

Tweede Kamer, Commissie IenW  
Betreft: CD Duurzaam Vervoer (31/3/22)

Datum: 21 maart 2022  
Contactpersoon: M. van Biezen

Geacht Kamerlid,

31 maart is het Commissie Debat duurzaam vervoer. Voor de Vereniging Elektrische Rijders (VER<sup>i</sup>) gaat dit ook over uitwerking van klimaatafspraken uit het coalitieakkoord in een beleidsprogramma IenW dat medio mei 2022 aan uw Kamer wordt aangeboden. We richten ons vooral op de klimaatambities van het kabinet en de rol daarin van elektrisch rijden:

1. Een hogere klimaatambitie voor de sector mobiliteit is nodig;
2. Ambities en kansen elektrisch rijden zijn niet opgenomen in de klimaatdoelen van het Kabinet en kunnen een extra 5 Mton opleveren in 2030;
3. Fitfor55 maakt versnelde groei naar 100% emissieloze nieuwe auto's in 2030 noodzakelijk en wenselijk;
4. "Geruststelling" in de debat elektrisch rijden is nodig: stimuleren EV is niet duur, niet iedereen hoeft een elektrische auto te kopen, opgave publieke AC laadinfrastructuur is niet 1.7 miljoen laadpunten, maar ~225.000 publieke laadpalen tot 2030.

### 1. Een hogere klimaatambitie voor de sector mobiliteit is nodig

De Klimaatambities van dit Kabinet zijn hoog (minimaal 60% CO2 reductie)....behalve voor de sector verkeer. Die kent de laagste ambitie: maximaal 27% minder CO2 uitstoot in 2030. Hierin is geen rekening gehouden met ambities elektrisch rijden en rekt het Kabinet zich rijk aan de klimaatwinst van Betalen naar Gebruik. Van de ruim 3 Mton die men extra wil reduceren bovenop de KEV21 prognose voor 2030, zou 2.5 Mton moeten komen van de kilometerheffing (MRBplus) die per 2030 moet worden ingevoerd. Erg onwaarschijnlijk, want a) kans dat dit in 2030 gelijk voor alle auto's gebeurt (bigbang) is minimaal b) invoeringstijd wordt ingeschat als langer c) onwaarschijnlijke CO2 winst voor een niet-milieu gedifferentieerde (!) kilometerteller-variant.

Sectoren	CO2 uitstoot (Basisjaar)	Start Klimaatakkoord	Doelen Klimaatakkoord (-49%)	KEV 2021	Doorwerking KA volgens Kabinet (Mton)		Coalitieakkoord CO2 opgave bovenop KEV21 (Mton)		Rest-emissiedoel Coalitieakkoord 2030 in Mton (-55%)			
	1990 (Mton)	2019 (Mton)	2030 (Mton)	2030 (Mton)	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Min. Reductie 1990-2030	Max.Reductie 1990-2030
Gebouwde omgeving	29,9	23,3	15,3	18,9	0,5	1,7	7,2	7,2	11,2	10,0	63%	67%
Mobiliteit	<b>32,3</b>	<b>35,2</b>	<b>25</b>	<b>28,7</b>	<b>0,5</b>	<b>1,5</b>	<b>3,3</b>	<b>3,5</b>	<b>24,9</b>	<b>23,7</b>	<b>23%</b>	<b>27%</b>
Industrie	87	56,7	35,7	40,3	0	0	5,0	5,9	35,3	34,4	59%	60%
Electriciteit	39,6	42,3	12,4	21 /8,1	0	0	0,5	2	20,5	6,1	48%	85%
Landbouw	32,9	26,4		25,6	0,7	0,7			18,9	18,9	43%	43%
Landgebruik	6,5	4,8	28	3,5	0,8	1,7	6,0	6,0	2,7	1,8	58%	72%
<b>Totaal</b>	<b>228,2</b>	<b>188,7</b>	<b>116,4</b>	<b>138/125,1</b>	<b>2,5</b>	<b>5,6</b>	<b>22</b>	<b>24,6</b>	<b>113,5</b>	<b>94,9</b>	<b>50%</b>	<b>58%</b>

Bron: Klimaat- en Energieverkenning (KEV), Klimaat-akkoord (KA), Coalitie-akkoord (CA), Uitwerking CA Klimaat en Energie/brief EZK

