

Begrotingsbehandeling Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – oktober 2026

Dit najaar bereikte de prijs aan de pomp een nieuw record. De onberekenbaarheid van wereldleiders en de daaruit voortgekomen blokkade van de Straat van Hormuz tonen continu aan hoe kwetsbaar Nederland is voor volatiele en dure fossiele import. Tegelijkertijd bespaarden duurzame energie en elektrisch rijden ons sinds maart dit jaar zo'n 8 miljard euro, geld dat we anders aan fossiele import hadden moeten besteden. Om ons minder afhankelijk te maken vraagt de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) om beleid en keuzes die emissievrij vervoer versnellen. Dit is belangrijk voor onze energieonafhankelijkheid, het klimaat, schonere lucht en een toekomstbestendige economie.

We liggen behoorlijk op koers richting een klimaatneutrale mobiliteitssector in 2050, onafhankelijk van fossiele brandstoffen, zo blijkt uit de Klimaat- en Energieverkenning. Elektrisch rijden is inmiddels aantrekkelijker geworden dan rijden op benzine of diesel. Dat komt deels doordat elektrische auto's beter en goedkoper zijn geworden en door goed samenspel tussen Europees, nationaal en gemeentelijk beleid. Voor 2030 zijn er concrete tussendoelen, onder meer voor het aandeel volledig elektrische personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's. Maar die doelen zijn alleen haalbaar als beleid, markt en infrastructuur elkaar versterken. Zorg daarom voor duidelijkheid, houd de prikkels voor verduurzaming overeind en investeer consequent in de infrastructuur die nodig is voor groei.

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

Elektrisch rijden zit onmiskenbaar in de lift. Dit jaar komt het percentage nieuwverkochte Elektrische Voertuigen (EV's) al boven de veertig procent uit en verwacht wordt dat het percentage volgend jaar de vijftig procent ruim overschrijdt. Dat komt vooral door de invoering van de pseudo-eindheffing volgend jaar. Leasebedrijven anticiperen daar al flink op. Ook de hoge brandstofprijzen zorgen ervoor dat veel mensen (willen) overstappen. Toch moet het tempo verder omhoog, vooral op de tweedehandsmarkt aangezien Nederland een occasionland is. Het tempo kan omhoog door een stabiel stimuleringsbeleid te voeren én contraproductieve maatregelen (zoals het in stand blijven houden van de accijnskorting) in te trekken. Bij stimuleringsbeleid denkt de NVDE onder andere aan:

- Invoeren van een **motorrijtuigenbelasting (MRB) op basis van gebruik** van het voertuig.
- **Het (opnieuw) hanteren van een gewichtscorrectie van veertig procent** (aangezien vergelijkbare EV's vaak een hoger gewicht kennen) en er zo voor te zorgen dat een EV-rijder nooit meer MRB betaalt dan de automobilist met een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor;



- De aangekondigde op midden- en lagere inkomens gerichte **invoering van een inruilpremie** voor oude auto's met een verbrandingsmotor, waarna met de premie een emissieloze auto aangeschaft wordt. Deze regeling zorgt voor een positieve stimulans voor het aantal verkopen van nulmissie-occasions. De [aangenomen motie van Zwinkels \(CDA\)](#) is een belangrijk signaal dat de Tweede Kamer het belang van deze regeling onderschrijft, zodat ook de laagste inkomensgroepen de vruchten kunnen plukken van elektrisch rijden.
- **Te stoppen met fossiele subsidies in de vorm van de accijnskorting.** Dit is een generieke regeling die weinig doelmatig is, blijkt uit berekeningen van TNO. De afgelopen maanden, met hoge en onbetrouwbare brandstofprijzen, steeg de verkoop van e-occasions. Als we deze stijging naar duurzame mobiliteit door willen zetten, werken fossiele voordelen voor brandstofauto's juist contraproductief.
- **Het invoeren van een social lease-regeling.** In Frankrijk is een soortgelijk programma voor social leasing van EV's al meerdere jaren een succes. De regeling is zeer doelmatig. [TNO berekende](#) dat met het geld dat dit jaar (2026) in de accijnskorting werd gestoken (en dat vooral terechtkomt bij inkomensgroepen die dat niet nodig hebben), ook ca. 160.000 huishoudens in de laagste inkomensgroepen een EV kunnen leasen. Deze groep heeft dan geen last meer van vervoersarmoede door prijsschokken van fossiele brandstoffen. Ook deelmobiliteit kan hier een belangrijke rol in spelen, zoals ook wordt bepleit in de [aangenomen motie van Van Leijen \(D66\)](#).
- **Het sneller uitwerken en invoeren van een e-timerregeling.** Wanneer elektrische auto's ouder dan vijf jaar een nieuwe bijtellingskorting krijgen, wordt het aantrekkelijker om een zakelijke EV na afloop van de eerste leaseperiode in Nederland te houden. Dit stimuleert de e-occasionmarkt en dat maakt EV's bereikbaar voor een breder publiek. De regeling staat nu gepland voor 2029. Eerdere invoering is wenselijk.
- **Blijven vasthouden aan het invoeren van de pseudo-eindheffing.** De maatregel gaat 1 januari in en nu al is een stijging van het aantal zakelijke EV's zichtbaar doordat leasemaatschappijen op de heffing anticiperen. Een zakelijke EV is in termen van Total Cost of Ownership [vrijwel altijd goedkoper](#) dan een brandstofauto.

