

## Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EE Den Haag

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

**Uw brief (kenmerk)**  
2019Z03821

Datum

Betreft Beantwoording vragen van de leden Omtzigt en Ladders  
over NEV-cijfers en modellen

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mede namens de minister van Economische Zaken en Klimaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Omtzigt (CDA) en Ladders (VVD) over het bericht 'Reactie PBL op gebruik NEV-cijfers en modellen' (ingezonden 26 februari 2019).

### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het persbericht van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) waarin PBL het volgende stelt: "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. Indien het PBL een berekening wil laten maken met dit model, voert Revnext deze uit, bijvoorbeeld voor de doorrekening van de fiscale stimulering van elektrische voertuigen zoals voorgesteld in het ontwerp-Klimaatakkoord. Uiteraard beoordelen PBL-experts deze uitkomsten vervolgens op plausibiliteit. Vanwege de toepassing voor onze analyses op ontwerp-Klimaatakkoord, is het PBL in de tweede helft van 2018 met Revnext in gesprek gegaan om het model specifiek voor deze toepassing te verbeteren. Omdat het model geen eigendom is van de Rijksoverheid, kunnen we dit ook niet ter beschikking stellen aan derden. Tweede Kamerlid Pieter Omtzigt heeft terecht geconstateerd dat het gebruikte CARbontax-model geen transparantie biedt. Dit zou verbeterd kunnen worden als er meer documentatie van het bestaande CARbontax-model beschikbaar komt of als het PBL zelf een eigen model voor het gebruik van elektrische vervoertuigen zou ontwikkelen?"<sup>1</sup>

### Antwoord op vraag 1

Ja. Ter verduidelijking van het persbericht kan aangegeven worden dat het PBL hier transparantie richting de buitenwereld bedoelt en niet een gebrek aan

---

<sup>1</sup> <https://www.pbl.nl/nieuws/nieuwsberichten/2019/reactie-pbl-op-gebruik-nev-cijfers-en-modellen>

transparantie richting het PBL. Aan alle informatieverzoeken en gevraagde gevoeligheidsanalyses door het PBL is gehoor gegeven door Revnext. Bij het bekendmaken van de resultaten van de doorrekening van het ontwerp Klimaatakkoord door PBL is een bijlage meegezonden waarin Revnext meer inzicht geeft in de werking van het CARbontax-model.

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

Vraag 2

Beschikt het ministerie van Financiën (en/of de Belastingdienst) over het CARbontax-model (inclusief inzicht in alle vergelijkingen en parameters) om er zelf berekeningen mee uit te voeren?

Vraag 3

Beschikt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het CARbontax-model (inclusief inzicht in alle vergelijkingen en parameters) om er zelf berekeningen mee uit te voeren?

Vraag 4

Beschikt het PBL over het CARbontax-model (inclusief inzicht in alle vergelijkingen en parameters) om er zelf berekeningen mee uit te voeren?

Antwoord op vraag 2, 3 en 4

Nee. De ministeries van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat hebben globale kennis van de werking en de parameters van het model. Het ministerie van Financiën voert plausibiliteitschecks uit op de uitkomsten.

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. Zo heeft het PBL Revnext opdracht gegeven om allerlei input- en outputvariabelen uit het model in detail uit te splitsen en verschillende gevoeligheidsanalyses uit te voeren om de werking, robuustheid en geschiktheid van het model te toetsen.

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat een internationale wetenschappelijke visitatiecommissie bij het PBL in 2013 onder andere schreef: "Beyond this, we encourage PBL to improve transparency of and access to all data and models" en dat het PBL in haar antwoord schreef: "a strategy will be developed in 2013 for increasing transparency and opening up of models and data"?

Antwoord op vraag 5

Ja. De samenvattende conclusie die de internationale visitatiecommissie in 2013 publiceerde, was positief over het PBL. Dat het PBL in deze tijd van overheidsbezuinigingen effectieve strategische keuzes heeft gemaakt, die onder meer zijn gebaseerd op een goede analyse van PBL's rol als beleidsadviseur en van de veranderende maatschappelijke context waarin het planbureau toentertijd opereerde. De commissie deed daarnaast aanbevelingen om de kwaliteit en relevantie van het PBL-werk verder te verbeteren. Het PBL heeft deze aanbevelingen ter harte genomen en heeft acties rondom kwaliteitsborging en uniformiseren opgenomen in de opvolgende werkprogramma's.

#### Vraag 6

Bent u ervan op de hoogte dat de visitatiecommissie in 2018 schreef: "Een ultieme stap richting transparantie is het openbaar maken van gebruikte modellen en databronnen".