Een hogere klimaatambitie voor de sector mobiliteit is nodig:

- Om de doelen van Fitfor55 te realiseren (en ook andere sectoren te kunnen ontlasten).
- Om op koers te blijven voor de tussendoelen in 2035 (-70%) en 2040 (-80%).
- PBL en Kabinet hebben meermaals aangegeven dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn voor een emissieloos wagenpark in 2050.
- In veel steden is juist het aandeel van mobiliteit in de CO2 uitstoot erg hoog. Ambitueus klimaatbeleid van het kabinet voor mobiliteit is dan een steun in de rug van de gemeente.
- en maakt Nederland ook versneld minder afhankelijk van fossiele brandstoffen.

**Vragen aan Kabinet:** *Waarom is de klimaatambitie voor de sector mobiliteit zoveel lager dan voor andere sectoren? Bent u bereid in te zetten op een grotere bijdrage van de sector mobiliteit als blijkt dat dit voor Fitfor55 nodig is? Is bij uitwerking van de MRBplus variant een voorwaarde dat deze de transitie naar een ZE wagenpark niet mag vertragen, cq moet versnellen?*

## 2. Kansen en ambitie elektrisch rijden niet meegenomen:

*Coalitieakkoord: in 2030 worden alleen nog nieuwe auto's verkocht zonder uitstoot.* Prima doel en ook uitgangspunt van Klimaatakkoord en het vorige Kabinet. Alleen ontbreekt een plan hoe dit doel te bereiken. Er zijn hierover geen afspraken gemaakt in het coalitieakkoord.

Het Kabinet mikt op alle nieuwe auto's elektrisch in 2030. Daar zitten we nog ver vanaf. Het PBL geeft in de KEV21 aan dat bij het huidige en voorgenomen beleid in 2030 42% van de nieuwe auto's emissieloos zijn (12% van alle auto's). Dat levert 2.6 Mton CO2 besparing op. Het is zorgelijk dat de groei van elektrisch rijden lijkt te stagneren. De verkoop van het aantal elektrische voertuigen was in 2021 lager dan in 2020.

Emissieloze nieuwverkoop in 2030 en 25% elektrische auto's in het wagenpark (versnelde ingroei) levert een extra besparing van 3.35 Mton CO2 op. In totaal leveren elektrische auto's dan tussen 2019 (Klimaatakkoord) en 2030 5.9 Mton CO2 winst op. **Dat is meer dan de helft van alle beoogde CO2 reductie voor de sector verkeer tussen 2019 en 2030!** Als ook de kansen voor versnelde ingroei van emissieloos OV en vrachtvervoer worden meegenomen is een extra reductie haalbaar bovenop KEV21 van 5 Mton CO2.

Tabel 9: Overzicht Ingroei-scenario's en effecten.

Bijlage Revnext rapport Fitfor55 , pag.69

Scenario	EV's in wagenpark 2030	CO <sub>2</sub> -reductie t.o.v. geen EV's	CO <sub>2</sub> -reductie t.o.v. basispad - 37,5%	CO <sub>2</sub> -reductie t.o.v. basispad - 37,5%
		In 2030	In 2030	Cumulatief 2021-2030
Geen EV's	0	0	0	0
Basispad -37,5%	1,1 mln.	2,58 (2,6)	0	0
Basispad FF55 -55%	1,2 mln.	2,92 (2,9)	0,34	0,68 (0,7)
Basispad FF55 -55% +TD'27	1,3 mln.	3,16 (3,2)	0,58	1,77 (1,8)
Late / holle ingroei 100%	1,7 mln.	4,06 (4,1)	1,48	3,57 (3,6)
Lineaire ingroei 100%	2,0 mln.	4,83 (4,8)	2,25	6,72 (6,7)
Vroege/bolle ingroei 100%	2,6 mln.	5,93 (5,9)	3,35	11,39 (11,4)

Hiervoor is aanvullend normerend en financieel stimulerend beleid nodig. De afbouw van de stimulering gaat nu te snel en loopt af na 2025. Particuliere en zakelijke rijders anticiperen nu al op het verdwijnen van het fiscaal voordeel in 2025. Bovendien blijkt uit het EV en Berijders onderzoek van VER en Elaad dat een groot deel van de nieuwe elektrische rijders sneller afhaken bij verhogen van MRB en bijtelling.<sup>ii</sup> **We vragen u bij de staatssecretaris te pleiten om nog dit jaar duidelijkheid te bieden voor de periode na 2025 voor verlaagde MRB, bijtellingkorting/normering elektrische auto van de zaak voor werkgevers en aankoopsubsidie EV voor particulieren.**

