

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2314

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA) en **Lodders** (VV) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *het Revnext-model voor de stimulering van elektrische auto's, de merkwaardige aanbesteding, de uitkomsten van dit model en het feit dat TNO de Staatssecretaris weerspreekt* (ingezonden 8 april 2019).

Nader antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 23 april 2019).

#### Vraag 1

Herinnert u zich dat de Kamer meerdere keren gevraagd heeft of het CARbonTAX-model wetenschappelijk gevalideerd is? Heeft u, toen het bleek dat het niet gevalideerd was, actie ondernomen en het model alsnog wetenschappelijk laten valideren? Zo ja, wanneer, door wie en met welke uitkomst en zo nee, waarom niet?

#### Vraag 2

Wilt u reageren op de volgende bewering van TNO, die uw antwoord op Kamervragen weerspreekt: «In het antwoord van Staatssecretaris Snel (07/02/2019) op vragen 11, 12 en 24 van Kamerleden Omtzigt en Lodders (15/01/2019) wordt gesteld dat «alle parameters in de zomer en het najaar van 2018 gedurende 3 maanden uitvoerig zijn besproken, getoetst en op onderdelen herijkt en gevalideerd door het PBL en TNO». Naar de mening van TNO heeft er geen herijking en validatie van het model plaatsgevonden, maar slechts een evaluatie en een update van model-inputs. De uit het antwoord van Staatssecretaris Snel op te maken suggestie dat TNO het CARbonTAX-model heeft gevalideerd, weerspreken wij derhalve?»<sup>1</sup>

#### Vraag 3

Heeft het Planbureau voor de Leefomgeving zelf het CARbonTAX-model van Revnext geselecteerd voor de doorrekening van het Klimaatakkoord? Zo ja, wanneer, hoe en op basis van welke criteria heeft die selectie plaatsgevonden? Zo nee, wie heeft dan dat model aanbevolen of geselecteerd voor het planbureau?

<sup>1</sup> <https://www.ftm.nl/artikelen/tno-rekenmodel-elektrisch-rijden?share=1>

Vraag 4

Heeft het Planbureau voor de Leefomgeving zelf het gedeelte van het Klimaatakkoord aangaande elektrische auto's laten doorrekenen door Revnext? Zo ja, onder welk contract is dat gebeurd (n.b. het gaat hier expliciet niet over de gevoeligheidsanalyses)?

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat er andere modellen zijn voor het doorrekenen van het stimuleren van elektrisch vervoer en dat bijvoorbeeld CE Delft op basis van de eigen modellen (zoal CEPAIA, COSTREAM en CELINE) doorrekeningen gemaakt heeft voor onder andere de ministeries van Infrastructuur & Milieu, Economische Zaken en Financiën, het Planbureau voor de Leefomgeving, de Europese Commissie?<sup>2</sup>

Vraag 6

Herinnert u zich dat het Planbureau voor de Leefomgeving verklaarde: «Op een beperkt aantal terreinen beschikt het PBL niet over een eigen model, maar zijn we afhankelijk van externe partijen. Dat geldt onder meer voor het Carbontax-model, dat eigendom is van een private partij, Revnext. Dit is het enige model voor het gebruik van elektrische voertuigen in Nederland.»<sup>3</sup> en dat u zelf ook zei dat het Revnext het enige model is?

Vraag 7

Klopt de zin van het planbureau, namelijk dat het Revnext-model het enige model voor het gebruik van elektrische voertuigen in Nederland is?

Vraag 8

Zijn die andere modellen ooit in beeld geweest voor een doorrekening van het Klimaatakkoord?

Vraag 9

Herinnert u zich dat u schreef dat het Ministerie van Financiën in 2011 en 2014 via openbare aanbesteding bij het model CARbonTAX (toen van Ecorys en Policy Research Corporation) is uitgekomen?

Vraag 10

Kunt u bij de openbare aanbestedingen uit 2011 en 2014 horende stukken, «aankondiging opdracht» en de «aankondiging gegunde opdracht» alsmede de beoordelingscriteria aan de Kamer doen toekomen, aangezien die niet meer terug te vinden zijn in databases, terwijl de aankondigingen toch openbare documenten dienen te zijn?<sup>4</sup>

Vraag 11

Kunt u alle stukken die betrekking hebben op de aanbestedingen en gunningen uit

2011, Ministerie van Financiën (€ 81.148,48)

2014, Ministerie van Financiën (€ 138.368)

2014 en 2015, Ministerie van Financiën (€ 134.128,50)

2018/19, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (€ 29.222 en € 487.500)

2018/19, Planbureau voor de Leefomgeving (€ 40.414,00)

aan de Kamer doen toekomen, dat betekent dus de aankondiging van de opdracht, de aankondiging van de gunning, de beoordelingscriteria en de binnengekomen offertes (die laatste vertrouwelijk ter inzage voor de Kamer)?<sup>5</sup>

Vraag 12

Heeft de overheid bij ook maar een van deze aanbestedingen het verwerven van het intellectueel eigendom dan wel een licentie van de gebruikte software – zodat het model zelf gebruikt en bestudeerd kon worden – als voorwaarde voor aankoop gesteld? Zo ja, wanneer is die verworven en zo nee, waarom wil de overheid dan alleen een black box, die niemand kan controleren?

