnskortingen op fossiele brandstoffen gecontinueerd. Ook wordt de gewichtscorrectie van de MRB voor emissievrije voertuigen versneld afgebouwd en gaan ze straks meer MRB betalen dan vergelijkbare fossiel aangedreven voertuigen. Tot slot verloopt de implementatie van de RED III traag, waardoor bedrijven die bijvoorbeeld laadinfrastructuur exploiteren met grote onduidelikheden over hun businesscase zitten, wat onzekerheden met zich meebrengt over de groei van het aantal laadpalen. Daarmee is er van stimulerend beleid voor emissievrije voertuigen nog maar weinig over.

Vlootnormering zakelijke markt

Gelukkig ziet NVDE dat de positieve trend voor EV door blijft gaan. In de eerste paar maanden van 2025 bleef er sprake van een groei van het aantal EV's. Die groei kwam op het conto van de zakelijke markt. Dat is ook logisch want elektrische voertuigen hebben, zeker voor bedrijven, een heel gunstige total cost of ownership. Bedrijven kunnen EV's ook gebruiken om te voldoen aan de energiebesparingsplicht. Een EV is immers veel energie-efficiënter dan een auto met een verbrandingsmotor. De overheid zou hier meer kunnen doen, bijvoorbeeld door een vlootnormering voor zakelijke rijders in te stellen: zorg dat zakelijk gereden auto's alleen nog maar emissieloos zijn (zie verder ons pleidooi van vorig jaar).



MRB en bijtelling

Om EV's verder te stimuleren zou er voor de EV-rijder altijd een voordeel moeten zijn ten opzichte van een automobilist die een fossiel aangedreven auto rijdt, zoals ook de motie [Rooderkerk/Grinwis bepleit](#). Dat hoeft geen groot voordeel te zijn, maar wel voldoende om de overstap van een brandstofauto naar een vergelijkbare EV lonend te maken. Dit kan bijvoorbeeld door de lagere MRB (75% korting) langzamer af te bouwen of het behoud van een gunstige bijtellingsregel voor EV's. De komende herziening van de autobelastingen (aangekondigd voor het eerste kwartaal van 2025) biedt een uitgelezen kans om een deel van de stimuleringsmaatregelen weer opnieuw te bekijken en in te voeren.

Deelauto's en deelfervoer

De markt voor deelmobiliteit is nog volop in ontwikkeling. Diverse deelauto-aanbieders hebben vaak nog te maken met aanloopverliezen terwijl de (rijks)overheid tegelijkertijd een belangrijke rol voor deelmobiliteit voorziet bij het oplossen van congestie- en ruimteproblematiek (en tegenwoordig ook bij het oplossen van netcongestie, zie bijvoorbeeld [hier](#)). Daarom is de snel aflopende korting op de MRB niet alleen een probleem voor particuliere rijders, maar ook voor deelauto-aanbieders. Zij zien zich, bovenop aanloopverliezen, geconfronteerd met een extra kostenverhoging.

Deelmobiliteit zou verder ook gestimuleerd kunnen worden door deelmobiliteit te belasten met 9% in plaats van 21% BTW, net zoals andere vormen van (openbaar) personenvervoer een 9%-tarief kennen [in de wet](#). Gebruikers noemen een hoge prijs van deelmobiliteit namelijk als een van de grootste redenen om daar niet volledig op over te stappen (zie [hier](#)). Met het lagere BTW-tarief kan deelmobiliteit in de komende jaren significant goedkoper worden gemaakt. En wanneer deelmobiliteit goedkoper wordt, wordt deelmobiliteit inclusiever en komt deelmobiliteit ook steeds vaker in beeld als lastmilesolution voor het OV. Dat laatste heeft dan weer positieve gevolgen voor de algehele bereikbaarheid.

Tot slot functioneren de fiscale en administratieve regels op dit moment niet goed voor deelfervoer. Bij deelauto's is er nu sprake van een maximale toegestane kilometervergoeding, maar deze dekt vaak de kostprijs niet. Een deelauto is daarmee dan geen serieus alternatief. Idealiter worden de regels voor woon-werkverkeer met een deelauto gelijkgetrokken met de regels voor woon-werkverkeer met een leaseauto.

Verzorgingsplaats van de toekomst

De minister informeerde onlangs de Kamer over de verzorgingsplaatsen via de brief 'update verzorgingsplaatsen'. Hieruit blijkt dat de minister zeer zorgvuldig te werk is gegaan, bijvoorbeeld door uitgebreid met de markt te spreken. Hoewel vaak anders wordt gesuggereerd staat het overgrote deel van de laad- én de brandstoffensector achter de gemaakte keuzes, zoals de keuze om te werken met aparte kavels die voor alle partijen openstaan voor laden, tanken en de shop ([zie ook hier](#)).

Op dit moment is er sprake van de volgende stap. Het wetsvoorstel 'wet marktordening voorzieningen verzorgingsplaatsen' is in consultatie. Tegelijkertijd wordt nu al vooruitgelopen op eventuele aanpassingen van het voorstel, nog voordat de consultatie is afgelopen. Dat is geen goede ontwikkeling. De NVDE pleit voor het zorgvuldig doorlopen van het proces. Het tussentijds aanpassen van het wetsvoorstel dat nu in consultatie is en waarover veel overeenstemming is in de markt, lijkt ons onverstandig.

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