

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

74

Vragen van de leden **Van Raan** en **Van Esch** (beiden PvdD) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat autofabrikanten alleen nog grote auto's willen bouwen* (ingezonden 30 juni 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 27 september 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Einde nadert voor het «autootje voor de boodschappen»»?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht is mij bekend.

Vraag 2

Herkent u het geschetste beeld dat (Europese) autofabrikanten geen kleine auto's meer willen bouwen vanwege winstbejag? Wat is uw reactie daarop?

Antwoord 2

Nee. De automarkt is onderverdeeld in de segmenten A tot en met E, waarbij de kleinste modellen vallen in A en de grootste in E. Fabrikanten hebben moeite om op rendabele wijze aan alle veiligheids- en emissie-eisen te voldoen in het A-segment. In het B-segment is er veel aanbod, zowel conventioneel als elektrisch. Het aandeel van elektrische auto's in het hoogste segment (E) neemt af, terwijl het in de middensegmenten (B t/m D) juist toeneemt (zie de meegestuurde bijlage trendrapport 2022, figuur 13). De zakelijke doelgroep koopt met name elektrische auto's in de segmenten C en D. De particuliere doelgroep in de segmenten B en C.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk is dat auto's steeds groter en zwaarder worden?

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/06/28/einde-nadert-voor-het-autootje-voor-de-boodschappen-2-a4134923>

Antwoord 3

Nee. Vanuit het duurzaamheidsperspectief leg ik onder andere de nadruk op de transitie van brandstofauto's naar emissievrije auto's. Elektrische auto's zijn zwaarder dan vergelijkbare conventionele auto's, maar wel schoner en daarom vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk. Daarnaast werkt lenW aan veiligheid, waarbij vooral nieuwere auto's veiliger zijn dan oudere (los van grootte en gewicht) en aan bereikbaarheid. De kanttekening is dat grote en zware conventionele auto's vaak minder zuinig zijn dan kleinere auto's van dezelfde leeftijd. Daarom worden deze auto's zwaarder belast in de motorrijtuigenbelasting en in de BPM. Op die manier zijn kleinere auto's aantrekkelijker voor de consument.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de openbare ruimte (zeker in stedelijke gebieden) schaars is en al sterk onder druk staat? Vindt u het wenselijk dat per auto nog meer van die schaarse openbare ruimte in beslag genomen gaat worden?

Antwoord 4

Ja, ik deel uw mening dat de openbare ruimte in stedelijk gebieden schaars is. De verantwoordelijkheid voor ruimtegebruik in de stedelijke gebieden ligt bij medeoverheden. Veel gemeenten voeren daar ook actief beleid op door bijvoorbeeld het aantal openbare parkeerplaatsen op straat terug te dringen, delen van de stad autoluw te maken en/of te werken met een lagere parkeernorm in combinatie met stimulering van deelmobiliteit (zie ook de Evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit)². Daarnaast hebben gemeenten de mogelijkheid om de parkeertarieven te differentiëren op basis van de grootte van een parkeerplek.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat grotere en zwaardere auto's meer energie verbruiken per gereden kilometer (ook als ze elektrisch zijn)? Deelt u de mening dat het, om efficiënt met energie om te gaan, wenselijk is om auto's niet groter te laten zijn dan noodzakelijk? En zelfs idealiter kleiner (en veiliger) te laten zijn?

Antwoord 5

Nee, die mening deel ik niet. Ten eerste zijn elektrische auto's zwaarder dan conventionele auto's, maar circa 3 keer efficiënter (dus met dezelfde hoeveelheid energie kunnen elektrische auto's 3 keer zo veel kilometers afleggen dan een vergelijkbare conventionele auto). Daarnaast geldt binnen de groep van elektrische auto's dat niet in alle gevallen een grotere en zwaardere auto meer verbruikt aangezien dit van meerdere aspecten afhankelijk is. Zo is het verbruik van bijvoorbeeld een Hyundai Kona lager dan van een Fiat 500e. Wat «noodzakelijk» is, is een persoonlijke keuze.

Vraag 6

Herkent u het beeld dat er in Nederland steeds grotere en zwaardere auto's komen? Zo nee, kunt u de gemiddelde gewichtsklassen over de afgelopen 30 jaar laten zien?