<sup>2</sup> <https://www.ce.nl/elektrisch-vervoer>

<sup>3</sup> <https://www.pbl.nl/nieuws/nieuwsberichten/2019/reactie-pbl-op-gebruik-nev-cijfers-en-modellen>

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2018/19, Aangangsel van de Handelingen, nr. 1973

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2018/19, Aangangsel van de Handelingen, nr. 1973, antwoord 12

Vraag 13

Waarom heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2018 een grote opdracht gegeven zonder openbaar aan te besteden? Kunt u aangeven of deze ondershandse opdracht (die ver boven de aanbestedingslimiet zit voor openbare aanbesteding) rechtmatig geweest is en zo ja op basis van welk wetsartikel en welke onderbouwing er geen openbare aanbesteding geweest is?

Vraag 14

Is er op enig moment politieke bemoeienis of invloed geweest op het aanbesteden en/of het gunnen van een van deze opdrachten?

Vraag 15

Zijn er ooit problemen of onregelmatigheden geconstateerd bij de inkoop of aanbesteding van de modellen?

Vraag 16

Herinnert u zich dat toenmalig Staatssecretaris Wiebes in 2016 in Autoweek zei: «We hadden er nooit aan moeten beginnen». Na jaren belastingvoordeel voor auto's met een stekker draait Eric Wiebes de subsidiekraan hard dicht. «We hebben er zes miljard euro in gestopt en er nul klimaateffect voor teruggekregen»?<sup>6</sup>

Vraag 17

Deelt u de opvatting van toenmalig staatssecretris Wiebes, namelijk dat de CARbonTAX-studie uit 2011 leidde tot 6 miljard stimulering in Autobrief I (vele malen meer dan voorspeld) en dat dat nul klimaateffect gehad heeft?

Vraag 18

Welke evaluaties zijn er geweest van de uitkomsten van Autobrief I en II en hoe zijn ze vergeleken met de voorspellingen die gedaan zijn door Revnext, inclusief de voorspelde kosten? Kunt u die evaluaties aan de Kamer doen toekomen?

Vraag 19

Herinnert u zich dat u antwoordde: «Het PBL heeft, vanwege de toepassing voor zijn analyses op ontwerp-Klimaatakkoord, in de zomer van 2018 kritisch gekeken naar de uitgangspunten en de uitkomsten van het model en deze uitvoerig met Revnext besproken en getoetst. Deze toets is mede uitgevoerd op basis van inzichten uit bestaande (wetenschappelijke) literatuur en op basis van een, in opdracht van het PBL uitgevoerde, TNO-studie over de verwachte ontwikkeling van elektrisch rijden tot 2030. Daarmee is het model naar het oordeel van PBL geschikt voor de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord. Deze TNO-studie is op 13 maart eveneens als bijlage bij de doorrekening ontwerp-Klimaatakkoord toegevoegd»?<sup>7</sup>

Vraag 20

Heeft u deze studie van TNO (TNO 2018 R10919v2 Inputs and considerations for estimating large scale uptake of electric vehicles in the Dutch passenger car fleet up to 2030) zelf ook gelezen? Zo ja, wanneer?

Vraag 21

Heeft u gezien dat in de TNO-studie gekeken wordt wat er gebeurt als er in zijn geheel geen subsidie aan elektrische auto's gegeven wordt en dat er dan sprake is van de volgende twee scenario's in de samenvatting:

1. dat betekent dat in 2030 bij geen nieuw beleid in het gunstigste geval zo'n 65% van de nieuwverkopen EV's zijn. Opgeteld over de jaren 2018–2030 zouden er dan in 2030 maximaal ca. 2,8 miljoen EV's kunnen rondrijden;
2. een conservatievere variant is berekend waarbij: 1) particulieren wachten met aanschaf tot de aanschafprijs van een EV lager is (in plaats van de TCO), en 2) zakelijk beslissers pas EV's aanschaffen bij een 10% lagere

<sup>6</sup> Autoweek 32, 2016, pagina 24-28

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2018/19, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1973, antwoord 12

TCO, en particulieren pas EV's aanschaffen bij een 10% lagere aanschafprijs. Bij deze variant is het verkoopaandeel 41% in 2030, en het geschatte aantal EV's in 2030 onder de anderhalf miljoen?

Vraag 22

Heeft u kennisgenomen van de Revnext-doorrekening van het Klimaatakkoord, waarin:

- bij geen enkel stimuleringsbeleid (zoals in het TNO-rapport) er 0,5 miljoen elektrische auto's zijn in 2030;
- bij het concept-Klimaatakkoord met 12 miljard stimulering er 1,5 miljoen elektrische auto's zijn?