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

#### Antwoord op vraag 6

Ja. In april 2018 verscheen het rapport van de visitatiecommissie PBL, die onder het voorzitterschap stond van oud-WRR-voorzitter Knotterus. Deze commissie heeft een zeer positief oordeel gegeven over het PBL: voor de maatschappelijke relevantie en de toekomstgerichtheid een 2 ("zeer goed" en "internationaal gerespecteerd") en voor de wetenschappelijke kwaliteit zelfs een 1 ("excellent" en "van wereldklasse". De visitatiecommissie heeft ook aanbevelingen gedaan, onder meer om de beleidsmatige impact van PBL-werk meer systematisch in beeld te brengen; meer openheid te geven over de gebruikte modellen en aannames; en meer tijd te nemen voor de landingsfase van onderzoek. In 2019 gaat, zoals geformuleerd in het werkprogramma, het PBL verder aan de slag met deze aanbevelingen.

#### Vraag 7

Herinnert u zich dat leden van de Kamer twee keer eerder gevraagd hebben om een bewijs van externe validatie van het CARbontax-model 3.0 en dat deze niet gegeven is?

#### Vraag 8

Beschikt de rijksoverheid (inclusief het PBL) over een externe validatie van het CARbontax-model 3.0 of heeft zij er ooit opdracht gegeven om er een uit te voeren? Zo ja, kunt u die externe validatie – al dan niet vertrouwelijk – aan de Kamer doen toekomen?

#### Antwoord op vraag 7 en 8

Het CARbontax-model is voor elke grote beleidsstudie uitgebreid herijkt zodat wordt aangesloten bij de meest actuele ontwikkelingen. Daarvoor is in het verleden input gebruikt van onder meer TNO en Policy Research Corporation. 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>2</sup>

Ik bied uw Kamer hierbij opnieuw aan om meer inzicht te verschaffen in het model door bijvoorbeeld een overleg tussen de Kamer en de modelmakers te faciliteren. Dit zou eventueel kunnen in de vorm van een technische briefing.

---

<sup>2</sup> <https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/TNO-Inputs-considerations-for-estimating-large-scale-uptake-electric-vehicles-in-Dutch-passenger-car-fleet-2030.pdf>

#### Vraag 9

Op basis waarvan zijn ministeries en het PBL tot het oordeel gekomen dat het CARbontax-model bruikbaar is voor beleidsanalyse en voorspellingen?

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

#### Antwoord op vraag 9

Er is op dit moment geen ander model, dat zo compleet is, maar ook onderscheid maakt in zakelijk en privé per autosegment, import- en export meeneemt, effecten van verschillende beleidsmaatregelen kan inschatten en op basis daarvan de effecten op verreden kilometers, op het aandeel nieuwverkopen van EV's en op de samenstelling van het wagenpark. Het CARbontax-model is daarmee op dit moment het enige formele model dat geschikt is voor het doorrekenen van de beleidsmaatregelen uit het ontwerp-Klimaatakkoord.

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

#### Vraag 10

Is het CARbontax-model, waarvan versie 2.0 er meer dan 100% naast zat bij de voorspelling van het aantal verkochte elektrische auto's in 2018 en bijna 200% in de totale kosten daarvan, in de derde geheime versie, geschikt voor beleidsanalyse? Zo ja, op basis waarvan concludeert u dat?

#### Antwoord op vraag 10

Zoals in de antwoorden op vragen 8 en 9 is toegelicht is het CARbontax-model geschikt voor het maken van beleidsanalyses.

Aan de hand van het CARbontax-model worden inschattingen gemaakt voor allerlei ontwikkelingen in het totale wagenpark en de nieuwverkopen. Een van die inschattingen is de ontwikkeling van de opkomende markt van emissievrije auto's. Uit het CARbontax-model volgde medio 2015 de inschatting dat ongeveer 0,4% van het totale wagenpark in 2018 emissievrij zou zijn. Eind 2018 zijn – vooruitlopend op de invoering van de begrenzing van de milieukorting in de bijtelling tot een catalogusprijs van € 50.000 – relatief veel dure EV's verkocht. Uiteindelijk is zo'n 0,5% van het totale wagenpark in 2018 emissievrij. De onzekerheden en uitgangspunten van de verwachtingen en aannames zijn nadrukkelijk beschreven de doorrekening van Autobrief II. Hierin zijn scenario's uitgewerkt voor een sterkere of minder sterke daling van de batterijkosten van elektrische auto's, fabrikantenkeuzes voor actieradius versus kostenverlaging en voor de economische context die invloed heeft op de aantallen nieuwverkopen. In deze doorrekening is bijvoorbeeld aangegeven dat bij gunstige batterijprijsontwikkelingen en hogere economische groei het aantal elektrische auto's bijna 10.000 hoger uit zou vallen. Oftewel, wanneer wordt gecorrigeerd voor deze onverwachte ontwikkelingen (zoals batterijkosten en economische groei) zat het CARbontax-model, ook voor wat betreft de absolute aantallen EV-nieuwverkopen in 2018, dichtbij de realisatie.

