[DONEER](https://www.ftm.nl/doneer/) [INLOGGEN](https://www.ftm.nl/inloggen?target=https%3A//www.ftm.nl/artikelen/elektrische-autos-rijden-op-subsidie-maar-alleen-de-rijken-profiteren%3Futm_campaign%3Dsharebutton%26utm_medium%3Dsocial%26utm_source%3Dftm.nl)

VANDAAG 12:00

**Elektrische auto’s laten rijken lachend rijden**

**32**

**[ROEL GOOSKENS](https://www.ftm.nl/auteur/roel-gooskens)**

* 11-6-2017 op de website van Follow The Money

**Onafhankelijk analist Roel Gooskens verbaast zich al een tijdje over de maatschappelijke stimuleringsmaatregelen die elektrisch rijden moeten aanmoedigen. Verbazing leidt tot onderzoek, onderzoek tot inzichten. Een van die inzichten: het zijn de mensen met hoge inkomens die profiteren van de stimuleringsmaatregelen en de de-nivellering die zij veroorzaken.**

Elektrisch autorijden is een feest en in Nederland behoren we al jaren tot de wereldtop van feestvierders. Alleen in Noorwegen rijden per hoofd van de bevolking meer stekkerauto’s rond. De gelukzalige ervaringen van de vele mensen die ik de afgelopen jaren in de media en mijn eigen omgeving waarnam, onderstrepen het plezier. Ik gun dat al die mensen van harte, maar waar er gefeest wordt, heb ik sterk de neiging om de ingrediënten van de festiviteiten eens nader onder de loep te nemen. Zo zit ik als oud financieel analist nu eenmaal in elkaar.

Eerder dit jaar ploos ik op aangeven van een lezer van Follow the Money het veel in de pers bejubelde bedrijf Fastned uit. Die onderneming is bezig om een Europees netwerk van snellaadpalen op te zetten. Mijn [bevindingen](https://www.ftm.nl/artikelen/de-bodemloze-put-van-de-familie-lubbers): Fastned schetste een veel te rooskleurig beeld van de elektrische automarkt in Nederland en de aandelen van het bedrijf werden zwaar overgewaardeerd.

**Bij sommige lezers kan de inhoud mogelijk een kleine schok teweegbrengen**

Ik nam me destijds voor om ook eens dieper in de wereld van het elektrische rijden te duiken. Welnu, dat heb ik gedaan; bij deze presenteer ik u mijn tien bevindingen. Ik waarschuw u van te voren wel even: bij sommige lezers kan de inhoud mogelijk een kleine schok teweegbrengen.

**1. De stekker-ambitie**

In het kader van het terugdringen van de CO2-uitstoot en het verduurzamen van ons autopark stimuleren overheden in vele landen — en zeker ook in Nederland — de overgang van auto’s die rijden op fossiele brandstoffen naar auto’s die elektrisch rijden.

Onlangs verscheen een [uitgebreide studie](https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVOutlook2017.pdf" \t "_blank) van het *International Energy Agency* (IEA) over de wereldwijde ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden. De Nederlandse overheid heeft als concrete doelstelling dat in 2020 10 procent van de nieuw verkochte personenauto’s is voorzien van een elektrische aandrijflijn en stekker. In 2025 moet de helft van de nieuw verkochte personenauto’s voorzien zijn van een elektrische aandrijflijn en stekker. Daarvan moet minimaal 30 procent — oftewel 15 procent van het geheel — volledig elektrisch zijn.

De huidige stekker-ambitie wordt óf breed gedragen, óf geen strobreed in de weg gelegd door bijna alle politieke partijen in Den Haag met uitzondering van de PVV. Deze partij wil een halvering van de motorrijtuigenbelasting voor iedereen. Marianne Thieme van de Partij voor de Dieren trok bij de laatste verkiezingen zelfs door het land met een door een Tesla getrokken caravan.

**"Vanaf 2017 is de verkoop van hybride elektrische auto’s in Nederland bijna volledig ingestort"**

Staatssecretaris Eric Wiebes van Financiën [liet zich weliswaar kritisch uit](https://fd.nl/ondernemen/1163031/wiebes-valt-subsidie-op-hybride-auto-s-stevig-aan" \t "_blank) over de subsidie op hybride auto’s (en heeft deze dan ook teruggedraaid), maar de staatssecretaris heeft de voordelen voor volledig elektrisch rijden en met name voor Tesla’s wel degelijk in stand gehouden. De aftopping van de de voordelen tot 50.000 euro werd door Wiebes uitgesteld tot 2019.

