

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

### 420

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Forse daling Nederlandse autoverkopen houdt aan» en recente cijfers van de ACEA* (ingezonden 22 september 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 oktober 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving over de forse daling van registraties van nieuwe personenauto's in de Europese Unie met circa 19% in augustus en maar liefst krap 22% in Nederland en kent u de cijfers van de Europese brancheorganisatie voor auto-industrie, de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), van 17 september jl.? Zo ja, wat zeggen deze cijfers u?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja. Deze cijfers geven aan dat de daling van augustus 2020 ten opzichte van augustus 2019 in Nederland van registraties van nieuwe personenauto's iets sterker is dan het genoemde Europese gemiddelde. Bij het vergelijken van de periode januari tot en met augustus 2020 ten opzichte van dezelfde periode in 2019 ligt de daling in Nederland juist onder het Europese gemiddelde.

#### Vraag 2

Kunt u een overzicht geven van de gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark over de afgelopen tien jaar, graag met een onderscheid in personenauto en bestelbusjes? Kunt u ook aangeven wat de ontwikkeling is in brandstofsoorten, ten minste uitgesplitst in benzine en diesel?

#### Antwoord 2

Het wagenpark heeft zich de afgelopen 10 jaar qua gemiddelde leeftijd als volgt ontwikkeld: er is een lichte stijging te constateren bij benzinepersonenauto's van 10 naar 12 jaar, bij benzinebestelbusjes van 25 naar 28 jaar, en bij dieselpersonenauto's van 7 naar 9 jaar. Bij dieselbestelbusjes blijft de

<sup>1</sup> De Aandeelhouder, 17 september 2020, «Forse daling Nederlandse autoverkopen houdt aan» (<https://www.deaandeelhouder.nl/nieuws/2020/09/17/forse-daling-nederlandse-autoverkopen-houdt-aan/>)

gemiddelde leeftijd min of meer gelijk tussen de 8 en 9 jaar.<sup>2 3</sup> Hierbij is het goed om op te merken dat veruit het overgrote deel van de bestelauto's op diesel rijdt, die daarom ook gemiddeld genomen een stuk jonger zijn dan de kleine groep bestelauto's op benzine.

### Vraag 3

Kunt u verklaren waarom het Nederlandse wagenpark steeds ouder wordt en kunt u dit onderbouwen?

### Antwoord 3

Zoals in antwoord 2 weergegeven is de gemiddelde leeftijd van het wagenpark iets toegenomen. Ten eerste gaan auto's langer mee. Daarnaast groeit het aantal auto's harder dan het aantal potentiële rijders.<sup>4</sup> Deze groei manifesteert zich vooral op de occasionmarkt. Beiden zorgen ervoor dat de gemiddelde leeftijd van het wagenpark toeneemt. Ook is er een toegenomen export van relatief jonge en zuinigere dieselveertuigen. Ten slotte zijn er als gevolg van de coronacrisis minder auto's ingeruild voor een nieuwe of minder oude auto.<sup>5</sup>

### Vraag 4

Deelt u de mening dat een jonger wagenpark een bijdrage kan leveren aan een schonere en veiligere leefomgeving? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 4

Ik ben het eens met het gegeven dat een jonger wagenpark in principe een positieve bijdrage levert aan een veiligere leefomgeving. Ik deel deze mening niet zonder meer met betrekking tot de uitstoot van vervuilende stoffen. Zo hebben Euro-5 dieselauto's (2010–2015) in de praktijk de hoogste uitstoot van stikstofoxiden. Eerdere Euroklassen dieselauto's hadden in de praktijk een lagere stikstofuitstoot. Pas met de introductie van Euro-6d (temp) dieselauto's (vanaf 2018/2019) is er sprake van een substantiële daling. Uiteraard is ook het gebruik en rijgedrag bepalend voor de uitstoot van voertuigen.

### Vraag 5

Klopt het dat voor tweedehands personenauto's in Nederland diesel uit de gratie is en dat de markt voor occasion diesels vrijwel is ingestort?

