

Geacht Kamerlid,

24 januari is het Commissie Debat duurzaam vervoer. Voor de Vereniging Elektrische Rijders (VER<sup>i</sup>) gaat dit vooral over uitwerking van de klimaatambities van het kabinet en de rol daarin van elektrisch rijden, die de helft van deze ambitie kan invullen. De VER maakt zich grote zorgen. Alle seinen voor elektrisch rijden staan op rood. Laadprijzen schieten omhoog, terwijl de prijs aan de pomp verlaagd blijft. Elektrische auto's gaan het volle pond betalen aan motorrijtuigenbelasting. Aanschafsubsidie - en bijtellingsvoordeel worden steeds kleiner en verdwijnen. Betalen naar Gebruik gaat vooral om "EV's laten betalen". Doelstelling emissieloze nieuwverkoop 2030 is niet binnen bereik. VER ontvangt zorgwekkende signalen. Van onze leden, elektrisch rijders van het eerste uur, die zich zorgen maken of ze wel elektrisch kunnen blijven rijden. En van mensen die de overstap overwegen, maar aangeven dat ze het nu niet meer aandurven. Zo wordt de transitie dus vertraagd in plaats van versneld. Graag bieden we u daarom een aantal versnellingsopties; goed voor klimaat en autorijder.

**We willen u de volgende punten onder de aandacht brengen:**

1. Hogere klimaatambitie voor de sector mobiliteit is wenselijk en haalbaar;
2. IBO klimaat stuurt NIET op Kabinetsdoel emissieloze nieuwe auto's in 2030
3. Ingrijpen noodzakelijk: Laadprijzen rijzen de pan uit/pomp-prijs gekort tot eind 2023
4. Betalen naar Gebruik (BnG) moet ingroei elektrisch rijden versnellen

**1. Hogere klimaatambitie sector verkeer**

De sector mobiliteit heeft, met 27% reductie in 2030 t.o.v. 1990, een veel lagere CO2 reductietarget dan andere sectoren. Dat is geen stimulans voor aanvullend beleid, terwijl dat wel goed haalbaar is en andere sectoren bovendien kan ontlasten en nodig is om te voldoen aan aangescherpte eisen Fitfor55.

Sectoren	CO2 uitstoot (Basisjaar)	Raming 2030 uit KEV 2022	Rest-emissies Beleidsprogramma Klimaat (-60%)		Beleidsgat raming - doel
			2030 (Mton)	Reductie 1990-2030	
	1990 (Mton)	2030 (Mton)	2030 (Mton)	Reductie 1990-2030	2030 (Mton)
Gebouwde omgeving	29,9	18	10,0	67%	8,0
Mobiliteit	<b>32,3</b>	<b>28,2</b>	<b>23,7</b>	<b>27%</b>	<b>4,5</b>
Industrie	87	41	34,4	60%	6,6
Electriciteit	39,6	8 tot 13	6,1	85%	1,9 tot 6,9
Landbouw	32,9	23	18,9	43%	4,1
Landgebruik	6,5	3,5	1,8	72%	1,7
<b>Totaal</b>	<b>228,2</b>	<b>121,5 / 126,5</b>	<b>94,9</b>		

Bron: Klimaat -en Energieverkenning (KEV22 p.19), Klimaat-akkoord, Beleidsprogramma Klimaat /kabinetsdoel

Het doel van het kabinet is om beleid te richten op -60%, daarom is hier aangesloten bij daarmee overeenkomstig ambitieniveau 'hoge reductie'

Hierin is echter geen rekening gehouden met realiseren ambities elektrische auto's. Dat levert extra nog 2 Mton minder CO2 in 2030 op en ruim 11 Mton in de periode 2021-2030<sup>1</sup>. Er wordt nu vooral (rijk) gerekend aan de klimaatwinst van Betalen naar Gebruik (2.5 Mton) en al geagendeerd maar onzeker beleid.

