

Vergaderjaar 2016–2017

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 231

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2017

De ontwikkeling van elektrisch vervoer gaat voorspoedig. Met deze brief geef ik aan op welke wijze het kabinet aan deze ontwikkeling bijdraagt. Tevens geef ik in deze brief invulling aan de toezeggingen die ik uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg Elektrisch Vervoer op 7 december 2016 heb gedaan (Kamerstuk 31 305, nr. 227) en aan de moties met Kamerstuk 31 305, nrs. 222, 223 en 225 en Kamerstuk 21 501-33, nr. 646.

Ik ga achtereenvolgens in op de voortgangsrapportage elektrisch vervoer, het belang van een adequate laadinfrastructuur en de betekenis van elektrisch vervoer voor de consument.

1. Voortgangsrapportage

In 2016 zijn veel activiteiten ontplooid en belangrijke resultaten geboekt. Zo werden in 2016 in Nederland bijna 25.000 nieuwe personenauto's geregistreerd. Nederland staat in 2016 wereldwijd op de tweede plaats wat betreft het marktaandeel nieuw verkochte elektrische auto's.¹ Mede dankzij de rijksbijdrage laadinfrastructuur steeg het aantal publieke laadpunten van 7.400 naar bijna 12.000, een stijging van ruim 60%. Deze resultaten zijn beschreven in de als bijlage bij deze brief in opdracht van mijn ministerie door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland opgestelde rapportage «Elektrisch vervoer in Nederland, Highlights 2016»².

2. Laadinfrastructuur

Voor een succesvolle transitie richting elektrisch rijden is een adequate laadinfrastructuur van belang. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van open ICT-protocollen zoals Open Charge Point Protocol (OCPP) en Open Charge Point Interface (OCPI). Nederland loopt wereldwijd voorop op dit terrein. Met deze protocollen is het bijvoorbeeld eenvoudiger om

¹ Global EV Outlook 2017 van IEA

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

laadstations te voorzien van de juiste software en deze met elkaar in verbinding te stellen, zodat prijzen ook inzichtelijker kunnen worden. Partijen van de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 (Kamerstuk 33 043, nr. 68) ondersteunen de nationale en internationale samenwerking bij de uitrol van deze open protocollen. Zo heb ik tijdens de ronde tafel elektrisch vervoer en in bilaterale gesprekken op ministerieel niveau tijdens de Clean Energy Ministerial (CEM8) in China begin juni aandacht gevraagd voor deze ontwikkeling.

Daarnaast wordt in de Visie op de Laadinfrastructuur (Kamerstukken 31 305 en 33 043, nr. 220) de inzet van het kabinet op het gebruik van open standaarden beschreven. In Europees verband bepleit het kabinet het gebruik van open standaarden, zowel als het gaat om e-roaming – het kunnen laden met één pas – als om de communicatie tussen voertuig en elektriciteitsnet, waarmee smart charging mogelijk kan worden gemaakt³.

2.1 Lock-in

Op mijn verzoek heeft de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, die de Green Deal Publiek Toegankelijke Laadinfrastructuur uitvoert, uitgezocht of gemeenten bij de aanbesteding van laadinfrastructuur rekening houden met innovatie⁴. Dit blijkt het geval te zijn. Voorkomende concessie-termijnen van acht tot tien jaar staan innovatie in principe niet in de weg vanwege de mogelijkheid van tussentijdse aanpassingen en leiden derhalve niet tot een onwenselijke *lock-in*. Daarnaast voorkomt het gebruik van open standaarden dat er een *lock-in* ontstaat.

2.2 Nationaal kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL)

Decentrale overheden, VNG en provincies hebben in de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur afspraken gemaakt op het gebied van aanbestedingen van laadpalen om onderzoek uit te zetten en belemmeringen weg te nemen. Met deze Green Deal is ook het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur ingesteld. Het NKL richt zich onder andere op de vereenvoudiging en verduidelijking van de procedures en het beleid rond plaatsing van laadinfrastructuur⁵. Gemeenten en regio's kunnen deze informatie via het kennisloket van het NKL verkrijgen. Een voorbeeld hiervan is de basissets afspraken die provincies en gemeenten kunnen benutten voor een efficiënte aanbesteding van laadinfrastructuur.