### Antwoord 5

De ontwikkeling van het aandeel dieselauto's in het wagenpark vertoont een daling over de afgelopen jaren tot bijna 13% eind augustus 2020 ten opzichte van 17% eind 2012. Het aandeel dieselauto's dat op de binnenlandse occasionsmarkt van eigenaar wisselde, lag de afgelopen jaren steeds rond de 15%. Naar verwachting zal het gekrompen dieselmotorkarpark zich uiteindelijk ook vertalen in lagere binnenlandse transacties van dieseloccasions.

### Vraag 6

Bij welk jaarlijks kilometrage is een tweedehands diesel eigenlijk nog aantrekkelijk voor een particulier?

### Antwoord 6

De jaarlijks kilometrage, waarbij een tweedehands dieselauto voor particulieren voordeliger is dan een vergelijkbare tweedehands benzineauto, kan worden bepaald aan de hand van het kostenvoordeel per kilometer voor diesel en de hogere motorrijtuigenbelasting (MRB) voor diesel. Bij de omslagkilometrage wordt de hogere MRB als gevolg van de brandstoftoeslag juist terugverdiend door de lagere brandstofkosten per kilometer. Daarnaast is deze jaarlijks kilometrage afhankelijk van diverse andere kosten, zoals de meerprijs (of minderprijs) van een tweedehands dieselauto ten opzichte van

<sup>2</sup> De hier genoemde bestelbusjes betreffen bedrijfswagens met een maximum massa (leeggewicht en laadcapaciteit) van kleiner of gelijk aan 3,5 ton.

<sup>3</sup> Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 30 juni 2020.

<sup>4</sup> CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking>

<sup>5</sup> CBS: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/82044NED/table>

een vergelijkbare benzineauto en bijvoorbeeld de extra te verwachten onderhoudskosten van een dieselauto.

Voor een gebruikte auto ligt het omslagpunt tussen benzine- en dieselauto's lager dan voor een nieuwe auto omdat bij gebruikte auto's sprake is van een minder groot verschil in de aanschafprijs.

#### Vraag 7

Wat betekent minder diesels op de weg voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot als de gereden afstand gelijk blijft?

#### Antwoord 7

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte dieselauto's in 2019 bedroeg 119 g/km. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte benzineauto's in 2019 bedroeg 117 g/km. Wanneer nieuwe diesels worden vervangen door nieuwe benzineauto's geeft dit een vermindering van gemiddeld 2 gram per kilometer als de gereden afstand gelijk blijft. Wanneer nieuwe diesels vervangen worden door nul-emissie auto's is de CO<sub>2</sub>-winst 119 gram per gereden kilometer.

#### Vraag 8

Wat is het idee van de overheid met betrekking tot diesels? Hoe en wanneer wordt gekomen tot een gelijk spelveld met minder verschillen tussen brandstoffen, accijnzen en motorrijtuigenbelasting?

#### Antwoord 8

In het regeerakkoord heeft het kabinet het streven uitgesproken van 100% nul-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 heeft het kabinet deze ambitie verder geconcretiseerd met (fiscale) maatregelen die tot en met 2025 zijn uitgewerkt. Mijn inzet op het gebied van uitstootnormen is erop gericht dat auto's zowel aanzienlijk zuiniger als blijvend schoner worden. Verjonging van het wagenpark met relatief schonere dieselveertuigen levert weliswaar een vermindering op van stikstofuitstoot, maar levert qua CO<sub>2</sub>-prestatie nog onvoldoende op ten aanzien van de klimaatdoelstellingen van dit kabinet en de transitie naar emissievrij rijden.

#### Vraag 9

Hoeveel nieuw te verkopen auto's verwacht u in 2021 en met welke brandstofsoorten?

#### Antwoord 9

De prognose voor 2021, onder normale omstandigheden, is circa 430.000 nieuwverkopen met een brandstofmix van 79% benzine, 6% diesel, en 15% overig. De ontwikkelingen rond COVID-19 kunnen deze cijfers nog beïnvloeden.

#### Vraag 10

Hoeveel import van personenauto's verwacht u in 2021 en met welke brandstofmix?

