

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

820

Vragen van de leden **Kops** en **Madlener** (beiden PVV) aan de Ministers voor Klimaat en Energie en van Infrastructuur en Waterstaat over *de verregaande klimaatgekte: een verbod op benzine-/dieselauto's*. (ingezonden 31 oktober 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Klimaat en Energie (ontvangen 22 november 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Automobilist betaalt de prijs voor elektrificatie wagenpark – Kenners: Nederland en Europa zijn ontstellend naïef»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Hoe reageert u op het EU-verbod op nieuwe benzine- en dieselauto's per 2035?

Antwoord 2

Ik ben tevreden dat het Europees Parlement en de Raad een voorlopig politiek akkoord bereikt hebben op het dossier CO₂-emissienormen voor personenvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen. Dit akkoord betekent een duidelijk signaal richting de sector en een belangrijke stap naar verdere verduurzaming van mobiliteit. Een uitfaseerdatum (de facto verbod) voor de nieuwverkoop van fossiele voertuigen in 2035 zal de weg vrijmaken voor de verdere uitrol van zero-emissie voertuigen.

Vraag 3

Deelt u de conclusie dat het te schandalig voor woorden is dat de gewone man en vrouw hun zuurverdiende benzine-/dieselauto worden uitgepest en worden gedwongen tot een voor hen onbetaalbare elektrische auto? Hoe garandeert u dat ook zij en niet alleen de D66- of GroenLinksstemmende grachtengordelelite, kunnen blijven autorijden?

¹ De Telegraaf, 28 oktober 2022, «Automobilist betaalt de prijs voor elektrificatie wagenpark – Kenners: Nederland en Europa zijn ontstellend naïef». (<https://www.telegraaf.nl/financieel/1092428913/automobilist-betaalt-de-prijs-voor-elektrificatie-wagenpark>).

Antwoord 3

Ik deel die conclusie niet. Dit Europees besluit betreft alleen de nieuwe auto's die per 2035 verkocht gaan worden. Pas in 2050 zal het hele wagenpark emissieloos moeten zijn. Autofabrikanten voeren hun productie van elektrische voertuigen nu al substantieel op. Het is daarom de verwachting dat nieuwe elektrische auto's door dit besluit de komende jaren steeds goedkoper gaan worden. Op dit moment rijden er al ruim 300.000 volledig elektrische auto's op de Nederlandse wegen. Stimuleren van deze (nieuwe) voertuigen leidt tot een snellere ingroei van deze voertuigen in de tweedehandsmarkt. Ook biedt het kabinet momenteel al een subsidie aan voor de aanschaf van gebruikte elektrische auto's. Mede hierdoor wordt het elektrisch rijden steeds toegankelijker.

Naar aanleiding van de motie Bontenbal² heb ik de Kamer toegezegd om scenario's voor EV-stimulering na 2025 uit te werken. Deze scenario's lopen mee in het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat (IBO-klimaat). Met het IBO-klimaat werken we aan nieuwe maatregelen en aanscherpingen op het klimaatbeleid. Besluitvorming hierover vindt plaats in het voorjaar.

Vraag 4

Bent u ervan op de hoogte dat veel metalen voor de productie van de batterijen voor elektrische auto's, kabels, verhardingsmaterialen, laadpalen et cetera schaars en moeilijk verkrijgbaar zijn (zoals in China en Afrika)?

Antwoord 4

Ik ben ervan op de hoogte dat de energietransitie andere grondstoffen vergt die schaars voorradig zijn. In Europees verband wordt gewerkt aan onze strategische autonomie door o.a. inbreng voor een *European Critical Raw Materials Act*. Naast de Europese aanpak werkt het kabinet aan een aanvullende Nederlandse grondstoffenstrategie, specifiek voor de Nederlandse positie. Hierover wordt u eind 2022 nader geïnformeerd.