Een hogere klimaatambitie voor de sector mobiliteit is nodig en realistisch:

- Om op koers te blijven voor de tussendoelen in 2035 (-70%) en 2040 (-80%).
- Kabinet en PBL hebben meermaals aangegeven dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, voor een emissieloos wagenpark in 2050.
- Om de doelen van Fitfor55 te realiseren (en ook andere sectoren te kunnen ontlasten): vooral het aangescherpte ESR cumulatieve CO2 doel en het Energiebesparingsdoel waar EVdoel voor een kwart tot eenderde aan bijdraagt.
- 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.
- om versneld minder afhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen en landen.

**Vragen aan staatssecretaris:** *Waarom is de klimaatambitie voor de sector mobiliteit in 2030 zoveel lager dan voor andere sectoren? Bent u bereid in te zetten op een veel grotere bijdrage van de sector mobiliteit als dat mogelijk is en als blijkt dat dit voor Fitfor55 nodig is?*

## 2. IBO klimaat stuurt NIET op Kabinetsdoel emissieloze nieuwe auto's in 2030

In de Voorjaarsnota moet aanvullend klimaatbeleid ook voor de sector verkeer worden opgenomen. Uit de KEV2022 blijkt dat de sector verkeer niet op koers ligt om haar (toch al niet erg ambitieuze) klimaatdoel in 2030 te halen. Ook het doel om in 2030 alleen nog nieuwe emissieloze auto's te verkopen wordt bij lange na niet gehaald. "Het marktaandeel van elektrische auto's wordt in 2030 geraamd op 60 [49-67] procent van de nieuwverkopen" (KEV2022)

In het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Klimaat moeten, zoals beloofd, de maatregelen zijn meegenomen die ervoor zorgen dat we wél deze doelen halen. Tot onze verbazing leiden de beleidsopties in het IBO klimaat NIET tot zero emissie nieuwverkoop in 2030. In het IBO is alleen een verplichte elektrische Auto van de Zaak opgenomen als beleids optie voor de versnelling van elektrisch rijden. Een prima maatregel, maar dit biedt natuurlijk geen enkele incentive voor de particulier. Bovendien is invoering van ZE vlootnormering nog behoorlijk onzeker (*kan het wel en lukt het tijdig genoeg?*).

In het Klimaatakkoord is een pakket (stimulerings-)beleid voor elektrisch rijden afgesproken t/m 2025. Na 2025 is er dus geen MRB vrijstelling, geen bijtellingskorting en geen aankoop subsidie voor nieuwe en gebruikte EVs. Na 2025 is een EV duurder in MRB en in de bijtelling. We ontvangen nu al veel signalen, zowel van onze leden als uit de sector dat betaalbaarheid en dus aantrekkelijkheid voor elektrisch rijden als gevolg van dit perspectief onder druk staat. We gaan dus nóg verder achter lopen op doelen, elektrisch rijden is straks alleen maar een voorrecht, dat terwijl in de eerste steden ZE-zones in ontwikkeling zijn. Afgesproken is een beleidspakket voor na 2025 tijdig vast te leggen. Dat is nu.

De VER kiest voor een afgewogen pakket tussen 2025-2030 van stimuleren: verlaagde MRB, beperkte bijtellingskorting en doortrekken aanschafsubsidie particulieren (SEPP), in combinatie met normeren

---

<sup>1</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>

(verplichte ZE auto van de Zaak vanaf 2026) en beprijzen (verhogen lasten ICE). De outline van dit pakket is doorgerekend in FET verband en vind u HIER terug.