**2. De rooskleurige toekomst**

De overheid, wetenschap en de media schetsen een nogal positief toekomstbeeld voor de ontwikkeling van elektrisch autorijden op de korte- en middellange termijn. En ook in de media wordt veelal zeer positief gesproken en geschreven over deze noodzakelijk geachte transitie. Op dat nabije toekomstbeeld valt het nodige af te dingen.

In het eerder genoemde IEA-rapport komt Nederland wereldwijd op de tweede plaats wat betreft het aandeel van elektrische (hybride en volledig elektrische) autoverkopen van 6,4% binnen de totale Nederlandse autoverkopen. Deze klassering is gebaseerd op de autoverkopen van 2016. Vanaf 2017 worden in Nederland hybride elektrische auto’s echter bijna niet meer gesubsidieerd, waardoor hun verkoop bijna [volledig is ingestort](https://www.trouw.nl/home/animo-voor-stekkerauto-s-is-in-een-jaar-tijd-gehalveerd~a48bfb94/" \t "_blank). Over de eerste 4 maanden van dit jaar betreft nog maar zo’n 1,3 procent van de Nederlandse autoverkopen een elektrische auto, waarmee Nederland haar bejubelde voortrekkersrol weer kwijt is.

De overheid heeft als doelstelling dat in 2020 10 procent van de verkochte auto’s is voorzien van een stekker. Als we er vanuitgaan dat er in Nederland jaarlijks zo’n 450.000 auto’s worden aangeschaft, dan zal het aantal verkochte elektrische auto’s over de komende 3 jaar dus rap moeten stijgen: werden er in 2016 nog 3737 elektrische auto’s verkocht en worden dat er in 2017 wellicht zo’n 7000 (1,5% van de totale verwachte autoverkopen), in 2020 zal dat aantal tegen de 45.000 aan moeten liggen.

**Autofabrikanten hebben nog geen elektrische auto’s ontwikkeld voor lagere inkomensklassen**

Als we dit als samenleving echt willen bereiken, dan zal het stimuleringsbeleid breder gemaakt moeten worden. Ook de particulier moet dan subsidie kunnen krijgen voor de aanschaf van een elektrische auto. Daar wringt gelijk de schoen, want de autofabrikanten hebben (nog) geen elektrische auto’s ontwikkeld die voor lagere inkomensklassen betaalbaar zijn. Daarmee blijft een grote ommekeer in de markt vooralsnog uit.

**3. Elektrisch rijden is niet geheel groen**

Je zou kunnen beargumenteren dat iedere investering in elektrische voertuigen een goede is, aangezien het hoe dan ook een winst oplevert voor het milieu. Maar over 2016 werd slechts [13 procent](https://www.zelfenergieproduceren.nl/nieuws/groei-duurzame-energie-zet-door-in-2016/" \t "_blank) van onze elektriciteit duurzaam opgewekt met behulp van windmolens, zonnepanelen en biomassa gestookte centrales. 87 procent van de benodigde elektriciteit wordt opgewekt met het verbranden van fossiele brandstoffen of door kernenergie.

Volledige elektrische auto’s zijn dus eigenlijk ook hybride auto’s: soms rijden ze op duurzame stroom, maar meestal niet. Dat elektrische auto’s alleen maar goed zijn voor het milieu is momenteel dus nog zeker niet het geval.

Misschien moeten we dus vaststellen dat de huidige subsidies voor elektrische auto’s niet alleen investeringen zijn om het milieu te verbeteren, maar ook een krampachtige manier vormen om een achterhaalde doelstelling, dat 10% van de in 2020 verkochte auto’s van een stekker moeten zijn voorzien, overeind te houden. Bij de lopende formatiebesprekingen voor een nieuwe regering zou dit als onderhandelingsonderwerp kunnen worden meegenomen.

**4. Elektrisch rijden is rijden op subsidie**

Eind 2016 liep de stimuleringsmaatregel voor hybride elektrische auto’s (ook wel *plug-in hybrid electric vehicles*, PHEV) af. Zoals vermeld worden nieuw aangeschafte hybrides sinds 1 januari 2017 fiscaal bijna hetzelfde behandeld als gewone benzineauto’s. De verkoop van hybride auto’s daalde daardoor met bijna 100 procent sinds 1 januari 2017. Met andere woorden: niemand wil zonder subsidie een hybride auto aanschaffen. De onderstaande cijfers [van het RVO](http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers" \t "_blank) tonen dit duidelijk aan:

