

Reactie op de consultatie Social Climate Fund – Inbreng van de Jonge Klimaatbeweging

De Jonge Klimaatbeweging vertegenwoordigt de stem van jongeren in het klimaatdebat namens meer dan zeventig diverse jongerenorganisaties. Wij staan voor een samenleving waarin jongeren actief meebeslissen over hun toekomst en waarin zorg voor de aarde vanzelfsprekend is. Rechtvaardigheid en empathie vormen hierbij de kern.

De kern

De Jonge Klimaatbeweging is positief over wat wij zien als het voornemen van het kabinet om aanspraak te maken op de middelen uit het Social Climate Fund en daaraan bij te dragen met de vereiste cofinanciering. Dit is een belangrijke stap naar sociaal klimaatbeleid en laat zien hoe beleid ten aanzien van bestaanszekerheid hand in hand gaat met ambitieus klimaatbeleid.

De meeste voorstellen geven erkenning aan het bestaan van energie- of vervoersarmoede, en dragen bij aan de oplossing voor mensen die daar last van hebben. Jongeren worden bovengemiddeld geraakt door stijgende woonlasten en energieprijzen, onder andere doordat ze vaker in slecht geïsoleerde huurhuizen of studentenkamers wonen. Duurzame investeringen, zoals in isolatie voor huurwoningen en studentenkamers met enkel glas, zijn daarom cruciaal.

De Jonge Klimaatbeweging zet zich hier al langer met partners voor in, bijvoorbeeld via de campagne Vochtig & Tochtig die aandacht vraagt voor de gebrekkige isolatie in studentenhuisvesting. Jongeren zijn in deze situatie een voorbeeld van een groep die zowel de financiële als de praktische middelen tot verduurzaming niet heeft.

Tegenstrijdig

Tegelijkertijd zijn er ook tegenstrijdigheden in het voorgestelde beleid te identificeren zoals we op de volgende pagina naderhand uitwerken. Zo komen de directe financiële effecten van een (versoerde) korting op de motorrijtuigenbelasting niet terecht bij de mensen die al moeite hebben om mee te gaan in de transitie. Er is hier geen sprake van nodige inkomenssteun, en het effect op emissiereductie is weinig effectief.

Oproep

De Jonge Klimaatbeweging roept het kabinet op om de middelen voor het SCF primair in te zetten voor maatregelen die niet alleen op korte termijn financiële verlichting bieden, maar ook op lange termijn bijdragen aan emissiereductie en structurele verbeteringen in bestaanszekerheid. Dit is niet alleen wenselijk, maar simpelweg ook haalbaar. Daarnaast dient het kabinet indien nodig aanvullend armoede- en koopkrachtbeleid te ontwikkelen buiten het SCF om. Zo kan de overheid zijn zorgplichten op korte en lange termijn vervullen.

Ter illustratie: de tegenstelling

In de maatregel 2a 'Elektrische auto', uit het ministerie de volgende zorgen: "Voor huishoudens die sterk afhankelijk zijn van hun auto, de zogenaamde 'gedwongen autobezitters', komen de klappen van ETS2 en hogere brandstofprijzen hard aan, vooral als mobiliteitskosten al een groot deel van hun besteedbaar inkomen opslokken." Deze visie delen wij als Jonge Klimaatbeweging.

Echter, vervolgens stelt het ministerie in een andere maatregel een nieuwe tariefkorting van 25% in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's van 2026 tot en met 2029. Dit voldoet niet aan het doel of aan de criteria van het Social Climate Fund, namelijk om de energietransitie voor iedereen betaalbaar te houden. En dat terwijl deze maatregel een groot deel van de beschikbare middelen zou betreffen.

Uit [cijfers van het CBS](#) blijkt dat in 2021 41,7% van het kwartiel huishoudens met de laagste inkomens een auto heeft en daarvan slechts 0,6% een elektrische auto. Van de 25% huishoudens met de hoogste inkomens heeft 85,1% een auto, waarvan 3,5% een oplaadbare variant. Dit resulteert in het feit dat ruim 6 op de 10 particuliere elektrische auto's in het hoogste inkomenskwartiel vallen. Dit beeld wordt versterkt door het feit dat gezinnen wonend in een vrijstaand huis vier keer vaker in het bezit zijn van elektrische auto's in vergelijking tot gezinnen in een flat of appartement. Ook hier komt de praktische en financiële kant van een sociale energietransitie om de hoek kijken, in de vorm van een (eigen) private of publieke laadpaal met bijbehorende financiële consequenties.

Alhoewel de inzichten uit 2021 en 2023 verouderd zijn, is het belangrijk om ons af te vragen of de fundamentele afwegingen en financiële omstandigheden anno 2025 niet nog steeds in het nadeel van lagere inkomens zijn.

Een nieuwe tariefkorting in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's zou vooral ten goede komen aan degenen die de energietransitie al goed kunnen betalen en meemaken. Hiermee slaat deze maatregel de plank van het Social Climate Fund mis. Ook is deze maatregel niet effectief in het creëren van een nieuwe groep elektrische rijders, zo [reageert het NIP](#) op de consultatie. Mede hierom [heeft de NVDE in haar reactie](#) aangegeven vraagtekens te hebben bij de herfinanciering van de 25% korting op de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's.

De Jonge Klimaatbeweging beveelt aan de middelen te investeren in andere maatregelen, zoals het goedkoper maken van de aanschaf van (tweedehands) elektrische auto's - maatregel 2a - of een versnelde aanleg van doorfietsroutes - maatregel 2c. Hiermee wordt de energietransitie namelijk daadwerkelijk betaalbaarder voor de groep die dat het hardst nodig heeft en creëren we een sociale en rechtvaardige klimaatanpak.