**Vragen aan staatssecretaris:** *waarom leiden beleidsopties IBO klimaat NIET tot zero emissie nieuwverkoop in 2030? Gaat u, zoals beloofd in Klimaatakkoord, Regeerakkoord en eerdere CD's Duurzaam Vervoer WEL een pakket in Voorjaarsnota opnemen dat stuurt op zero emissie nieuwverkoop in 2030? Wordt IBO klimaat openbaar begin maart?*

### 3. Ingrijpen noodzakelijk: Laadprijzen rijzen de pan uit/pomp-prijs gekort tot eind 2023

Vanaf januari is de BTW verlaging op stroom van 9% weer terug naar 21% en blijft korting op brandstof aan de pomp tot eind (!) 2023 van kracht (zie MvT belastingplan<sup>ii</sup>). Dit vertraagt de transitie. Te meer omdat de prijs van stroom alleen maar hoger wordt en de prijs van brandstof alleen maar verder daalt.

Driekwart van de elektrische rijders laadde thuis. Aangezien prijzen thuis sterk zijn gestegen is een deel bij een publieke paal gaan laden. Maar ook daar stijgen de prijzen snel. Met bizar grote verschillen in tarieven (per kWh): publiek laden in Utrecht (€0,73) , Amsterdam (€0,68), Nationaal bij de grootste laadpaal aanbieder Allego (€0,67), Noord-Holland, Flevoland, Utrecht/ MRA (€0,54), Park 'n Charge Nationaal (€0,60). Allemaal veel hoger dan wat mogelijk is in Zuid Holland (€0,31 / €0,34), Limburg & Brabant (€0,40), Gelderland en Overijssel (0,30). In voorkomende gevallen is snelladen soms goedkoper dan publiek laden.

Dit is niet meer te verklaren vanuit de energiecrisis. Hogere kosten lijken nu afgewenteld op de consument/elektrische rijders met hogere laadkosten. Ook ziet VER grote tariefverschillen tussen laadpas aanbieders op dezelfde laadpaal. Vroeger ging dit om centen nu om dubbeltjes.

Transparantie is volledig zoek. Het maakt vooral dat potentiële elektrische rijders wachten met overstappen van een ploffauto naar een elektrische auto en dat bestaande elektrische rijders aarzelen over de toekomst. Daarom stelt VER voor een aantal fundamentele nieuwe ankerpunten in de markt vast te leggen die transparant en goed zijn voor de consument:

1. Tijdelijk prijsplafond elektrisch laden aan de publiek paal<sup>2</sup>
2. Maak dynamisch laden aan de publieke paal mogelijk (Nu al in Portugal en privé)
3. 1 tarief aan de paal per concessie (ongeacht pas-aanbieder/MSP)
4. Toestaan inboeken HBE's voor particulieren (zie toelichting)
5. Stimuleer bi-directioneel laden en slim thuisladen

**Vragen aan staatssecretaris:** *Wat is de verklaring van die sterk verschillende lokale minimale -en maximale tarieven? Bent u tevreden hoe de laadmarkt nu functioneert? Bent u bereid een voorstel uit te werken op bovenstaande 5 punten en wat zijn uw overwegingen hierbij?*

#### Toestaan inboeken HBE's voor particulieren

In dit kalenderjaar zal Rijksoverheid (IenW) de te hanteren systematiek voor REDIII en dus de mogelijkheden voor het inboeken van Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's) moeten (her-)bepalen, waarvan de implementatie in 2025 zal plaats vinden. Met de wetenschap dat;

- Elektrisch vervoer schoon is en 50% van de reductiedoelen van het klimaatakkoord voor vervoer zal moeten realiseren; - de EV-ingroei voorlopig ondersteund moet worden om deze klimaatdoelen in 2030 te halen, terwijl na 2025 alle stimuli

<sup>2</sup> Een maximum concessie prijs van bijvoorbeeld €0,40 per kWh houdt de business case voor AC laden concurrerend t.o.v. brandstof.

versoberd worden (bijtelling zakelijke auto per '25 op 17%, 25% MRB-tarief EV, BPM vanaf '26); - Energieprijzen nog niet op het niveau van 2021 zijn.

