

Mobiliteit mag geen voorrecht zijn

Kun jij eigenlijk wel op je werk komen?

Ergens in Nederland twijfelt iemand op dit moment of hij of zij de vacature wel kan aannemen omdat de dichtstbijzijnde bushalte een half uur lopen is, de dienst om zes uur 's ochtends begint en een auto er financieel simpelweg niet in zit. Zulke verhalen horen wij niet vaak in het debat over de energietransitie, terwijl ze precies laten zien waar het om draait.

Waarom social lease niet over auto's gaat, maar over gelijke kansen

Het kabinet onderzoekt een social leaseregeling: een gunstig maandtarief voor een elektrische auto, gericht op huishoudens tot ongeveer € 23.000 jaarinkomen, mogelijk via de vervallen subsidie SEPP. Ik volg dat met ongeduldige hoop.

Als Senior Manager bij Windkracht 5 en voorzitter van de Vereniging Elektrische Rijders zie ik dagelijks het verschil tussen mensen voor wie elektrisch rijden allang normaal is en mensen voor wie het nog onbereikbaar voelt. Die kloof moeten we zo snel mogelijk dichten.

Energiearmoede en mobiliteitsarmoede zijn twee kanten van dezelfde medaille

Energie heb je nodig om je huis te verwarmen, maar net zo goed om jezelf te verplaatsen. Wie geen toegang heeft tot betaalbare mobiliteit, heeft minder kans om te werken en mee te doen aan de maatschappij. Dat maakt social lease voor mij een sociaal vraagstuk.

De meeste plannen richten zich nu op mensen die al een auto nodig hebben voor hun huidige werk. Maar dat is te beperkt, want juist mensen zonder auto missen daardoor banen die ze wel zouden kunnen aannemen. Gemeenten en het UWV moeten mensen kunnen voordragen als een auto hun kansen op werk vergroot, ook zonder dat er al een baan is. Zoals de fiets ooit de leefwereld van mensen vergrootte, kan betaalbare elektrische mobiliteit dat opnieuw doen.

Wat er anders is als we dit realiseren

De meest zichtbare impact is dat mobiliteit schoner wordt en na een paar jaar de leaseauto's doorstromen naar de tweedehandsmarkt. Dat is een mooi vliegwiel voor bredere adoptie. Minstens zo belangrijk is financiële voorspelbaarheid. Onderzoekers van TNO en Universiteit Utrecht laten in vakblad ESB zien dat de laagste inkomens circa twee keer zoveel van hun inkomen aan brandstof kwijt zijn dan gemiddeld, terwijl zij het minst kunnen investeren in elektrisch vervoer. Met ongeveer € 1,1 miljard kunnen zo'n 160.000 huishoudens geholpen worden bij € 7.000 subsidie per auto. Veel gerichter besteed wat mij betreft dan de huidige accijnskorting van € 1,7 miljard per jaar, die vooral naar hogere inkomens gaat.

Maar de grootste winst zit in vrijheid. Een eigen auto vergroot de leefwereld: minder afhankelijk van anderen en meer toegang tot werk, zorg en familie. In de Randstad is het OV vaak fijnmazig genoeg, maar in grote delen van Nederland rijdt een bus 1 of 2 keer per uur en wordt een rit van twintig minuten al snel anderhalf uur. Juist in de buitenwijken, kleinere steden en dorpen kan social lease op kortetermijn het verschil maken.

“Vervoer is een voorwaarde om mee te doen aan de maatschappij.”

Wat we nu nog te weinig horen

Social lease wordt te vaak gezien als een kostenpost. Ik zie het eerder als een instrument voor gelijkwaardigheid, want tegenover de kosten staan meer zelfstandigheid, toegang tot werk, deelname aan de energietransitie en zelfs een schonere leefomgeving. We moeten de doelgroep dus niet te strak definiëren vanuit iemands situatie van vandaag. Als je als voorwaarde stelt dat iemand de auto nodig heeft voor een bestaande baan, vallen precies de mensen buiten de boot die dankzij die auto een baan kunnen aannemen. Of mensen die niet kunnen werken, maar wel allerlei andere sociale hulp bieden in de maatschappij.

We moeten ook af van het beeld dat elektrisch rijden vooral iets voor hogere inkomens is. Juist deze doelgroep heeft vaak minder mensen in de omgeving die al elektrisch rijden en dus minder praktijkervaring om op terug te vallen. Goede, onafhankelijke voorlichting over de auto, laden en laadkosten moet daarom een integraal onderdeel van het beleid zijn. Daarnaast is netcongestie een reëel punt van zorg, maar geen reden om te wachten: door slim te laden, buiten de piekuren, past er binnen de bestaande netcapaciteit veel meer bij. Social lease kan dat vanaf dag één goed ontwerpen tot en met vehicle-to-grid.

De bottlenecks en wie ze kan oplossen

De eerste bottleneck is dat social lease nog geen vanzelfsprekend onderdeel is van beleid. We moeten vaker en sneller kijken naar wat ergens anders al werkt en dat vertalen naar Nederland. De tweede is de businesscase: voor leasemaatschappijen is social lease niet vanzelf aantrekkelijk en precies daar ligt de reden voor overheidsingrijpen. De maatschappelijke baten moeten expliciet worden meegewogen in de financiering.