Over de eerste 4 maanden van 2017 bestond nog maar 0,1 procent van de autoverkopen uit hybrides, ten opzichte van 9,2 procent in 2015 en 5,4 procent in 2016. De hybride elektrische auto’s zullen over de komende jaren uit het straatbeeld verdwijnen. Na afloop van de lease-periode (en met name in 2017/18, omdat de piek van hybride verkopen in 2013 lag) verdwijnen onze tweedehands hybride auto’s [over de grens](https://www.businessinsider.nl/een-golf-van-hybride-ex-lease-autos-overspoelt-de-occasionmarkt-van-mitsubishi-outlander-tot-volvo-v60/" \t "_blank), naar landen die het rijden van hybride auto’s door particulieren stimuleren. Denk hierbij aan Jordanië, Rusland, Polen en Letland.

Duidelijker kan het niet: de (hybride) elektrische auto’s reden op subsidie.

**5. Elektrisch rijden is zakelijk rijden**

De stimuleringsmaatregelen op volledig elektrische auto’s (BEV, voor *Battery Electric Vehicle*) bleven in 2017 onveranderd. Deze auto’s betalen geen BPM, geen motorrijtuigenbelasting, hebben recht op milieu-investeringsaftrek en zakelijke rijders hoeven slechts 4 procent van de cataloguswaarde op te tellen bij hun inkomen.

Taxiondernemers kunnen daarnaast nog aanspraak maken op lokale subsidies voor elektrische auto’s. Doordat deze stimuleringsmaatregelen een fiscale achtergrond hebben, zijn elektrische auto’s alleen interessant voor de zakelijke rijder. Onder gewone consumenten zijn de wagens vanwege hun hoge aanschafprijs alleen voor de hogere inkomensgroepen haalbaar. De goedkoopste elektrische auto (Renault Zoe of een NIssan Leaf) kost ruim 30.000 euro, terwijl de goedkoopste benzine auto nog geen 10.000 euro kost.

**6. De wetenschapper als klapvee**

Iemand die geldt als een absolute autoriteit op het gebied van elektrische voertuigen is Professor [Maarten Steinbuch](https://www.tue.nl/universiteit/faculteiten/werktuigbouwkunde/de-faculteit/medewerkers/detail/ep/e/d/ep-uid/19991858/ep-tab/1/" \t "_blank) van de TU Eindhoven. In heel veel artikelen over elektrisch rijden wordt Steinbuch als expert aangehaald; daarnaast schrijft hij al geruime tijd over de auto’s op zijn [eigen blog](https://steinbuch.wordpress.com/" \t "_blank).

Steinbuch is een grote fan van elektrisch autorijden; hij voorziet een exponentiële groei in de verkoop van elektrische auto’s. Samen met zijn vrouw bezit hij dan ook twee Tesla modellen S, die samen ruim 200.000 euro kosten. Dan rijst al snel de vraag: waar doen zij dat van?

Wat blijkt: Steinbuch is naast hoogleraar een *serial entrepreneur.*Hij bezit belangen in meer dan tien bedrijven op het gebied van mobiliteit en robotica. Uit zijn profiel op de website van de TU/E blijkt daarnaast dat Steinbuch toestemming heeft verkregen voor 30(!) nevenfuncties. Steinbuch is naast wetenschapper en ondernemer namelijk ook een consultant en lobbyist voor de (elektrische) autoproducenten. Hoeveel inkomen hij verkrijgt uit zijn relaties met de automobielsector is niet bekend.

De uitspraken en voorspellingen van Steinbuch worden mogelijk gekleurd door zijn financiële betrokkenheid bij het onderwerp. ‘Wiens brood men eet, wiens woord men spreekt,’ luidt het gezegde immers.

**7. Een Tesla kost de samenleving jaarlijks ruim 19.000 euro**

In Nederland rijden momenteel ruim 8 miljoen auto’s. Daarvan zijn er 15.000 die volledig op elektriciteit rijden. Ongeveer de helft van die 15.000 volledig elektrische auto’s zijn van het merk Tesla.

