

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

3072

Vragen van de leden **Peter de Groot** en **Erkens** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Economische Zaken en Klimaat over *het rapport van ABN AMRO om niet alleen in te zetten op elektrisch vervoer in de toekomst* (ingezonden 17 mei 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 7 juni 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het rapport van ABN AMRO «Energy Transition Monitor – Critical Metals» met als boodschap «No easy road to greening road transportation»?

Antwoord 1

Ja, ik heb kennis genomen van het rapport.

Vraag 2

Hoe kijkt u aan tegen de boodschap dat met enkel inzet op elektrificatie van het wagenpark en the way to go om vergroening van het wegtransport te realiseren, dit grote gevolgen heeft voor het gebruik van sommige specifieke grondstoffen?¹

Antwoord 2

In het rapport wordt gesteld dat met een combinatie van efficiëntere verbrandingsprocessen, uitrol van een brandstofcellen-infrastructureur en elektrificatie van het wegtransport de afhankelijkheid van kritieke metalen zal worden beperkt. Ik deel met ABN AMRO dat de beschikbaarheid van grondstoffen een belangrijk aandachtspunt is voor de verduurzaming van transport. In de Nederlandse batterijenstrategie is het onderwerp Grondstoffen als pijler benoemd.² In het rapport wordt niet ingegaan op circulaire strategieën die het mogelijk maken om de afhankelijkheid van kritieke metalen te verminderen en die kunnen helpen om het wegtransport te

¹ Website NRC, 12 mei 2021, «Zet niet alleen in op elektrische auto's» (<https://www.nrc.nl/nieuws/2021/05/12/grondstoftekort-raakt-vergroening-wegvervoer-a4043392>)

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 31 209, nr. 225.

vergroenen. Dit zal aanvullend in beschouwing genomen moeten worden om de gevolgen van het gebruik van specifieke grondstoffen te overzien en te beheersen. Met betrekking tot voertuigen wordt in Nederland al 98,4% van alle onderdelen hergebruikt, ten opzichte van het EU gemiddelde van 92,2%.³ Batterijen kunnen al voor 95% worden gerecycled. Naar schatting kan met hergebruik en recycling in een aanzienlijk deel van de benodigde grondstoffen worden voorzien, namelijk 20% in 2040 en 40% in 2050.⁴

Vraag 3

Wat gaat u doen om te voorkomen dat een grondstoffentekort leidt tot problemen voor de uitvoering van de Nederlandse ambities op het gebied van verduurzaming van mobiliteit? Hoe gaat u de effecten van (de dreiging van) een grondstoffentekort monitoren om op tijd andere keuzes te kunnen maken voor de verduurzaming van mobiliteit?

Antwoord 3

Problemen in de uitvoering voorkom ik, in samenwerking met de Minister van Buitenlandse Zaken en voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Minister van Economische Zaken en Klimaat, door in te zetten op voldoende delving van grondstoffen, het verminderen van grondstoffrisico's, het bevorderen van circulariteit en het stimuleren van alternatieven voor het gebruik van bepaalde kritieke grondstoffen (innovatie), zoals batterijen zonder kobalt. Ook zet ik in op het gebruik van deelauto's en andere manieren om gebruik van voertuigen efficiënter te maken. Binnen de Nederlandse batterijenstrategie zijn reeds de pijlers Grondstoffen, Inzameling en hergebruik (inclusief recycling) en Economische perspectieven opgenomen. Via de grondstoffenscanner maakt het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat inzichtelijk welke grondstoffenrisico's verbonden zijn aan specifieke materialen, componenten en producten die ook te maken hebben met mobiliteit. Hiermee kunnen ondernemers op tijd andere keuzes maken om deze grondstoffenrisico's te verminderen.

Vraag 4

Welke rol speelt het door de Europese Commissie gepresenteerde «Actieplan voor kritieke grondstoffen» hierin? Wat is de precieze rol van de European Raw Materials Alliance (ERMA)? Wat is de rol van Nederland in het Actieplan en de ERMA? Wat (welke resultaten) verwacht u van het Actieplan en de ERMA als het gaat om verduurzaming van mobiliteit?

Antwoord 4

De beschikbaarheid van grondstoffen is een mondiaal speelveld, waarmee het «Actieplan voor kritieke grondstoffen» van de Europese Commissie zeer relevant is. Met dit actieplan wordt gewerkt aan een grotere beschikbaarheid van belangrijke grondstoffen voor Europa, onder andere door te kijken naar mijnbouw in Europa. Het kent 10 acties, waaronder het opzetten van de European Raw Materials Alliance. In deze grondstoffenalliantie worden Europese partijen bij elkaar gebracht om geconstateerde kwetsbaarheden rond grondstoffen in Europese waardeketens te verminderen. Nederlandse partijen zijn betrokken bij ERMA, zoals de TU Delft. Daarnaast wordt bijvoorbeeld via het uitvoeringsprogramma circulaire maakindustrie gebruik gemaakt van de deze alliantie om te komen tot investeringsvoorstellen op het gebied van circulaire wind- en zonneparken, waarbij eveneens kritieke grondstoffen worden gebruikt. Ik verwacht dat ERMA eraan bijdraagt dat meer grondstoffen beschikbaar komen en de circulariteit verbetert, wat nodig is in de energietransitie en de verduurzaming van de mobiliteit.

Vraag 5

In hoeverre speelt circulariteit een rol in de verduurzaming van mobiliteit, gelet op het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie? Welke projecten lopen er op dit gebied? Zijn er belemmeringen in (Europese) wet- en

³ Eurostat, End-of-life vehicle statistics 2018. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=End-of-life_vehicle_statistics.