Vraag 23

Wilt u aan het Planbureau voor de Leefomgeving vragen hoe de TNO-studie ooit als input voor het Revnext-model (of kalibratie) gediend heeft, aangezien de TNO-schattingen leiden tot meer of net zoveel elektrische auto's in 2030 als er in 2021 gestopt wordt met elke vorm van subsidiëring, als in het Revnext-model met 12 miljard fiscale stimulering?

Vraag 24

Zijn de uitkomsten van het TNO-model in lijn met de input en met de uitkomsten van het Revnext-model? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Vraag 25

Kunt u een overzicht geven van welke fiscale regelingen in de Miljoenennota meer dan 40% endogene groei per jaar hadden in 2018/19 volgens tabel 5.4.1 van de Miljoenennota 2019 en dus enorm gestegen zijn in uitgaven ten opzichte van de benchmark, namelijk het regeerakkoord?

Vraag 26

Kunt u voor elk van de stijgers uit de vorige vraag aangeven of u maatregelen genomen heeft of maatregelen zult nemen om die stijging de komende jaren af te remmen?

Vraag 27

Herinnert u zich dat u berekende dat een Hyundai KONA Electric Premium, Pulse Red van 45.000 euro, die 5 jaar geleased wordt, een fiscaal voordeel krijgt van 22.759 euro, respectievelijk 24.551 euro, als je hem vergelijkt met een benzine- of dieselauto van hetzelfde gewicht?<sup>8</sup>

Vraag 28

Kunt u aangeven hoeveel elke ton CO<sub>2</sub> die middels het rijden van die Hyundai KONA bespaard wordt, kost aan gedeerde belastinginkomsten? Kunt u deze berekening maken als de Hyundai na 5 jaar geëxporteerd wordt en als hij de rest van zijn leven in Nederland blijft rijden? Kunt u de twee berekeningen specificeren?

Vraag 29

Is het kosteneffectief klimaatbeleid om een Hyundai KONA Electric Premium, Pulse Red een fiscale korting te geven van 22.759 euro?

Vraag 30

Klopt het dat geen van onze buurlanden een fiscale korting geeft van meer dan 8.000 euro op die auto en dat Nederland dus ongeveer 3 keer zoveel belastingvoordeel geeft als omliggende landen?

Vraag 31

Kunt u, door middel van de methode van de Algemene Rekenkamer, aangeven hoeveel een ton CO<sub>2</sub>-besparing in de mobiliteit kost via het stimuleren van elektrische auto's in 2019 en 2020 (de huidige periode van de Autobrief)?

---

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2018/19, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1335

Vraag 32

Kunt u, door middel van de methode van de Algemene Rekenkamer, aangeven hoeveel een ton CO<sub>2</sub>-besparing in de mobiliteit kost in de periode 2021–2030 via het stimuleren van elektrische auto's volgens de voorspellingen van het Klimaatakkoord?

Vraag 33

Klopt het dat elektrische auto's uitstoot genereren omdat de energie voor die elektrische auto's opgewekt dient te worden via bijvoorbeeld gascentrales of kolencentrales?

Vraag 34

Kunt u aangeven waar in de berekeningen van het Klimaatakkoord de extra energie die opgewekt wordt voor elektrische auto's is meegenomen en waar de CO<sub>2</sub> die daarmee uitgestoten wordt leidt tot een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector elektriciteit? Kunt u dit heel precies aangeven?

Vraag 35

Kunt u de richtlijn van het Intergovernmental Panel on Climate Change over automobilititeit aan de Kamer doen toekomen en uitleggen hoe volgens die richtlijnen de CO<sub>2</sub>-uitstoot van elektrische auto's moet worden meegenomen in klimaatmodellen? Kunt u specifiek ingaan op de vraag hoe omgegaan moet worden met de CO<sub>2</sub>-uitstoot die gepaard gaat met de opwekking van elektriciteit voor elektrische auto's?<sup>9</sup>

Vraag 36

Is het mogelijk dat, indien Nederland erin slaagt minder CO<sub>2</sub> per gereden kilometer uit te stoten dan het EU-maximum, de bespaarde «overschotten» verkocht worden voor honderden miljoenen zodat elders in de EU boven het EU-maximum uitgestoten kan worden en er dus netto in zijn geheel geen CO<sub>2</sub>-besparing optreedt door het waterbedeffect?<sup>10</sup>

Vraag 37

Kunt u deze vragen één voor één en heel precies beantwoorden en al wel voor maandagavond 15 april, zodat de antwoorden meegenomen kunnen worden bij de hoorzitting op 16 april en bij het interpellatiedebat, dat later die week plaatsvindt, en de nadere vragen aldaar?

**Nader antwoord**

Bijgaand zend ik u mede namens de Staatssecretaris van Financiën vertrouwelijk<sup>11</sup> ter inzage de stukken behorende bij Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2313, bestaande uit drie mappen van het Ministerie van Financiën, één map van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en één map van het Planbureau voor de Leefomgeving.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2018/19, Aangangsel van de Handelingen, nr. 1972

<sup>10</sup> <https://www.ad.nl/auto/vervuilend-fiat-chrysler-drukt-uitstoot-door-schijnconstructie-met-tesla~a62074a5/>

<sup>11</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer