

**From:** 5.1.2.e <5.1.2.e@gmail.com>  
**Date:** Friday, April 10, 2026, 9:38 PM  
**To:** postbus@eerstekamer.nl  
**Subject:** Aan: De Vaste Commissie voor Financiën Eerste Kamer der Staten-Generaal Postbus 20017  
2500 EA Den Haagpostbus@eerstekamer.nl (o.v.v. commissie FIN)

---

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e@gmail.com. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Betreft: Onrechtvaardige en contraproductieve motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen

Heijen, 10 april 2026

Geachte leden van de Vaste Commissie voor Financiën,

Ik schrijf u als eigenaar van een volledig elektrisch voertuig en als grensarbeider die dagelijks in Duitsland werkt. De Eerste Kamer heeft een cruciale rol als chambre de réflexion — als bewaker van de kwaliteit en consistentie van wetgeving. Ik verzoek u dan ook de volgende bezwaren te betrekken bij uw beoordeling van het beleid inzake de motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen.

Een ontmoedigend signaal

De Nederlandse overheid heeft de MRB-korting voor elektrische personenauto's per 2025 teruggebracht van 100% naar 75%, en per 2026 verder afgebouwd naar 30%. Vanaf 2030 vervalt de korting volledig. Dit terwijl de Duitse federale overheid de vrijstelling van Kraftfahrzeugsteuer voor elektrische voertuigen juist heeft verlengd tot eind 2035.

Dit beleidsverschil is moeilijk te begrijpen vanuit het oogpunt van klimaatbeleid. Beide landen zijn gebonden aan dezelfde Europese klimaatdoelstellingen. Toch kiest Nederland ervoor elektrisch rijden financieel te bestraffen, terwijl Duitsland het juist beloont.

Milieudoelen ondergeschikt aan begrotingspolitiek

Uit de Miljoenennota 2025 blijkt dat de werkelijke aanleiding voor de versnelde afbouw niet een beleidsmatige heroverweging is, maar een budgettaire tegenvaller — veroorzaakt door een rekenfout van het vorige kabinet, dat de kosten van de regeling had onderschat op basis van verouderde verkoopcijfers.

Het is onacceptabel dat burgers die bewust hebben gekozen voor een milieuvriendelijk voertuig — vaak met een aanzienlijke financiële investering — nu worden geconfronteerd met hogere lasten als gevolg van een ambtelijke fout. De overheid had ook andere keuzes kunnen maken om dit begrotingsgat te dichten, bijvoorbeeld door fossiele brandstoffen zwaarder te belasten. Die keuze is niet gemaakt. In plaats daarvan worden juist de mensen bestraft die het goede doen.

Dit beleid staat haaks op de klimaatverplichtingen die Nederland internationaal is aangegaan. Door de financiële prikkel voor elektrisch rijden weg te nemen, dreigt de overheid haar eigen klimaatdoelstellingen te ondermijnen. Sterker nog: het risico is reëel dat elektrische rijders door de oplopende kosten terugkeren naar voertuigen op fossiele brandstof, omdat dat financieel aantrekkelijker wordt. Daarmee draait de overheid willens en wetens een milieubeleid terug dat jarenlang met publiek geld is opgebouwd.

Nederland maakt zich hiermee belachelijk op het wereldtoneel. Op het moment dat landen als Duitsland, Frankrijk en Noorwegen hun stimuleringsmaatregelen voor elektrisch rijden uitbreiden of handhaven, kiest Nederland als enige voor een structurele afbouw. Dit ondermijnt niet alleen de geloofwaardigheid van Nederland als klimaatverantwoordelijk land, maar ook het vertrouwen van burgers in de continuïteit van

overheidsbeleid. Juist dat laatste behoort tot de kern van de taak van de Eerste Kamer: toetsen of wetgeving zorgvuldig, consistent en rechtmatig tot stand is gekomen.