Antwoord 6

Ik herken het beeld. Auto's zijn om verschillende redenen zwaarder geworden. De meeste CO₂-reducerende technologieën maken voertuigen zwaarder, zoals hybrides zonder stekker (mild/full HEV's), plug-in hybrides. Deze voertuigen krijgen steeds grotere batterijpakketten en actieradius. Volledig elektrische auto's zijn door hun batterijpakket over het algemeen 300 tot 600 kg zwaarder dan vergelijkbare brandstofvoertuigen. Naast elektrificering van het voertuigaanbod is het aandeel SUV's en crossovers sterk gestegen in de verkopen. Dit aandeel is de laatste jaren ongeveer verdubbeld naar bijna 50% in 2021. SUV's zijn gemiddeld iets zwaarder en minder zuinig dan de meer traditionele hatchback en sedan uitvoeringen van dezelfde leeftijd.

² Evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/documenten/rapporten/2022/03/31/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling>

Vraag 7

Deelt u de stelling van het Internationale Energie Agentschap dat in relatie tot de uitstoot stelde dat «de groei van zuinige voertuigen, waaronder elektrische auto's, volledig teniet gedaan wordt door de stijgende verkoop van SUV's»³? Wat vindt u daarvan?

Antwoord 7

Ja, die stelling deel ik, waarbij ik opmerk dat het IEA bij de uitstoot de wereldwijde verkoop van conventionele SUV's tegenover de groei van zuinige (zoals elektrische auto's) zet. Voor Nederland klopt dit wereldwijde beeld niet. In Nederland is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte auto's sinds 2017 gaan dalen tot 79gr/km in 2021 (zie bijlage trendrapport 2022). Deze daling is te verklaren door de gestegen verkoop van volledig elektrische personenauto's sinds 2017 door het ingezette fiscale beleid. Anders zou de CO₂-uitstoot vergelijkbaar zijn met de CO₂-uitstoot in 2015. Nederland zit daarmee binnen Europa in de kopgroep.

Vraag 8

Deelt u de mening dat grotere en zwaardere auto's ook niet passen binnen de doelstellingen van de circulaire economie, waarbij gestreefd wordt naar het minimaliseren van het grondstofgebruik?

Antwoord 8

Nee, die mening deel ik niet. Qua gebruik kunnen bijvoorbeeld zwaardere auto's (zoals elektrische auto's) zuiniger zijn dan lichtere (conventionele) auto's (zie ook vraag hierboven). Ook vindt innovatie plaats bij de productie van batterijen die al in de praktijk wordt toegepast waardoor de vraag naar grondstoffen daalt (bijv. geen/minder kobalt en nikkel, zie vraag 9 hieronder). Tenslotte zet ik me (ook in Europees verband) in voor de recyclebaarheid van de gebruikte stoffen. Bij elektrische auto's geldt bijvoorbeeld de verplichting dat batterijen die niet meer geschikt zijn om in een auto te gebruiken (en ook niet meer geschikt zijn voor statisch gebruik) moeten worden teruggenomen door autofabrikanten en importeurs ter recycling. Op het ogenblik is het wel zo dat er nog weinig afgedankte accu's zijn van elektrische auto's omdat de verwachte levensduur circa tussen de 15 en 25 jaar betreft⁴). Daardoor is er nog weinig praktijkervaring met het recyclen. Veel gespecialiseerde bedrijven werken daarom reeds samen met autofabrikanten om een efficiënt en milieuvriendelijk recyclingproces te ontwikkelen, waarmee zo veel mogelijk van de accu kan worden hergebruikt.

Vraag 9

Kunt u zich herinneren dat uw voorganger het rapport van Metabolic, Universiteit Leiden en Copper 8 – waarin wordt geconcludeerd dat Nederland naar rato recht heeft op grondstoffen voor grofweg één miljoen elektrische auto's in 2030 – niet onderschreef met als argument dat er in het rapport te weinig rekening werd gehouden met «nieuw innovatiepotentieel»⁵?

Antwoord 9

Ja.⁶ Een circulaire economie kan bijdragen aan het verminderen van de benodigde grondstoffen voor de elektrificatie van de mobiliteit. Ook kan innovatie een belangrijke rol spelen bij het verminderen van kritieke metalen. Het latere rapport van Metabolic, Copper8, Polaris Sustainability en Quintel⁷ onderschrijft dat verschillende technologieën verschillende grondstoffen vergen. Zo is de in het rapport genoemde LFP (lithium-ijzer-fosfaat) batterij aan een opmars bezig in elektrische mobiliteit. Bij deze samenstelling is geen kobalt of nikkel nodig.