**Vragen aan Kabinet:** *Wat zijn de oorzaken van de lagere verkopen? Hoe gaat het Kabinet realiseren dat in 2030 alleen nog emissieloze nieuwe auto's worden verkocht, zoals vastgelegd in Klimaatakkoord en Coalitie-akkoord? Wanneer kan de kamer dit plan ontvangen? Kunt u aangeven hoe de CO2 winst van elektrische mobiliteit zich verhoudt tot andere CO2 reductie opties binnen het mobiliteitsdomein?*

### 3. FitFor55<sup>iii</sup>

Het aangescherpte Klimaatdoel en Fitfor55 vraagt om snelle en cumulatieve CO2 besparing. De bijlage Fitfor55 maakt duidelijk dat binnen mobiliteit versnelde EV ingroei (voor personen en goederen en OV) de snelste manier is om hieraan te voldoen. Versnelde ingroei betekent ook dat 2ehands EVs sneller voor iedereen beschikbaar zijn. Het Europese Fitfor55 pakket bestaat uit verschillende onderdelen.

Aanscherping van de CO2 norm voor auto's van 37,5% naar 55% CO2 besparing in 2030 (en emissieloze nieuwverkoop in Europa in 2035). Dit leidt tot 0,34 Mton extra CO2 besparing in 2030 en 0.7 Mton cumulatief (2021-2030).

Aanscherping van de emissieruimte voor de ESR sectoren ('mobiliteit', 'landbouw', 'gebouwde omgeving', en 'niet-energie intensieve industrie'). Wat leidt tot 17,1 Mton extra CO2 reductie in 2030 ten opzichte van KEV21 en 62 Mton cumulatief (2021-2030). Als de sector mobiliteit naar rato bijdraagt betekent dit een extra opgave voor de sector mobiliteit van 5,8 Mton in 2030 en 21,6 Mton cumulatief (2021-2030). Het realiseren van de Kabinetstreven van 2030 emissieloze nieuwverkoop en versnelde ("bolle") ingroei kan hier 3,35 Mton in 2030 aan bijdragen en 11,4 Mton cumulatief (2021-2030). Dat is 58% resp. 53% van de totale mobiliteitsopgave!

De aangescherpte ESR doelstelling betekent ook dat de Klimaatambitie uit het coalitieakkoord te kort schiet. Het Coalitieakkoord en de Kabinetsbrief zet in op een maximale uitstoot van 23,7 Mton in 2030, terwijl voor ESR Fitfor55 de restemissie minimaal teruggebracht moet worden tot **22,9 Mton** in 2030.

In het "Fit-For-55" pakket is ook een aanscherping van de jaarlijkse energiebesparing (EED) opgenomen van 0,8% per jaar naar 1,5% per jaar in 2024-2030. Alleen nationaal beleid telt mee bij de invulling van dit doel. De aanscherping naar 1,5% reductie per jaar in de periode 2024-2030 vereist een extra reductie van naar schatting cumulatief 400 petajoule volgens het PBL. Aangezien elektrische voertuigen veel (3x) energie efficiënter zijn dan brandstofauto's telt alle energiebesparing mee van elektrische auto's bovenop de EU ambitie van 55% zuiniger auto's in 2030. Het 100%-scenario in 2030 geeft cumulatief 114 tot 150 petajoule besparing t.o.v. een beleidsarm scenario met -55% EU-bronbeleid. Daarmee kan elektrisch rijden 28-37% van dit doel invullen en, misschien belangrijker, andere sectoren zoals de industrie en gebouwde omgeving ontlasten.

