

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

Datum 4 april 2023  
Betreft Reactie Formule E-Team op IBO-rapport  
Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
dhr. M.G.J. Harbers  
mw. V.L.W.A. Heijnen  
Afschrift aan Ministerie van Economische Zaken en Klimaat  
dhr. R.A.A. Jetten

**Contactpersoon**

E. Rutten  
H. Schurer  
Adviseurs  
secretariaat-fet@rvo.nl

Geachte heer Harbers, geachte mevrouw Heijnen,

Met veel interesse heeft het Formule E-Team (FET) kennisgenomen van het IBO rapport "scherpe doelen, scherpe keuzes" met aanbevelingen in de normerende en beprijzende sfeer. Het FET vraagt in deze reactie op het rapport aandacht voor een meer evenwichtige aanpak voor wegverkeer met ruimte voor aanvullende stimulerende maatregelen.

Het IBO doet een aantal voorstellen om de CO<sub>2</sub> uitstoot binnen de sector mobiliteit terug te dringen. Het invoeren van zero-emissiezones, een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting, het invoeren van een verbod op zakelijke brandstofauto's vanaf 2025 en het verhogen van de BPM van fossiele personenauto's. Dit zijn voorstellen die weliswaar elektrisch rijden aantrekkelijker maken ten opzichte van rijden in een brandstofauto, maar die ook betekenen dat elektrisch rijden fors duurder wordt dan nu. De huidige stimulering voor elektrisch rijden vervalt immers helemaal na 2025. Terwijl elektrisch rijden voor veel mensen nog een onbetaalbare keuze is. Ongeveer de helft van de elektrische rijders heeft aangegeven te stoppen met elektrisch rijden als de stimulering na 2025 wegvalt<sup>1</sup>. Mede door deze onevenwichtige keuze dreigt de transitie naar zero-emissie mobiliteit en daarmee de realisatie van de doelen voor reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> juist vertraagd te worden. Tevens zorgt het er niet voor dat het kabinetsdoel van 100% zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 wordt gehaald.

Als FET vinden we wel dat de transitie naar emissieloze auto's voor grote groepen betaalbaar moet zijn. Daarom pleiten de leden van het FET ervoor om vooral ook stimulerende maatregelen in te zetten naast beprijzende en normerende maatregelen, om zoveel mogelijk bij te dragen aan het behalen van de CO<sub>2</sub> -en kabinetsdoelen en de markt gericht te prikkelen. Het huidige IBO-voorstel met alleen normeren en beprijzen zou leiden tot een cumulatieve CO<sub>2</sub> -reductie van 5,6 Mton in 2030 voor mobiliteit. Terwijl berekeningen van Revnext laten zien dat een combinatie van normerende en stimulerende maatregelen leidt tot bijna een derde meer reductie, namelijk maar liefst cumulatief 7,5 Mton tot 2030 en

---

<sup>1</sup> <https://www.rvo.nl/nieuws/belastingvoordeel-belangrijk-voor-keuze-elektrisch-rijden>

jaarlijks 1,7 Mton vanaf 2030 voor wegverkeer. De helft van de kosten voor deze reductie zit in lagere belastingopbrengsten uit BPM en accijns (grondslagerosie), één vijfde deel van de kosten zitten in een gewichtscorrectie in de MRB ("het nieuwe normaal") en slechts iets meer dan een kwart van de kosten betreffen directe stimuleringskosten (bijtellingskorting en subsidie voor particulieren). De directe kosten van "stimuleren" zijn dus laag. Bovendien blijkt uit doorrekeningen van Revnext dat de nationale kosten – de kosten voor de Nederlandse samenleving als geheel – van het stimuleringsbeleid van EV al binnen enkele jaren kunnen worden gezien als nationale baten.<sup>2</sup>

**Datum**  
4 april 2023

Wij adviseren concreet om scenario 3 en 2 naast de IBO maatregelen (zie bijlage 1) op te nemen bij het vormgeven van toekomstig beleid, zodat stimulerende maatregelen onderdeel zijn van het pakket. Zo zal met scenario 3 een cumulatieve reductie van 7,5 Mton en een groei van 86% nieuwverkoop in 2030 behaald kunnen worden. Het FET vindt dat de elektrische auto betaalbaar moet zijn, zodat iedereen duurzame keuzes kan maken. Daar is aanvullende financiële stimulering voor nodig.

Tot slot, een essentiële randvoorwaarde voor de groei van elektrische personenauto's is het realiseren van voldoende (slimme) laadinfrastructuur. Het FET vindt dan ook dat er maatregelen moeten komen om de capaciteit van het netwerk uit te breiden en tijdig de impact van de extra benodigde laadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk te mitigeren (bijvoorbeeld door slim laden). Voor nadere duiding over de randvoorwaarden van laadinfrastructuur verwijzen we u ook naar de reactie van de NAL op het IBO rapport.

Met vriendelijke groet,  
Namens het Formule E-Team,



Nancy Kabalt  
Voorzitter FET

---

<sup>2</sup> [Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)