

Om de klimaatdoelen te halen, móeten we aan de elektrische auto. Wie niet wil, gaat vanaf 2030 voor iedere gram uitgestoten CO₂ betalen. Toch blijft de auto 'voor grote groepen Nederlanders bereikbaar', bezweert de brede autocoalitie die dit nieuwe belastingplan oppert.



▲ Leden van de autocoalitie met (vlnr) Huib Dubbelman (RAI), Marga de Jager (ANWB), Renate Hemerik (VNA), Han ten Broeke (BOVAG) en Marjolein Demmer (Natuur & Milieu). FOTOS BOVAG

'Het is eerlijker, veelrijders betalen meer'

Ton Voermans
Den Haag

ANWB, auto-branchorganisaties RAI en Bovag, autoleasebedrijven van de VNA, én Natuur & Milieu zijn het roerend eens. Er moeten veel meer goedkope tweedehands elektrische auto's komen om de klimaatdoelen te halen en met de huidige belastingregels lukt dat niet. Rekeningrijden is weer afgevoerd en nu is niet de bereikbaarheid het argument om het in te voeren, maar het klimaatbeleid. „Ik was blij verrast dat al die organisaties in een hok zijn gaan zit-

ten om te kijken of er een breed gedragen plan uit kon komen. Iedereen heeft een eigen belang en dit is er uitgekomen. Een echt Hollands poldermodel”, zegt Annemarie Jorritsma, oud-minister van Verkeer en Economisch zaken voor de VVD. Zij beet, net als al haar opvolgers, de tanden stuk op het rekeningrijden in de jaren 90. Nu komt er vanaf 2030 weer een plan voor betalen per kilometer. Ze omarmt het van harte en zette als steunbetuiging haar handtekening eronder. „Betalen naar gebruik wordt met dit plan meteen vastgelegd in een wet. Daar ben ik ooit zelf mee begonnen, wij noemden het toen variabilisatie, en dat werd kapotgemaakt doordat men er allerlei eisen aan begon te

stellen. Binnen één kabinetsperiode lukt het niet. Al mijn opvolgers zijn ermee begonnen, en het eindigde in de prullenbak voor het einde van de kabinetsperiode.”

Eerlijk

Rekeningrijden, spitsheffing, tolpoorten, het ene na het andere plan sneuvelde. Nu wordt het betalen per kilometer én uitstoot. Wanneer en waar je wilt rijden, maakt niet uit voor de prijs. „Het is eerlijk als mensen die weinig rijden weinig betalen en mensen die veel rijden veel betalen. Autorijden wordt niet voor de happy few. Door nu in te zetten op kleinere elektrische auto's, heb je over een aantal jaar een tweedehandsmarkt van elektrische auto's die niet zo

duur zijn en in het gebruik heel goedkoop. Maar autorijden wordt niet goedkoper. Er zijn mensen die zeggen 'de belasting op auto's moet omlaag', maar de komende jaren moet er op heel veel terreinen extra geld zijn. Er zal geen geld zijn om belasting op de auto te verlagen.”

Het plan behelst meer dan een verjonging en vergroening van het Nederlandse wagenpark. Er zit in het nieuwe autobelastingplan en de CO₂-reductie ook veel 'laaghangend fruit': Meer op de e-bike, meer met het ov, en thuiswerken.

Marjolein Demmers van Natuur & Milieu: „Wij hechten er

“**Minder, andere en schonere mobiliteit, dat is wat we nodig hebben**

– Marjolein Demmers, Natuur & Milieu

enorm aan dat we nu betalen naar gebruik gaan invoeren. Dat is nodig om de klimaatdoelen te halen, een klimaatneutrale automobilitoeplossing. Minder, andere en schonere mobiliteit, dat is wat we nodig hebben. Met dit plan proberen we het rijden van een schone auto voor iedereen mogelijk te maken. Als straks iedereen

een schone auto heeft en we de belastinginkomsten op peil willen houden, dan kan dat niet anders dan via betalen naar gebruik. Het wordt niet duurder, maar wel anders. Minder vaste kosten, meer variabele kosten. Veelrijders betalen meer.”

Het belastingplan wordt gesteund door Europees beleid om de uitstoot steeds verder te beperken. Autofabrikanten hebben geen keuze en móeten ook elektrische auto's in de lagere prijsklassen maken om hun klanten te behouden. Demmers: „Op de korte termijn zijn er nog subsidies nodig voor die goedkopere auto's.” Na 2026 is het misschien niet meer nodig.

Betaalbaar

„Elektrisch rijden wordt heel betaalbaar, in principe voor iedereen. Het is wel de vraag of de groei van automobilitoeplossing haalbaar is. Voor Natuur & Milieu is het ook belangrijk dat er alternatieven zijn. De e-bike en ov. De vraag is, of iedere stedelijke bewoner een auto voor de deur nodig heeft. Er zijn kansen met deelauto's, waarbij je ook alleen betaalt voor gebruik. We denken

dat mensen bewustere keuzes gaan maken, niet altijd een auto nodig blijken te hebben.”

Ook de grootste autobelangenclub van Nederland, de ANWB met 4,8 miljoen leden, tekende voor het plan. „De auto is heel belangrijk. 70 procent van de ritten wordt gemaakt met de auto. We hebben het onderzocht en 72 procent van de ondervraagden zegt dat betalen naar gebruik eerlijker is dan betalen voor bezit. Dit plan maakt de overgang gemakkelijker. Ook verduurzamen staat hoog op de agenda van veel mensen”, stelt ANWB-directeur Marga de Jager. „De consument vindt de nieuwe elektrische auto nog te duur. We hebben erop gelet dat we elektrische auto's stimuleren die geschikt zijn voor de consument. En we hebben erop gelet dat de huidige autobezitters de rekening niet hoeven te betalen. Niet iedereen kan al een elektrische auto betalen.”