#### Antwoord 10

De prognose voor 2021, onder normale omstandigheden, is circa 180.000 importauto's met een brandstofmix van 80% benzine, 15% diesel en 5% overig. De ontwikkelingen rond COVID-19 kunnen deze cijfers nog beïnvloeden.

#### Vraag 11

Welke rol speelt de coronacrisis als het gaat om de aanschaf van voertuigen? Welke verschuiving is te verwachten of is al merkbaar?

#### Antwoord 11

Mede als gevolg van de coronacrisis, zijn in de Europese Unie in de eerste 8 maanden van dit jaar 32% minder personenauto's verkocht ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. In Nederland is dit een vermindering van 25%. De verwachting is dat de verkoop in de komende periode afhankelijk is van het verdere verloop van de coronacrisis

#### Vraag 12

Welke maatregelen zouden kunnen helpen om het wagenpark in Nederland te vernieuwen en te verjongen zodat het wagenpark schoner, zuiniger en veiliger wordt?

#### Antwoord 12

De mate waarin maatregelen om het wagenpark te vernieuwen daadwerkelijk bijdragen aan een schoner, zuiniger en veiliger wagenpark hangt af van zowel het type nieuwe voertuig als van het type voertuig dat wordt vervangen. Met betrekking tot de reductie van stikstofuitstoot is de vervanging van oudere dieselauto's alleen zinvol als het om vervanging door de meest recente dieselauto's gaat, die aan de eisen voor *Real Driving Emissions* voldoen (Euro-6d (temp) norm), of bij vervanging door een emissieloze personenauto. De stikstofuitstoot van recente Euro-5 dieselauto's ligt evenwel ook op een hoog niveau. Mijn inzet met betrekking tot de Europese uitstootnormen van deze voertuigen is er dan ook op gericht dat auto's zowel aanzienlijk zuiniger als blijvend schoner worden.

Met betrekking tot CO<sub>2</sub> kan deze verjonging van het wagenpark op termijn leiden tot lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>, dit is echter onvoldoende om significant tegemoet te komen aan de klimaatdoelstellingen van dit kabinet en de transitie naar emissievrij rijden. Alleen door inzet van volledig emissieloze auto's kan de uitstoot van CO<sub>2</sub> substantieel naar beneden worden gebracht. Om het aandeel emissieloze autos in Nederland te vergroten, heeft het Kabinet het streven uitgesproken van 100% nul-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030. De toegenomen verkoop van volledig elektrische auto's heeft ervoor gezorgd dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwverkoop is gedaald tot 100 g/km in 2019.

Om de Nederlandse automobilist, bij de keuze voor een nieuwe auto, te stimuleren om te kiezen voor een schone en zuinige auto, gelden fiscale voordelen, zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), een vrijstelling van BPM en MRB en een korting op de bijtelling bij privégebruik van een auto van de zaak. Daarnaast is in Nederland de BPM sterk gedifferentieerd op CO<sub>2</sub>-uitstoot en geldt er een dieseltoeslag in zowel de BPM als de MRB. Ook zet het kabinet zich in om het bezit en het gebruik van vervuilende auto's minder aantrekkelijk maken. Zo betalen eigenaren van een oudere dieselauto per 1 januari 2020 een toeslag van 15% op de motorrijtuigenbelasting. Bij de beantwoording van Kamervragen is hierover eerder aan uw Kamer gerapporteerd.<sup>6</sup>

#### Vraag 13

Welke voordelen kan een schoner en veiliger wagenpark ons land bieden? Wat betekent een moderne auto voor de verkeersveiligheid en indirect voor de leefomgeving van mensen?

#### Antwoord 13

Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen vergeleken met 1990. Verder zal vermindering van uitstoot met emissieloos rijden ook leiden tot geluidsverlaging en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving aanzienlijk verbeteren. Een veiliger wagenpark helpt daarnaast om ongelukken te voorkomen.

#### Vraag 14

Kunt u deze vragen ruim voor de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor 2021 beantwoorden?

#### Antwoord 14

Ja.

---

<sup>6</sup> Aangangsel handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1111