### De gewichtsproblematiek

Elektrische voertuigen zijn door hun accupakket zwaarder dan vergelijkbare voertuigen met verbrandingsmotor. De Nederlandse MRB-berekening is gebaseerd op gewicht. Dit betekent dat het gewicht van de accu — een technische noodzaak voor emissievrij rijden — wordt gebruikt als grondslag om elektrische rijders structureel méér belasting te laten betalen dan bestuurders van benzine- of dieselauto's.

Dit is niet alleen onrechtvaardig, het staat ook op gespannen voet met het vervuilersbeginsel. Bestuurders van fossiele voertuigen veroorzaken aantoonbare maatschappelijke kosten die zij zelf niet dragen. Het Planbureau voor de Leefomgeving berekende dat de uitstoot van schadelijke stoffen door de mobiliteitssector Nederland jaarlijks 13,7 miljard euro aan milieuschade kost. Het RIVM schat de totale gezondheidsschade door luchtvervuiling in Nederland tussen de 6,2 en 13,5 miljard euro per jaar. Deze kosten worden niet betaald door de vervuiler, maar door de samenleving als geheel — ook door de elektrische rijder die zelf niets uitstoot.

Het verbranden van fossiele brandstoffen door verkeer veroorzaakt uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof, wat direct bijdraagt aan luchtvervuiling en gezondheidsschade. De overheid kiest er desondanks voor om juist de niet-vervuilende bestuurder financieel te belasten op basis van voertuiggewicht, terwijl de vervuilende bestuurder zijn werkelijke maatschappelijke kosten niet vergoed.

Als de overheid een begrotingsgat wilde dichten, had zij ook kunnen kiezen voor een hogere belasting op fossiele brandstoffen — conform het vervuilersbeginsel. Die keuze is niet gemaakt. In plaats daarvan worden mensen bestraft die bewust hebben gekozen voor duurzame mobiliteit, terwijl degenen die de grootste schade veroorzaken worden ontzien.

### De positie van grensarbeiders

Als grensarbeider rijd ik het overgrote deel van mijn kilometers op Duits grondgebied. Ik draag via mijn werkgever bij aan de Nederlandse economie en betaal Nederlandse belastingen. Gezien ik 99% van mijn kilometers buiten het Nederlandse wegennet rijdt belast ik de Nederlandse wegen nauwelijks. Toch betaal ik een belastingtarief dat significant hoger ligt dan dat van mijn collega's met een Duits kenteken — voor hetzelfde voertuig, op dezelfde wegen.

Nederland laat grensarbeiders wel betalen voor de kosten van het wegennet, terwijl de daadwerkelijke belasting die grensarbeiders op dat wegennet leggen nihil is. In buurlanden worden burgers beloond voor elektrisch rijden en betalen significant minder dan Nederlandse gebruikers. Ik verzoek de commissie te beoordelen of het juridisch houdbaar is om grensarbeiders structureel slechter te stellen puur en alleen op basis van hun woonland, en of dit beleid in overeenstemming is met de beginselen van behoorlijke wetgeving.

### Mijn verzoek aan de commissie

Ik verzoek u met klem de volgende punten te betrekken bij uw beoordeling van het MRB-beleid:

1. Heroverweging van de MRB-korting voor volledig elektrische personenauto's, ten minste gelijk aan het Duitse niveau, te weten een volledige vrijstelling tot 2035.
2. Structurele opname van de gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen in de berekeningsmethode, zodat het accugewicht niet langer leidt tot een hogere belastingdruk dan voor benzinerijders.
3. Hogere belasting op fossiele brandstoffen als alternatief begrotingsinstrument, in lijn met het vervuilersbeginsel.
4. Expliciete beleidsaandacht voor de specifieke positie van grensarbeiders, die disproportioneel worden benadeeld ten opzichte van werknemers die uitsluitend in Nederland wonen en werken.

Het huidige beleid is niet alleen onrechtvaardig jegens burgers die bewust voor duurzame mobiliteit hebben gekozen — het is ook klimaatpolitiek kortzichtig, internationaal beschamend en zelfondermijnend. Ik vertrouw erop dat de Eerste Kamer haar controlerende rol serieus neemt en dit signaal uit de praktijk betreft bij haar werk.

Hoogachtend,

5.1.2.e