**Vragen aan Kabinet:** *Houdt u in de uitwerking van het klimaatbeleid van IenW (beleidsprogramma 2022 voor de zomer) rekening met de aanscherping van Fitfor55? Waarom niet? Onderschrijft u de conclusie uit de bijlage over Fitfor55 van uw Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer, dat snelle ingroei van elektrische voertuigen in het wagenpark cruciaal is voor het halen van de Fitfor55 doelen? Kunt u bevestigen dat de huidige ingroei van ZE voertuigen naar 2030 daarvoor onvoldoende is?*

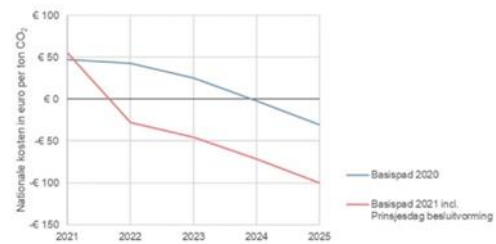
### 4. "Geruststelling" nodig

#### a. stimuleren groei EV is niet duur

Het stimuleren van elektrisch rijden levert de samenleving nu al geld op, en veel eerder en meer dan een jaar geleden gedacht. Zo becijferde het Kabinet (zie figuur)<sup>iv</sup>. Het beeld is echter ontstaan dat het stimuleren van elektrisch rijden vooral veel geld kost. Dat komt doordat de minder-inkomsten uit fossiele auto's bij de stimuleringskosten van elektrisch rijden worden opgeteld en financieel moeten worden gecompenseerd binnen het zelfde domein (automobiliteit). Conform de huidige begrotingssystematiek moet nu voor elke euro aan subsidie voor een elektrische auto 4 euro aan

accijnsderving aan de schatkist terugbetaald moeten worden. Dat is *Fiscale vergrijzing* in plaats van *fiscale vergroening*. Bij andere energietransities is de omvang van lagere fossiele belastinginkomsten niet eens berekend en hoeft die al helemaal niet binnen hetzelfde domein te worden gecompenseerd. Denk aan woningisolatie, warmtepomp, zonnepanelen, maar ook aan de verlaging max. snelheid naar 100km/uur, of fietsbeleid. De gekke situatie is ontstaan dat zelfs aanscherping van EU CO2 normering van auto's leidt tot derving die nu wordt berekend.

Figuur 7: Kosteneffectiviteit KA-beleid in euro per ton CO<sub>2</sub>, raming 2020 vs. 2021.



Het Kabinet heeft hiervoor eerder een uitstekende onderbouwing aan uw Kamer gestuurd die, als een van de vele bijlagen bij het Belastingplan, niet de aandacht heeft gekregen die het verdient. In deze notitie zijn directe kosten van stimulering elektrisch rijden, de indirecte (dervings-)kosten en de nationale kosten in beeld gebracht:

**Directe stimuleringskosten** zijn bijvoorbeeld de aankoopsubsidie voor nieuwe en gebruikte EV's, de MRB korting/vrijstelling en de bijtellingskorting voor elektrische auto's. Aangezien de BPM is gebaseerd op CO<sub>2</sub>-uitstoot is de BPM-derving geen stimuleringskostenpost, wel is de vrijstelling van de "vaste voet" in de BPM als een stimuleringskostenpost te beschouwen. De **indirecte kosten** betreffen dervingskosten, met name van verminderde inkomsten doordat er minder brandstof wordt getankt (minder accijnsinkomsten). Hier staan extra (maar minder) inkomsten uit de Energiebelasting op de verbruikte elektriciteit van EV's tegenover. Ook zonder stimuleringsbeleid voor nulmissie auto's treedt er uiteindelijk stelselerosie op door de energietransitie. **De directe stimuleringskosten zijn lager dan de indirecte dervingskosten.**

De directe stimuleringskosten voor EV's per ton vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot nemen snel af tussen 2020 en 2025 door afbouw van stimuleringsbeleid. Voor de zakelijke EV's is dit gemiddeld over deze periode circa €167 tot €255 per ton (circa 30 tot 50% van de totale overheidskosten). Voor de particuliere EV's is dit gemiddeld over deze periode circa €197 tot €258 per ton (circa 35 tot 45% van de totale overheidskosten).