**"De 7500 Tesla’s die momenteel rondrijden kosten de maatschappij minimaal 145 miljoen euro per jaar"**

De Tesla Model S kost minimaal 82.500 euro, terwijl de Tesla Model X begint bij 98.450 euro. Dit is voor de instapmodellen. Met allerlei accessoires kunnen de prijzen oplopen tot 200.000 euro. Als we uitgaan van een Tesla met een aanschafprijs van ongeveer 100.000 euro, dan loopt de overheid de volgende bedragen mis:

* De bijtelling op een Tesla voor een zakelijke rijder bedraagt slechts 4 procent, ten opzichte van 22 procent voor een traditionele auto. Hierdoor mist de overheid 9.360 euro aan belastinginkomsten (18 procent maal 52 procent inkomstenbelasting, maal 100.000 euro);
* De gemiste Belasting van Personenauto’s en Motorrijwielen (BPM) van 36.000 euro, rekening houdend met een afschrijving van de BPM over 5 jaar tot 5.000 euro, kost de overheid jaarlijks netto 2.976 euro (31.000/5 jaar maal 48 procent);
* De bijtelling op de gemiste BPM had 4.118 euro extra in het laatje gebracht van de overheid (22 procent van 36.000 euro maal 52 procent);
* De milieu-investeringsaftrek kost de overheid jaarlijks 1.872 euro netto (36 procent van 50.000 euro, maal 52 procent, gedeeld door vijf jaar);
* De gemiste accijnzen op benzine en motorrijtuigenbelasting kosten de overheid gezamenlijk ruim 1000 euro netto per jaar;
* Alles bij elkaar telt dit op tot 19.326 euro per jaar per Tesla.

Nu lijkt dit een zeer hoog bedrag, maar het komt overeen met het kostenverschil dat Maarten Steinbuch op zijn blog [berekent](https://steinbuch.wordpress.com/2014/11/04/elektrisch-rijden-voor-zzp-en-bv-aanschaf-2016/" \t "_blank) tussen een Tesla S van iets meer dan 100.000 euro en een BMW M5 van 140.000 euro (inclusief 36.000 euro BPM). Het door hem becijferde voordeel voor de Teslarijder wordt bijna volledig gedragen door de Nederlandse belastingdienst.

Afhankelijk van de fiscale status van de Teslarijder kunnen de berekeningen iets anders uitpakken. In mijn berekening ben ik uitgegaan van een Tesla S van 100.000 euro. Dit is de onderkant van de Tesla-prijslijst. De benadeling van de fiscus zal dus hoogstwaarschijnlijk nog hoger uitvallen.

**De benadeling van de fiscus zal hoogstwaarschijnlijk nog hoger uitvallen**

De ongeveer 7.500 Tesla’s die momenteel rondrijden kosten de maatschappij minimaal 145 miljoen euro per jaar. De 7500 elektrische auto’s van andere merken die in Nederland rondrijden, kosten door hun lagere aanschafprijs (geschat op gemiddeld 40.000 euro) de overheid zo’n 8.346 euro per auto per jaar; in totaal 63 miljoen euro.

Vanaf 2019 geldt het 4 procent bijtellingsvoordeel nog maar voor de eerste 50.000 euro van de aanschafprijs. Dit heeft momenteel alleen invloed op de toekomstige verkopen van Tesla’s Model S en Model X; Teslarijders zien minimaal 5.000 euro netto voordeel per jaar verdwijnen.

De beperking van de ‘Tesla-subsidie’ vanaf 2019 zal een grote invloed hebben op de verkopen van Tesla vanaf dat jaar. Zoals we bij de hybride markt hebben gezien, reageert de autokoper onmiddellijk op benedenwaartse aanpassingen van subsidies. In 2019 gaat de markt voor elektrische auto´s dus hoogstwaarschijnlijk last krijgen van een Tesla-dip.Omdat de twee Tesla-modellen momenteel de helft van de elektrische autoverkopen beslaan en omdat er nog geen voor de massa aantrekkelijke elektrische auto’s zijn aangekondigd, lijkt het behalen van de target in 2020 van 10 procent stekkerauto’s schier onmogelijk.

**8. Gewone auto’s komen verder dan elektrische**

Elektrische auto’s hebben nog ander belangrijk nadeel: de actieradius van met name de goedkopere elektrische auto’s is zeer beperkt. Bij de Renault Zoé en de Nissan Leaf is sprake van een actieradius van 150 tot 200 kilometer. Bij koud weer kan dat zelfs nog minder zijn.

**Elektrische auto’s waren 130 procent duurder in aanschaf dan de gemiddelde auto**

Het volledig opladen van een elektrische auto bij een snellaadpaal (van bijvoorbeeld Fastned of binnenkort ook Shell) duurt al gauw een uur. Consumenten laden het liefst hun auto thuis op, maar om thuis te laden moet je een publieke laadpaal in de buurt hebben of een particuliere parkeergelegenheid bezitten. Dit alles wordt bevestigd in de eerder genoemde [IEA-studie](https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVOutlook2017.pdf" \t "_blank), die meldt dat er zelfs in de meest ontwikkelde elektrische automarkt van de wereld (Noorwegen) een enorme voorkeur is om de auto thuis op te laden. De elektrische auto’s zijn gezien bovenstaande dus een stuk minder geschikt voor lange reizen zoals vakanties. Zij zijn ook minder geschikt voor mensen die geen particuliere parkeergelegenheid hebben.