³ <https://nos.nl/artikel/2310488-stijging-wereldwijde-verkoop-suv-s-brengt-klimaatdoel-in-gevaar>

⁴ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/hoe-wordt-de-accu-van-een-elektrische-auto-gerecycled>

⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 494

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 500, waar in de titel wordt gerefereerd aan Kamerstuk 32 813, nr. 494.

⁷ Metabolic, Copper8, Polaris Sustainability en Quintel, Circulaire energietransitie (30 juni 2021), <https://www.copper8.com/circulaire-energietransitie/>

Vraag 10

Herkent u in dit «innovatie-optimisme» dezelfde mechanismen die de landbouw en de luchtvaart nu de das om hebben gedaan, nu gebleken is dat het veel teveel vertrouwen op innovatie misplaatst bleek? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Nee dat herken ik niet, omdat de innovaties al in de praktijk worden gebracht. De doorontwikkeling van batterijen voor elektrische auto's is in volle gang. Zo hebben de nieuwe generaties batterijen al minder grondstoffen nodig zoals kobalt en nikkel (bijvoorbeeld bij Tesla model Y, zie vraag hiervoor) en worden de batterijen steeds efficiënter (en goedkoper).

Vraag 11

Vindt u het verstandig om te blijven streven naar bijvoorbeeld negen miljoen of meer elektrische auto's wanneer voor de grondstoffen voor die andere acht miljoen auto's vertrouwd moet worden op nog niet bestaande innovaties?

Antwoord 11

Het kabinet zet zowel in op de verduurzaming van de auto als ook op de alternatieven van de auto. We bieden mensen duurzame keuzes en stimuleren fietsgebruik, OV en deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto. Het gebruik van deelmobiliteit groeit, we zien bijvoorbeeld steeds meer (elektrische) deelauto's⁸. Voor een vervolg van de Green Deal Autodelen II en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit, werk ik momenteel met de regio's aan een nationaal samenwerkingsprogramma deelmobiliteit. Daarnaast tref ik voorbereidingen voor een informatiecampagne om de bekendheid van het concept autodelen te vergroten. Verder ben ik met de werkgevers in gesprek om het aantal gereden autokilometers in 2030 met 1 miljard te verminderen.

Vraag 12

Wanneer en hoe gaat u sturen op a) het verminderen van het autogebruik, b) het verminderen van de grondstof- en energieconsumptie per gereden autokilometer en c) het versterken van de fiets en het openbaar vervoer?

Antwoord 12

Veel mensen zijn in het dagelijks leven afhankelijk van de auto, en zullen dat ook in de toekomst blijven. Naast het zorgen voor de verduurzaming van het wagenpark ben ik, zoals in antwoord 11 aangegeven, aan de slag met het versterken van fietsgebruik en het OV. Ik heb recentelijk mijn ambitie voor het versterken van het fietsgebruik uiteengezet in een brief aan uw Kamer⁹ en heb o.a. de ambitie om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen via de aanpak met fietsambassadeurs en uitbreiding van de campagne «Kies de Fiets!». Ook ga ik structureel mee-investeren in goede doorfietsroutes. Verder ben ik met de werkgevers in gesprek om het aantal gereden autokilometers in 2030 met 1 miljard te verminderen. Dit levert een bijdrage aan de vermindering van de energie- en grondstofconsumptie. Daarnaast wordt de energieconsumptie door de overstap van conventionele naar elektrisch auto's verminderd, aangezien een elektrische auto circa 3 keer efficiënter is dan een conventionele auto. Op locaties in heel Nederland pakken we de komende jaren stations(gebieden) en fietsenstallingen aan om OV en fiets aantrekkelijker te maken. Stations zoals Nijmegen en Amsterdam Lelylaan worden geheel verbeterd. Daarnaast gaan we door met verbeteringen op het spoor zoals de reistijdverbetering tussen Zwolle en Enschede of de verbinding tussen Eindhoven, Venlo en Düsseldorf. Deze investeringen zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT).

⁸ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2021/november/aantal-elektrische-deelauto-s-ruim-verdubbeld>

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 362