De belangrijkste bottleneck is vertrouwen. De doelgroep bestaat deels uit mensen die weten wat de gevolgen zijn van fouten in toeslagen en uitkeringen. De gevolgen van deelname voor bijvoorbeeld huurtoeslag of zorgtoeslag moeten daarom vooraf volledig helder zijn, met goede begeleiding eromheen. Maar dat hoeft geen reden te zijn om jarenlang te ontwerpen: een snelle, goed begeleide pilot met overheid, gemeenten, het UWV, marktpartijen en de doelgroep samen kan sneller en zorgvuldiger tegelijk.

Wie dit oplost, hoeft niet één partij te zijn. De overheid kan wettelijke en fiscale kaders scheppen en financieren. Mijn oproep daarbij is: pak die rol, maar maak er dan ook vaart mee. Het kan net zo goed een initiatief zijn van energiecoöperaties, leasemaatschappijen of autofabrikanten, met maatschappelijke impact als uitgangspunt naast een redelijk rendement. Gemeenten, het UWV en organisaties als de Vereniging Elektrische Rijders, kunnen mensen bereiken en onafhankelijk begeleiden. En de landelijke overheid moet, ook als financier van iemand anders' initiatief, zorgen dat wet- en regelgeving dit soort constructies mogelijk maakt.

Frankrijk als bewijs

Frankrijk liet in 2023 al zien hoeveel belangstelling er is: 90.000 aanmeldingen in zes weken voor elektrische auto's vanaf ongeveer € 100 per maand. In 2024 volgde een landelijke regeling voor de onderste helft van de inkomens, met leaseauto's tot € 47.000 aanschafwaarde voor € 100 tot € 140 per maand. Dat bewijst dat het kan, maar 1-op-1 overnemen kan niet, omdat Franse inkomensgrenzen en kilometereisen niet zomaar zijn te vertalen naar Nederland.

Ik zou meer ruimte willen bieden dan het Franse model, dat sterk aan werk gekoppeld is. Juist mensen zonder baan die dankzij mobiliteit wél toegang krijgen tot werk moeten in aanmerking komen, met ruimte voor maatwerk bij gemeenten en het UWV. En we hoeven niet eerst jarenlang een kleine pilot te draaien: de praktijkervaring ligt er namelijk al. Test en verbeter in Nederland, maar direct op een schaal die impact heeft, met een continue instroom in plaats van een loket dat één keer opengaat.

Voorbij de auto: een breder principe voor toegang

Het principe achter social lease is niet eens de auto zelf, maar toegang: hoe zorgen we dat mensen zonder investeringsruimte toch kunnen profiteren van technologie die hun energiekosten verlaagt? Dat gaat verder dan mobiliteit. Voor huurders, die voor verduurzaming afhankelijk zijn van hun woningcorporatie, zijn vergelijkbare modellen denkbaar: zelf zonnepanelen of een thuisbatterij laten installeren via een sociale financieringsconstructie, waarbij de corporatie bij verhuizing de installatie en het resterende deel overneemt.

Dat vraagt wel om onafhankelijk advies, want niet elke investering is verstandig, en besparingsclaims rond thuisbatterijen zijn soms te optimistisch. En het vraagt van woningcorporaties om minder vanuit de eigen kerntaak te denken en meer vanuit wat mensen nodig hebben. Hoe we financiering, kennis en zekerheid organiseren bepaalt dan wie kan meedoen met duurzame technologie, ongeacht spaargeld of een eigen woning.

Vijf principes voor een geslaagde social lease-regeling

1. Kijk verder dan de huidige baan.

Sluit ook mensen zonder auto in die dankzij mobiliteit toegang krijgen tot (onbetaald) werk, niet alleen mensen die een auto al nodig hebben voor hun bestaande baan.

2. Bouw op vertrouwen in plaats van regels.

Maak vooraf volledig helder wat deelname betekent voor toeslagen en uitkeringen en organiseer goede begeleiding.

3. Denk in schaal in plaats van een klein experiment.

Frankrijk heeft al bewezen dat het werkt. Test en verbeter in Nederland, maar begin direct op een schaal die impact heeft.

4. Ontwerp voor slim laden vanaf dag één.

Gebruik netcongestie als reden om vanaf het begin voor slim laden en vehicle-to-grid te kiezen in plaats van als reden om te wachten.

5. Zoek het probleemeigenaarschap breed. Overheid, energiecoöperaties, leasemaatschappijen, autofabrikanten, gemeenten en het UWV kunnen allemaal een rol spelen. Wacht niet op één landelijk model voordat je begint.

Een uitnodiging

Mobiliteit is zoveel meer dan een auto op de oprit. Het is voor velen de voorwaarde om een baan aan te kunnen nemen, kinderen naar school te brengen, familie te bezoeken en mee te doen met de maatschappij. Als we willen dat de energietransitie iedereen ten goede komt, dan begint dat met de vraag die we nu bijna niet stellen: kun jij eigenlijk wel op je werk komen?

Social lease geeft daar een geweldig antwoord op als investering in zelfstandigheid, een grotere arbeidsmarkt, een schonere leefomgeving en in een energietransitie waar iedereen aan kan deelnemen. Frankrijk heeft laten zien dat het kan, nu is het aan Nederland om er vaart mee te maken. En aan iedereen met toegang tot kapitaal, auto's, kennis of lokale netwerken om alvast te beginnen.

Quote Mereille:

“Mobiliteit is geen luxe, maar een voorwaarde om mee te doen. Als we willen dat de energietransitie iedereen bereikt, moeten we ook zorgen dat iedereen toegang heeft tot betaalbare, schone mobiliteit.”