#### Vraag 11

Bent u bereid om met Revnext in gesprek te gaan en ervoor te zorgen dat het CARbontax-model openbaar wordt en de Kamer daarover op zeer korte termijn terug te rapporteren?

#### Antwoord op vraag 11

Het CARbontax-model is geen eigendom van het Rijk maar is intellectueel eigendom van Revnext, daarom is het niet aan het Rijk om het openbaar te

maken. Ik bied uw Kamer hierbij opnieuw aan om meer inzicht te verschaffen in het model door bijvoorbeeld een overleg tussen de Kamer en de modelmakers te faciliteren. Dit zou eventueel kunnen in de vorm van een technische briefing. Bij het bekendmaken van de resultaten van de doorrekening van het ontwerp Klimaatakkoord door PBL is een bijlage meegezonden waarin Revnext meer inzicht geeft in de werking van het CARbontax-model.

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

#### Vraag 12

Hoeveel geld heeft de overheid de afgelopen twee jaar uitgegeven aan doorrekeningen met het CARbontax-model van Revnext? Kunt u dat bedrag specificeren naar afgegeven opdrachten?

#### Antwoord vraag 12

Met het CARbontax-model zijn in de afgelopen jaren meerdere doorrekeningen gemaakt.

In 2011 heeft het ministerie van Financiën een onderzoek naar de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's (ten behoeve van Autobrief I) uitbesteed via een openbare aanbesteding. Door twee onderzoeksbureaus is een offerte ingediend. De opdracht is uiteindelijk gegund aan Ecorys voor een totaalbedrag van € 81.148,48 (incl. btw). Voor dit onderzoek is een eerste versie van het CARbontax-model gebouwd. In 2014 heeft het ministerie van Financiën het onderzoek naar een robuust belastingstelsel met een evenwichtige stimulering van (zeer) zuinige auto's (ten behoeve van Autobrief II en de Evaluatie Autogerelateerde Belastingen 2008-2013) uitbesteed via een openbare aanbesteding. Door twee onderzoeksbureaus is een offerte ingediend. De opdracht is gegund aan een samenwerkingsverband tussen Policy Research Corporation en TNO voor een totaalbedrag van € 138.368,- (incl. btw). Na dit onderzoek heeft het ministerie van Financiën PRC opdracht gegeven enkele vervolgoopdrachten (in de periode juli 2014-oktober 2015) uit te voeren voor een totaalbedrag van € 134.128,50 (incl. btw). Deze vervolgoopdrachten zagen op extra beleidsvarianten.

Dergelijke kosten passen bij omvangrijk onderzoek als deze. De kosten van een onderzoek hangen af van hoe groot een onderzoek is en hoeveel werk er in het onderzoek zit. Doorgaans wordt door meerdere mensen aan een onderzoek gewerkt met verschillende uurtarieven. Deze uurtarieven zitten in de range 100 tot 200 euro.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 en 2019 het onderzoeksbureau Revnext opdracht gegeven voor het doorrekenen van diverse beleidsscenario's en varianten voor fiscale stimulering van emissievrije auto's naar aanleiding van de passages hierover uit het regeerakkoord en ten behoeve van de beleidsvorming aan de mobiliteitstafel. Deze opdracht is direct aan onderzoeksbureau Revnext gegund omdat het CARbontax-model op dit moment het enige model is dat geschikt is voor het maken van dergelijke ingewikkelde beleidsstudies. De opdrachtsom bedraagt € 29.222,- (dat betrof een voorverkenning) plus € 487.500,- (incl. btw) voor de periode tot medio 2020.

Voor de analyse van het ontwerp-Klimaatakkoord (vanaf begin 2018) heeft het PBL Revnext twee opdrachten gegeven voor gevoeligheidsanalyses rond elektrisch rijden. Het gaat in totaal om € 40.414,00 incl. btw.

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

Vraag 13

Kunt u deze vragen een voor een en binnen twee weken beantwoorden?

**Ons kenmerk**  
2019-0000043141

Antwoord op vraag 13

Het kabinet beantwoordt Kamervragen zo veel mogelijk conform de officiële termijnen. Vanwege onderlinge consistentie zijn de antwoorden op enkele vragen samen genomen.

Hoogachtend,

De Staatsecretaris van Financiën,

Menno Snel