⁴ ZEV Alliance, 8 December 2020, «How technology, recycling, and policy can mitigate supply risks to the long-term transition to zero-emission vehicles.» www.zevalliance.org/mitigating-zev-supply-risks-2020.

regelgeving die circulaire projecten op het gebied van verduurzaming van mobiliteit in de weg staan? Zo ja, welke belemmeringen zijn dat?

Antwoord 5

Circulariteit speelt een belangrijke rol in de verduurzaming van mobiliteit. Innovatieve en duurzame transport- en vervoersmodellen hebben veelal een positief milieueffect en leiden tot efficiënt gebruik van materialen. Plannen zijn in de maak door de industrie voor de ontwikkeling van een Battery Competence Center, waarin de nadruk ligt op ontwikkeling en circulariteit van batterijen m.b.t. elektrisch vervoer. Een ander voorbeeld zijn partijen, waaronder scooterimporteurs, die gezamenlijk willen komen tot een goede recycling en hergebruik van scooterbatterijen. Ook vanuit Europese wetgeving wordt circulariteit bevorderd. Bij de door de Europese Commissie voorgestelde Batterijverordening wordt bijvoorbeeld sterk ingezet op recycling en het gebruik van gerecyclede materialen in batterijen. Dit zorgt ervoor dat er minder primaire winning van grondstoffen nodig is en bevordert zo de verduurzaming van mobiliteit. Daarmee draagt wet- en regelgeving juist bij aan circulariteit.

Vraag 6

Hoe kijkt u aan tegen de in het rapport genoemde verschillende paden van vergroening van mobiliteit: elektrisch, zuinigere fossiele motoren en waterstof? Hoe kijkt u aan tegen een sterkere rol voor waterstof en biobrandstoffen in de transitie naar duurzaam vervoer? Bent u het ermee eens dat dit rapport maar ook de waarschuwing van het Internationaal Energie Agentschap (IEA) ons laat zien dat we niet slechts moeten focussen op óf elektrificatie, óf waterstof, óf biobrandstoffen, maar een mix van deze drie om te voorkomen dat schaarste en daarmee afhankelijkheid ontstaat?

Antwoord 6

Het IEA noemt terecht deze drie opties voor duurzame mobiliteit. De transitiepaden die ik voor deze opties voor ogen heb zijn gepubliceerd in de Visie Duurzame Energiedragers in Mobiliteit.⁵ Met name in het wegverkeer (personenauto's) zien we dat op korte/middellange termijn batterij-elektrisch de hoofdroute is. Voor het milieu als ook voor besparing van kosten levert deze route de meeste voordelen op. Waterstof kan naar verwachting vooral in zwaarder transport een rol spelen. Biobrandstoffen kunnen worden ingezet in het bestaande (zwaardere) transport dat nog niet geëlektrificeerd (batterij of waterstof) is of op korte termijn kan elektrificeren. Alle drie deze opties worden op dit moment al ondersteund door mij en de Minister van Economische Zaken en Klimaat, onder meer via diverse subsidiemogelijkheden en regelgeving, zoals door de implementatie van de RED2. Met het IEA ben ik het eens dat het inzetten op deze verschillende opties de risico's van afhankelijkheid en schaarste vermindert. Hierbij wil ik ook benadrukken dat er ook binnen de verschillende opties naar gestreefd wordt om het gebruik van kritieke metalen te verminderen. Zo worden er batterijen ontwikkeld en inmiddels toegepast waarbij er minder of geen kobalt wordt gebruikt.

Vraag 7

Heeft u helder hoe u schaarse duurzame brandstoffen gaat alloceren, gezien de brede ambities in het Klimaatakkoord? Heeft u bijvoorbeeld een helder afwegingskader om te beslissen waar waterstof het beste ingezet kan worden zolang er schaarste is? Heeft u dit voor biobrandstoffen? Zo nee, bent u naar aanleiding van deze berichten en waarschuwingen van plan een dergelijk afwegingskader op te stellen?

Antwoord 7

Ik ben mij ervan bewust dat er schaarste kan zijn aan duurzame brandstoffen. Daarom wordt er ingezet op een zo efficiënt mogelijke inzet van de verschillende brandstoffen. Dit betekent dat er batterij elektrisch wordt toegepast waar dat kan, en waterstof daar waar batterijen niet of minder goed mogelijk zijn. Voor beide geldt dat de technologieën en markten nog volop in

⁵ www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/05/bijlage-1-visie-duurzame-energiedragers-in-mobiliteit.

ontwikkeling zijn. Het is belangrijk om de markten voor duurzame brandstoffen op gang te brengen en zo het aanbod van duurzame hoogwaardige brandstoffen en grondstoffen te vergroten. Voor deze verschillende toepassingen geldt dat secundaire vraag en aanbod zich de komende jaren stapsgewijs zullen ontwikkelen, waarbij de verwachting is dat met name de industrie en het zware transport belangrijke (internationale) markten gaan worden. Inzet van waterstof voor de productie van synthetische brandstoffen voor o.a. de luchtvaart zal hier ook een rol spelen. In de kabinetsvisie waterstof van 30 maart 2020 en recentelijk in de kabinetsreactie op het Rli-advies over waterstof is dit nader toegelicht. Tot slot zullen biobrandstoffen voorlopig in de transitie naar emissieloze mobiliteit van groot belang blijven in het wegtransport, de scheepvaart en de luchtvaart. Voor de inzet van biobrandstoffen verwijs ik naar het duurzaamheidskader biograndstoffen.⁶ Bij schaarste adviseert de SER⁷ om de meest hoogwaardige toepassingen te prioriteren. De SER concludeert dat er in beginsel mondiaal en in Europa voldoende biograndstoffen beschikbaar zijn om aan de Nederlandse behoefte (inclusief export) te voldoen.

Vraag 8

Kunt u deze vragen voor het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 8 juni beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 617.

⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 375.