



Het begin van het einde van elektrisch rijden dient zich aan

Posted on 11 december 2025 by Maarten van Andel

De Tweede Kamer wil in meerderheid dat het kabinet in Brussel pleit tegen het verbod op nieuwe brandstofauto's vanaf 2035. De EU overweegt zelf al uitstel van dat verbod, en zou daar binnenkort toe kunnen besluiten. Het is te hopen voor mens, milieu, samenleving en economie dat dat besluit er inderdaad komt.

Het zou de vijfde grote klimaatmaatregel zijn die sneuvelt nadat ik in [mijn boeken](#) bij herhaling heb betoogd dat die klimaatmaatregelen niet haalbaar en niet effectief zijn. Eerder waren daar al de vermeende duurzaamheid van biomassa, het contraproductieve taboe op kernenergie, het ineffectieve aardgasverbod voor woningen en de subsidiëring van energieverspillende waterstofproductie.

Riskante batterijen

Elektrische mobiliteit is prima als de stroom uit een draad komt, zoals bij de trein, tram, metro en trolleybus. Het voertuig heeft dan geen honderden of zelfs duizenden kilo's giftige batterijchemicaliën aan boord, die bij de winning en

verwerking gruwelijke milieuschade en mensenrechtenschendingen veroorzaken.

Elektrische auto's, bussen en bedrijfswagens daarentegen moeten wel voortdurend grote zware batterijen meezeulen, die spontaan in brand kunnen vliegen en nauwelijks te blussen zijn. We worden in vliegtuigen al gewaarschuwd voor oververhitting van smartphonebatterijtjes, en dat risico blijkt bij autobatterijen duizendvoudig.

Er zijn daardoor in ons land en ook in bijvoorbeeld Amerika al parkeergarages die elektrische auto's weigeren. Als klap op de vuurpijl besparen elektrische auto's teleurstellend weinig CO₂, omdat de laadstroom nog tot na 2035 deels fossiel zal worden opgewekt. Het feit dat elektrische auto's in de EU desondanks 'emissievrij' mogen worden genoemd is een misleidende politieke truc om elektrisch rijden tegen de klippen op te blijven stimuleren. Deze wijze van 'greenwashing' zou bij elk ander product terecht worden aangepakt.

Halveer uitstootnorm voor brandstofauto's

De CO₂-besparing van elektrische auto's verdwijnt zelfs helemaal als de EU de uitstootnorm voor brandstofauto's volgens plan gaat halveren. Dat is technisch nu al mogelijk, bespaart tenminste zoveel CO₂ als elektrisch rijden, vermindert de netcongestie, bevordert de Europese economie en autonomie, en is heel veel goedkoper voor alle burgers en overheden. Het is een kwestie van tijd tot de wal het schip keert, want elektrische mobiliteit op batterijen is een intrinsiek duur en inferieur concept.

Straf overtreders snelheidslimiet

We kunnen de uitstoot van miljoenen bestaande brandstofauto's vanaf morgen kosteloos met 25 procent reduceren, door ons aan de snelheidslimiet te houden en overtreders veel zwaarder te bestraffen. Dat vermindert om te beginnen het aantal files, ongelukken, doden en gewonden. Het reduceert bovendien stikstofuitstoot, asfaltslijtage, fijnstofuitstoot, verkeerslawaaï, stress en agressie.

De overheid ondermijnt dagelijks haar eigen gezag door wel bordjes met 100 langs de snelwegen te zetten maar hardrijders meestal ongemoeid te laten. Bewindslieden, Kamerleden en wethouders zien net als u en ik dat talloze

weggebruikers de snelheidslimieten dagelijks massaal aan hun laars lappen.

Personenauto grootste nationale uitstoter

Alle personenauto's stoten momenteel 12 procent van onze landelijke CO₂ uit. Daar zitten elektrische auto's formeel niet bij, want hun CO₂-uitstoot komt uit de schoorstenen van Nederlandse en Duitse fossiele centrales. Al die emissies kunnen met vrijwillige en afgedwongen discipline terug naar 9 procent, zonder kosten en zonder nieuwe technologie. De personenauto blijft dan nog wel de grootste nationale CO₂-uitstoter, groter dan Tata Steel met 8 procent. Het geplaagde staalbedrijf in IJmuiden is dus niet zoals vaak wordt beweerd de grootste van Nederland, dat zijn we nog altijd zelf met 12 miljoen automobilisten.

Die vervuiling wordt erger naarmate er meer elektrische auto's komen, met name vanwege de desastreuze milieuvervuiling in de benodigde mijnbouw van lithium, kobalt, nikkel, koper en nog een dozijn andere zeldzame metalen. Dat gaan de formerende partijen ons echter niet vertellen, want dat is impopulair. In plaats daarvan zijn alle pijlen nu op Tata Steel gericht worden, een grote multinational waar ongeveer 12.000 Nederlanders werken. Dat is in zoverre terecht dat de schadelijke emissies van roet en luchtvervuiling in IJmuiden inderdaad fors omlaag moeten.