...is het fundamenteel de jaarverplichting op te rekken en privaat laden voor kleinere partijen en particuliere thuisladers hierin op te nemen. Voorbeelden van toepassingen zijn in Duitsland en Oostenrijk te vinden, waar derde partijen voor particulieren inboeken. Dat levert elektrische rijders daar een voordeel op van ~€600,- per jaar.

Op deze manier draagt de overheid bij aan de betaalbaarheid van elektrisch vervoer.

#### 4. Betalen naar Gebruik (BnG) moet ingroei elektrisch rijden versnellen

Het onderzoeksrapport “Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik” geeft helder aan welke varianten leiden tot minimaal de “ingeboekte” CO2 winst van 2.5 Mton CO2 en welke varianten bijdragen aan de gewenste ingroei van elektrische auto's. Dat kan alleen met varianten die differentiëren in tarief. Alle varianten garanderen een stabiele overheidsinkomsten. De grootste beleidsopgave ligt bij CO2 winst. VER is daarom voorstander van differentiëren naar CO2 uitstoot (of liever nog energieverbruik). Gewicht is niet de juiste maat omdat batterijen weliswaar heel zwaar zijn maar ook leiden tot uitstootvrij vervoer. Bovendien bestaat er nauwelijks een relatie tussen gewicht personenauto's en wegonderhoud. Wegonderhoud komt bijna geheel op conto van zwaar (vracht-) verkeer.

De voorkeur van het Kabinet lijkt uit te gaan naar een gelijke prijs per kilometer voor ieder auto. Het belooft niet de schone autokilometers. Een autorijder in een Hummer op benzine betaalt dan net zoveel per kilometer als iemand in een elektrische Nissan Leaf. Dat kan natuurlijk niet als we elektrisch rijden voor iedereen aantrekkelijk en betaalbaar willen maken. We roepen kabinet en Kamerleden op om als uitdrukkelijke voorwaarde voor Betalen naar Gebruik vast te leggen dat het de transitie naar een volledig emissieloos wagenpark moet helpen versnellen.

Emissieloze deelauto's zijn deel van de oplossing. BnG biedt een uitgelezen kans om deelgebruik te stimuleren met een apart tarief. Kan de Staatssecretaris onderzoeken wat er voor nodig is om deelauto gebruik te stimuleren met BnG?

**Vragen aan staatssecretaris:** bent u bereid als voorwaarde vooraf vast te leggen dat BnG de transitie naar een volledig emissieloos en vaker gedeeld wagenpark moet helpen versnellen?

---

<sup>i</sup> De Vereniging Elektrische Rijders (VER) bestaat 8 jaar en telt ~11.000 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.evridders.nl](http://www.evridders.nl)

ii

**Memorie van Toelichting Belastingplan2023 p. 64:** Daarom stelt het kabinet voor om de verlaagde accijnstarieven zoals die van toepassing zijn sinds 1 april 2022 te verlengen tot en met 30 juni 2023. De verlaging bedraagt per liter voor ongelode benzine 17,3 cent, diesel 11,1 cent en voor LPG 4,1 cent. ...**Voor de periode 1 juli tot en met 31 december 2023 stelt het kabinet voor de hoge brandstofprijzen incidenteel gedeeltelijk te blijven dempen.** Daardoor blijven huishoudens ondersteund. Per 1 juli 2023 worden de tarieven vermeerderd met het bedrag van de – uitgestelde – indexatie die zou hebben plaatsgevonden per 1 januari 2023 zonder verlaging van de accijnstarieven. De hoge brandstofprijzen worden in de tweede helft van 2023 gedempt doordat de genoemde verlaging die geldt sinds 1 april 2022 voor de helft van de oorspronkelijke verlaging in stand blijft. De accijnstarieven per liter bedragen daardoor per 1 juli 2023 voor ongelode benzine 78,91 cent, voor diesel 51,63 cent en voor LPG 18,82 cent.