De plannenmakers houden er rekening mee dat er rond 2025 weer een technologische doorbraak zal zijn waarbij accupakketten goedkoper en krachtiger worden. De keuze voor elektrisch moet dan echt de eerste keuze worden. De Jager: „We vinden het belangrijk dat een auto bereikbaar blijft voor grote groepen Nederlanders. Dat het niet duurder wordt en dat de opbrengst van de kilometerheffing wordt besteed aan wegenonderhoud.”

Motorrijtuigenbelasting

Ook elektrische rijders gaan in de plannen motorrijtuigenbelasting betalen, vanaf 2023 15 procent van het tarief voor benzineauto's en vanaf 2026 moet het volle pond worden betaald. Wel mag er bij de berekening van het tarief 400 kilo van het autogewicht af worden getrokken vanwege de zware accu's. Zo komen de kosten van de subsidies niet voor rekening van de benzine- of dieselryders. Wie bijvoorbeeld een elektrische SUV of Tesla Model S rijdt,

auto's die meer dan 2 ton wegen, gaan fors wegenbelasting betalen. Tot en met 2026 zijn de plannen kostendekkend. Daarna zijn elektrische auto's technisch en qua prijs weer zo anders dan nu, dat tegen die tijd bekeken moet worden hoe de financiering tot 2030 – geraamd op 4,1 miljard euro – eruit moet zien. De bpm gaat voor grotere benzine- en dieselauto's met wel 20 procent omhoog en voor de kleinste en zuinigste brandstofauto's tot wel 30 procent omlaag.

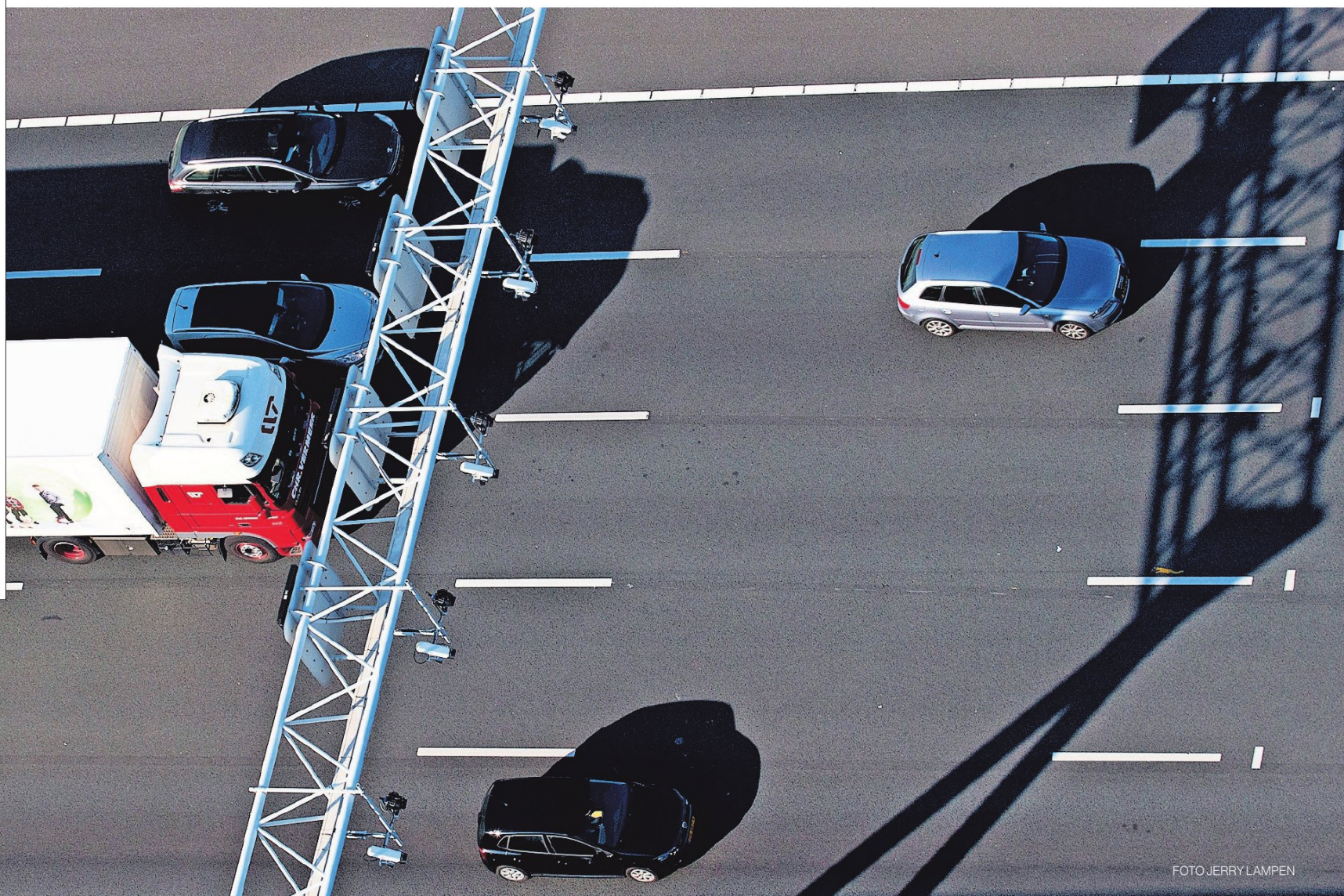


FOTO JERRY LAMPEN