Vraag 5

U wilde met uw energietransitie toch juist ónafhankelijk worden van andere landen? Ziet u een parallel met uw naïeve beleid om de kolencentrales te sluiten, geen haast te maken met kernenergie en vooral te focussen op zonne- en windenergie, waardoor we voor onze energie-/gasbehoefte nu juist afhankelijk zijn geworden van het buitenland en daarvoor de prijs betalen?

Antwoord 5

Elektrische auto's zijn drie keer efficiënter dan auto's met een verbrandingsmotor. Er is voor de aandrijving van een elektrisch voertuig dus ca. drie keer minder energie nodig. De transitie naar duurzamere mobiliteit dient dus juist de autonomie van de EU. Het kabinet streeft daarnaast naar minder afhankelijkheid van energie-import, in eerste instantie afbouw daarvan vanuit Rusland. Daarom zet het kabinet in op versnelde introductie van hernieuwbare energie, diversificatie van energie-import om leveringszekerheid te garanderen en bereidt het de uitbreiding van de toepassing van kernenergie in Nederland voor, wat noodzakelijke en grondige voorbereiding vereist.

Vraag 6

Deelt u de mening van hoogleraar transitiekunde aan de Erasmus universiteit Rotterdam Jan Rotmans dat Nederland en Europa ontstellend naïef zijn en dat de Nederlandse automobilist straks de prijs betaalt? Hoe gaat u voorkomen dat de prijs van autorijden door deze klimaathysterie verder omhoog gaat?

Antwoord 6

Dhr. Rotmans geeft aan dat de prijzen van een elektrisch voertuig ondanks de toenemende vraag in de toekomst niet zullen dalen. Hij geeft aan dat dit vooral debet is aan de grondstoffenschaarste van aardmaterialen zoals lithium en kobalt. De ontwikkelingen op batterijgebied staan niet stil. Doordat de EU duidelijk gekozen heeft voor de uitfasering van auto's met een verbrandingsmotor, is het de verwachting dat elektrische auto's steeds

² Kamerstuk 31 305, nr. 350.

goedkoper zullen worden. De gebruikskosten van een elektrische auto liggen bovendien lager dan die van een auto met verbrandingsmotor.

Vraag 7

Wat gaat u eraan doen dat de gewone man en vrouw zélf geen elektrische auto kunnen betalen, maar wel moeten meebetalen aan de subsidies voor de Tesla-rijdende D66- en GroenLinkselite?

Antwoord 7

De tweedehands markt voor EV's wordt tijdelijk gestimuleerd met een evenwichtig pakket. U kunt daarbij onder andere denken aan de tijdelijke vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting van volledig elektrische (gebruikte) auto's, controlemogelijkheden van de tractiebatterij en ca. € 110 miljoen aan subsidie voor gebruikte en volledig elektrische auto's. Het kabinet wil er daarmee voor zorgen dat elektrisch rijden een aantrekkelijke optie is als mensen eraan toe zijn om hun auto te vervangen.

Vraag 8

Dit alles overziende, deelt u de conclusie dat het kabinetsstandpunt, in reactie op het Fit for 55-pakket van de Europese Unie, voor een verbod op benzine-/dieselauto's per 2030, dus nog eerder dan het EU-verbod, te idioot voor woorden is (Kamerstuk 22 112, nr. 3185)?

Antwoord 8

Conform het klimaatakkoord en het coalitieakkoord is de ambitie van het Kabinet³ om nieuwverkoop van auto's met interne verbrandingsmotor per 2030 uit te faseren. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat dit via een nationaal verbod gerealiseerd kan worden. Op verzoek van uw Kamer⁴ onderzoekt het kabinet verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 om die doelstelling per 2030 dichterbij te kunnen brengen.

Vraag 9

Bent u ertoe bereid een eind te maken aan deze klimaatgekte en de mensen te laten autorijden zoals zij dat zélf willen – voor zover zij dat tegenwoordig nog kunnen betalen?

Antwoord 9

Het blijft vooralsnog tot 2050 gewoon mogelijk om in een voertuig met interne verbrandingsmotor te rijden.

³ Kamerstuk 22 112, nr. 3191.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 350.