**9. Voor gewone mensen zijn elektrische auto’s te duur**

Over 2016 bedroeg de gemiddelde aanschafprijs van een auto ruim 30.000 euro, zo blijkt uit de [cijfers](https://autorai.nl/gemiddelde-aanschafprijs-personenautos-flink-toegenomen/" \t "_blank) die door de Rijwiel & Automobiel Industrie (RAI) worden verzameld. Voor de particuliere markt (ruim 50 procent van de verkopen) was dit bedrag eerder 25.000 euro, terwijl voor de zakelijke markt eerder een prijs gold van ongeveer 35.000 euro.

De gemiddelde verkoopprijs van een elektrische auto bedroeg over 2016 volgens mijn schatting ongeveer 70.000 euro, waarbij de Tesla’s (50 procent van de verkopen) ruim 100.000 euro kostten en de overige elektrische auto’s 40.000 euro. Deze prijzen worden nog gedrukt door het feit dat volledig elektrische auto’s zijn vrijgesteld van BPM. Daarmee waren elektrische auto’s dus 130 procent duurder in aanschaf dan de gemiddelde auto. Met andere woorden: voor de gemiddelde consument is een elektrische auto gewoon te duur.

De belangrijkste nieuw aangekondigde elektrische auto’s voor 2018/19 zijn de Tesla Model 3 en de Opel Ampera. De Opel Ampera gaat tenminste 40.000 euro kosten, terwijl de Tesla 3 een prijskaartje krijgt van tussen de 41.000 en 116.000 euro, [aldus Steinbuch](https://steinbuch.wordpress.com/2017/03/07/estimation-tesla-model-3-pricing-eunl/" \t "_blank). Vooralsnog is er geen zicht op een elektrische auto voor de massamarkt.

**De subsidies voor elektrisch rijden komen met name ten goede aan rijke ondernemers**

**10. Lachende ondernemers**

Voor de zakelijke markt kan een elektrische auto echter wél interessant zijn als gevolg van fiscale stimuleringsmaatregelen. Maarten Steinbuch [berekent op zijn blog](https://steinbuch.wordpress.com/2014/11/04/elektrisch-rijden-voor-zzp-en-bv-aanschaf-2016/" \t "_blank) dat een zakelijke rijder voor een Tesla S van ruim 100.000 euro slechts 874 euro netto per maand kwijt is als gevolg van alle fiscale stimulering. Voor een volgens Steinbuch vergelijkbare BMW M5 zou dezelfde zakelijke rijder 2684 euro netto kwijt zijn.

De Nederlandse overheid subsidieert de onderneming Tesla van de immens populaire Amerikaanse ondernemer Elon Musk bovengemiddeld, met een zeer ruimhartig fiscaal stimuleringspakket. Tesla slurpt in de praktijk indirect jaarlijks ruim 145 miljoen euro subsidie op om momenteel 7500 elektrische auto’s in Nederland te kunnen laten rondrijden. Zonder deze stimulering zou Tesla in Nederland vrijwel geen enkele auto kunnen slijten.

En laat die kortingen nu net ten goede komen aan rijke goedverdienende ondernemers die 82.500 tot 168.800 euro hebben liggen om de aanschaf van een Model S of Model X (zonder accessoires) te financieren — of aan zij die genoeg winst maken om een Tesla te kunnen leasen. Met andere woorden: de rijkste ondernemers rijden lachend rond in zwaar gesubsidieerde wagens. Er is dus veel ruimte voor verbetering in het huidige overheidsbeleid, want door de huidige stekker-ambities de-nivelleert het inkomen.

Omdat de aanschaf van elektrische auto’s door de hoge prijs en de fiscale stimulering alleen aantrekkelijk is voor rijke ondernemers met een particuliere parkeergelegenheid (al of niet gratis door de gemeente aangeboden), staat het vast dat het huidige stimuleringsbeleid de ongelijkheid vergroot. In simpel Nederlands: wij betalen met zijn allen voor de stekkerambitie en daarmee voor de kosten van de stimulering. De voordelen vallen bij hen die het meest verdienen.

Wordt vast vervolgd.

**OVER DE AUTEUR**

**Roel Gooskens**

Roel Gooskens is onafhankelijk analist. Voor FTM schreef hij o.a. een reeks spraakmakende stukken over beursfonds Value8.

**LEES MEER**