Reduceer eerst de luchtvervuiling

CO₂-uitstoot is echter geen luchtvervuiling. Geen mens of dier in Noord-Holland merkt daar iets van. CO₂ is een natuurlijk kleurloos en reukloos gas dat alle planten en dieren elke seconde van hun leven uitademen. In het beleid voor Tata Steel zou daarom onderscheid moeten worden gemaakt tussen het reduceren van luchtvervuiling en het reduceren van CO₂-uitstoot, met prioriteit voor het eerste. Ze vergen verschillende technische maatregelen en doorlooptijden, en prioriteit voor reductie van luchtvervuiling zou sneller tot minder overlast voor omwonenden leiden.

Stalen subsidiefuik op kosten van alle

belastingbetalers

In plaats daarvan gooien Kamer en kabinet alles op een hoop, en zwemmen ze namens ons allen met open ogen in een stalen subsidiefuik. Tata Steel en de overheid kunnen een CO₂-reductie zo groot als die van rustig rijden in geen tien jaar realiseren, ook niet als het staalbedrijf onder druk van milieuwetten en -belastingen besluit om de poorten in IJmuiden te sluiten. Het Indiase moederbedrijf verplaatst de staalproductie dan naar andere landen, en dat zal zeker niet tot minder luchtvervuiling en CO₂-uitstoot in de wereld leiden. Het staal wordt dan van ver geïmporteerd om daar onze auto's mee te maken.

De Nederlandse regering begrijpt dit wel, en het kabinet probeert Tata Steel terecht hier te houden. Het moet echter tegelijkertijd blijven voldoen aan een wettelijk vastgelegde CO₂-reductieplicht van 55 procent in 2030 binnen onze eigen landsgrensjes. Die wettelijke verplichting blijkt voor de vorige en deze regering een schoolvoorbeeld van wat de Engelsen *hang yourself* noemen. Tata Steel buit deze wurgende verplichting maximaal uit door alle risico's en kosten van de verduurzaming van staalproductie bij de Nederlandse staat neer te leggen, dat wil zeggen bij alle belastingbetalers, dat wil zeggen bij u en mij.

Tata Steel moet zijn steenkool vervangen door biomethaan, een op aardgas gelijkende brandstof die uit planten wordt gewonnen. Biomethaan is echter zeer schaars en duur. De Nederlandse overheid moet na 2030 zorgen dat er genoeg betaalbare biomethaan is, of dat Tata Steel wordt gecompenseerd voor de meerkosten. Anders kan Tata Steel de duurzaamheidsovereenkomst opzeggen. De Nederlandse overheid moet ook zorgen dat de nettarieven voor elektriciteit niet stijgen, of dat Tata Steel wordt gecompenseerd voor de meerkosten.

Die nettarieven gaan zeker stijgen, met maar liefst 200 miljard investeringen in extra bovengrondse en ondergrondse elektriciteitskabels. Dat gaan miljoenen burgers en honderdduizenden bedrijven betalen, maar niet Tata Steel. Die multinational zal op kosten van diezelfde miljoenen burgers en honderdduizenden bedrijven worden gevrijwaard van dure biomethaan en elektriciteit. Dat is voor de goede orde niet de schuld van Tata Steel. Dat zijn slimme en ervaren ondernemers die opereren in een uiterst competitieve wereldmarkt.

Nieuwe regering moet huidige klimaatwet afschaffen

De oorzaak van deze stalen subsidiefuik ligt bij Kamer en kabinet, die zichzelf op korte termijn een 55 procent CO₂-reductieverplichting hebben aangesmeerd zonder te weten of en hoe die gerealiseerd kan worden. Daar gaan we de komende jaren allemaal voor bloeden. Het alternatief is dat de zoveelste hoogwaardige essentiële industrie uit ons land verdwijnt, met verlies van meer dan 10.000 hoogwaardige banen en geen mondiale milieuwinst. Een nieuwe regering zou er verstandig aan doen om de wettelijke 55 procent reductieverplichting in 2030 af te schaffen of op zijn minst op te schorten.

Dat laatste heeft demissionair minister Sophie Hermans van Klimaat en Groene Groei afgelopen zomer ook gedaan met de extra CO₂-heffing voor Nederlandse industrieën. Dat geeft veel meer politieke en economische armslag, en een veel sterkere onderhandelingspositie met Tata Steel en andere industrieën die moeten verduurzamen. Daarmee kunnen Kamer en kabinet de belangen van al hun kiezers veel beter behartigen. En dat is toch zeker waar ze voor gekozen en betaald worden?

Wynia's Week verschijnt 156 keer per jaar en wordt **volledig mogelijk gemaakt** door de donateurs. Doet u mee, ook straks in het nieuwe jaar? [**Doneren kan zo.**](#) **Hartelijk dank!**

Donateurs kunnen ook reageren op recente artikelen, video's en podcasts en ter publicatie in Wynia's Week aanbieden. Stuur uw publicabele reacties aan reacties@wyniasweek.nl. Vergeet niet uw naam en woonplaats te vermelden (en, alleen voor de redactie: telefoonnummer en adres). Niet korter dan 50 woorden, niet langer dan 150 woorden. Welkom!