Blijf ervoor zorgen dat laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de groei van elektrisch vervoer

Elektrisch rijden, ook in de logistiek en in de bouw, kan alleen op grote schaal groeien als er voldoende, betaalbare en slimme laadinfrastructuur beschikbaar is. Zorg daarom dat de infrastructuur niet achter de voertuigtransitie aanloopt. De begroting moet voldoende middelen borgen voor investeringen in laadinfrastructuur, onder meer via subsidieregelingen voor de aanleg van laadinfrastructuur en voor slimme toepassingen, waaronder bidirectioneel laden. Deze financiële middelen zijn essentieel om de overstap van (zwaar) wegvervoer naar emissievrije voertuigen mogelijk te maken. Laat daarnaast fiscale regelingen en stimuleringsbeleid beter op elkaar aansluiten. De NVDE pleit voor:

- **Opnieuw invoeren van een lager tarief voor de energiebelasting op publiek laden,** conform de [aangenomen motie van Van Leijen \(D66\)](#). Deze maatregel zorgt ervoor dat EV-rijders zonder eigen oprit profiteren van een lager laadtarief. Dit maakt elektrisch rijden aantrekkelijker.
- De terugsluis van een deel van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing **structureel blijven inzetten voor het realiseren van (private) laadinfrastructuur** bij bedrijven via de subsidieregeling Private Laadinfrastructuur voor bedrijven (Sprila).
- De **subsidieregeling Publieke Logistieke Laadinfrastructuur** (SPULA) zoals gepland doorzetten.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn een belangrijk deel van de transitie

De mobiliteitstransitie stopt niet bij auto's en vrachtwagens. Ook openbaar vervoer, deelmobiliteit en andere vormen van slimmer reizen zijn onderdeel van de oplossing. Het kabinet onderkent dit door middel van programma's als Vergroenen Reisgedrag dat onder andere middelen bevat voor deelmobiliteit. Daarnaast wordt deelmobiliteit voor minima ondersteund. Dit is uiteraard een stap in de goede richting, maar het beleid voor en de groei van deelmobiliteit moeten nog beter van de grond komen. Een heldere wettelijke definitie van deelmobiliteit, die kan dienen als basis voor fiscale maatregelen, helpt daarbij. Ook fiscale maatregelen zijn belangrijk om deelmobiliteit verder te laten groeien. Hierbij valt te denken aan een btw-tarief van 9% (zelfde tarief als OV) of de afschaffing van de MRB voor elektrische deelauto's.

Voor het openbaar vervoer is het van belang dat de ambitie voor een zero-emissie- en circulaire sector overeind blijft. De aangekondigde €300 miljoen extra voor regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer vanaf 2030 onderstreept het belang daarvan, maar de timing ervan verdient aandacht.

Op het water en in de lucht: elektrificeren waar het kan, verduurzamen moleculen waar het moet

Waar directe elektrificatie mogelijk is, moet dit de ruimte krijgen. Maar toekomstbestendig mobiliteitsbeleid vraagt om een combinatie van technologieën. Immers, een deel van de mobiliteit zal nog een tijd lang afhankelijk zijn van een verbrandingsmotor. Daarom is het positief dat het kabinet de mogelijkheden verkent om de brandstoffentransitieverplichting ook na 2030 voort te zetten, zoals ook al aan bod kwam tijdens de commissiedebatten Duurzaam Vervoer en Maritiem. Dit zorgt voor duidelijkheid en investeringsbereidheid bij producenten. Ook de €300 miljoen uit het Klimaat- en Energiefonds voor de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen is een belangrijke stap, evenals de verschillende programma's en subsidies om de binnen- en zeevaart te verduurzamen.

Grondwaterbescherming en energie uit eigen bodem moeten hand in hand gaan

Schoon drinkwater is van groot belang, maar de ondergrond biedt ook kansen om de energievoorziening te verduurzamen met duurzame warmte. Voorkom daarom dat de bescherming van Nationale Grondwater Reserves onnodige beperkingen oplevert voor het verantwoord benutten van energie uit eigen bodem. De NVDE pleit voor een slimme en risicogestuurde aanpak die grondwater beschermt en ruimte houdt voor de energietransitie. Zie ook de [brandbrief](#) hierover die de NVDE mede heeft ondertekend.

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.