**Bron/Bijlage** <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/15/kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

**VER wenst dat voor alle belasting inkomsten uit fossiele bronnen (die onvermijdelijk opdrogen), een alternatieve inkomstenbron wordt gezocht en dat die kosten niet een rem vormen op de transities die we juist graag willen, maar komen uit het belasten van vervuiling. We vragen u hiervoor te pleiten bij de staatssecretaris.**

**Vragen aan Kabinet:** Hoe gaat het Kabinet om met derving van accijns of energiebelasting die optreedt bij andere energietransities? Is de omvang van die derving in beeld, wordt die opgeteld bij de stimuleringskosten van die transitie en wordt de derving gecompenseerd binnen hetzelfde beleidsveld? Hoe gaat men in het buitenland om met minder accijnsinkomsten door groei van elektrisch rijden? Bent u bereid dervingskosten niet meer op te tellen bij de stimuleringskosten EV?

b. Niet iedereen hoeft elektrisch te rijden in 2030

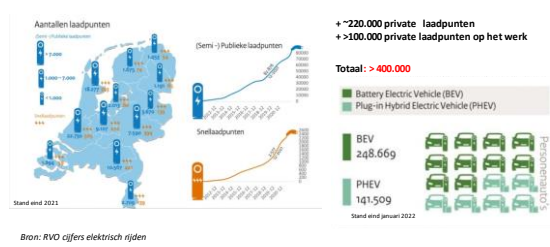
In het debat over elektrisch rijden lijkt het soms dat alle auto's elektrisch moeten zijn in 2030 en dat dit problemen oplevert omdat mensen geen dure nieuwe elektrische auto's kunnen kopen.

- Als in 2030 een kwart van de auto's elektrisch zijn dan is dan hebben we het goed gedaan (doel Duitsland = 30%)
- De manier om zsm een aantrekkelijke 2<sup>e</sup> hands markt op te bouwen is : versnellen nieuwverkopen en stimuleren van de importmotor voor occasion EVs (door verlengen van de aanschafsubsidie voor occasion EVs)
- De VER pleit voor inzetten op elektrische deelauto's, fiets en OV en een kleiner wagenpark en niet voor het elektrificeren van een groeiend wagenpark. EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 74% zonnepanelen op het dak, probeert 58% minder te vliegen, 52% de auto voor korte afstanden te vermijden en 26% heeft een warmtepomp<sup>v</sup>.

c. Realiseren voldoende publieke laadpalen is een veel kleinere opgave dan vaak gecommuniceerd

Er zijn GEEN 1.7 miljoen laadpalen op straat nodig in 2030. Dat is angstzaaij, die helaas vaak terugkomt in het (media)debat. Het gaat om laadpunten (vaak 2 per paal) En het overgrote deel staat bij mensen thuis en bij bedrijven. Er zijn tot 2030 ~225.000 publieke palen op straat nodig. Dit is nog steeds een forse opgave, die vooral vereist dat iedere gemeente een uitgewerkt uitrolplan en prognose heeft. Dat is nog steeds niet het geval en gemeenten kunnen daarbij ook beter (financieel ) ondersteund worden door het rijk. Tot slot vergt het een borgingsplan voor voldoende netcapaciteit voor na 2025 om alle sectoren te kunnen verduurzamen en de energietransitie te realiseren, waarbij de elektrische auto met slimladen een troef in handen heeft.

**Hoeveel laadpunten hebben we in NL ?**



Er zijn nu ruim 400.000 laadpunten in Nederland en 390.000 stekerauto's .

**Wij vragen u bij de staatssecretaris te vragen bovenstaande boodschappen mee te nemen in de communicatie over elektrisch rijden.**

<sup>i</sup> De Vereniging Elektrische Rijders (VER) bestaat 7 jaar en telt ~9.000 leden, waarvan 800 actief in onze (regionale) netwerken van EV ambassadeurs; De VER is dé stem van de elektrische rijder. Door bestaande en toekomstige elektrische rijders met elkaar te verbinden, onafhankelijke informatie en diensten te bieden en hun belangen te behartigen maken we de drempel voor (potentiële) EV rijders aanzienlijk lager en versnellen we elektrisch rijden. De VER is lid van het Formule E-team en coördineerde de inzet voor elektrisch rijden aan tafel van het Klimaatakkoord voor mobiliteit. [www.evrijders.nl](http://www.evrijders.nl)

<sup>ii</sup> <https://www.evrijders.nl/2022/03/01/nationaal-ev-en-berijdersonderzoek-2021/>

<sup>iii</sup> <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=746a1083-e419-4286-b956-aa95e42eb938&title=Revnext%20Rapport%20Fit-for-55%20effecten%20op%20personen%20en%20bestelauto%27s.pdf>

<sup>iv</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/15/kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

<sup>v</sup> <https://www.evrijders.nl/2022/03/01/nationaal-ev-en-berijdersonderzoek-2021/>