Met betrekking tot het NKL heb ik een analyse gemaakt van de effectiviteit van het NKL, waarbij ook aandacht is besteed aan de tevredenheid over de samenwerking van betrokken partijen⁶. Deze analyse schetst een positief beeld. Ik heb daarom besloten om, naast mijn bijdrage aan het NKL van € 1,5 miljoen over de periode van 2015 tot en met 2017, ook voor 2018 een bijdrage ter beschikking te stellen, waardoor het NKL in principe met een jaar verlengd kan worden, als andere partijen ook besluiten bij te dragen.

³ Hiermee geef ik tevens invulling aan motie met Kamerstuk 21 501-33, nr. 646

⁴ Toezegging tijdens Algemeen Overleg elektrisch Vervoer op 7 december 2016 (Kamerstuk 31 305, nr. 227)

⁵ Hiermee geef ik tevens invulling aan motie met Kamerstuk 31 305, nr. 222

⁶ Toezegging tijdens het Algemeen Overleg Elektrisch rijden 7 december 2016 (Kamerstuk 31 305, nr. 227)

2.3 Witte vlekken laadinfrastructuur en uniformering van laadinfrastructuur op Europees niveau

Op 23 februari 2017 is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 30 196, nr. 538) over de implementatie van EU-richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Hierbij heeft u ook het Beleidskader infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ontvangen. Het doel is om te zorgen voor een efficiënte en geharmoniseerde uitrol van deze infrastructuur in de EU. De richtlijn schrijft ten behoeve van de interoperabiliteit voor elektrisch vervoer eisen voor met betrekking tot de meetinrichting van laadpunten, ad-hoc toegang voor opladen en contactdozen en connectoren (stekkers). Het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen is u op 24 mei 2017 aangeboden (Kamerstuk 34 728, nr. 1) en treedt in werking met ingang van 24 juni 2017⁷.

De plaatsing van publieke laadinfrastructuur is de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Diverse bedrijven bieden diensten aan om decentrale overheden te ondersteunen bij de vraag waar laadvoorzieningen optimaal geplaatst kunnen worden ten behoeve van de toekomstige vraag. Hiermee kunnen op lokaal niveau witte vlekken worden geïdentificeerd⁸. Daarnaast is er een overzichtskaart van alle openbaar toegankelijke laadpalen in Nederland beschikbaar via de website oplaadpalen.nl⁹.

3. Consumenten

Naar verwachting komen vanaf circa 2020 meer volledig elektrische auto's op de markt die zowel qua prijs als aantal kilometers per laadbeurt aantrekkelijker zijn voor de consument. Om voorbereid te zijn op de groei die daarna naar verwachting volgt, wordt nu aandacht besteed aan transparantie van prijzen aan het laadstation, een batterijgarantie en een accucheck. Daarnaast zetten partijen van de Green Deal Elektrisch vervoer 2016–2020 (Kamerstuk 33 043, nr. 68) zich in 2017 en 2018 extra in voor de consument. Dat doen zij door onder andere autodelen te ondersteunen. Autodelen kan juist ook voor de consument interessant zijn, omdat de kosten voor een elektrische auto worden gedeeld. Dit laten bijvoorbeeld het succesvolle project «Lomboxnet, *we drive solar*» in Utrecht en het autodeelproject van Natuur en Milieu *De Testrijders* in Den Haag, Utrecht en Zwolle zien.

3.1 Transparantie prijzen laadstations

Bedrijven zijn verplicht hun prijzen transparant te maken voor de consument. Dit geldt ook voor prijzen voor het laden van een elektrisch voertuig bij laadstations. In veel gevallen is het voor de bestuurder van een elektrische auto echter voorafgaand aan het laden bij het laadstation niet duidelijk wat hij of zij moet betalen. Ook is controleren van de betaalde kosten per kWh vlak na het laden veelal niet mogelijk. Inmiddels wordt in overeenstemming met e-Violin – de vereniging van laadpaalexploitanten en serviceproviders – door Eco-Movement een systeem ontwikkeld waarbij alle prijsinformatie van laadpaalexploitanten en serviceproviders bij elkaar wordt gebracht. Op basis van deze informatie kunnen providers apps en websites ontwikkelen waarbij de bestuurder bij een laadstation de prijzen van alle serviceproviders te zien krijgt¹⁰.

⁷ Hiermee geef ik tevens invulling aan motie met Kamerstuk 31 305, nr. 222

⁸ evbenchmark.overmorgen.nl

⁹ Hiermee geef ik tevens invulling aan motie met Kamerstuk 31 305, nr. 222

¹⁰ Hiermee geef ik tevens invulling aan motie met Kamerstuk 31 305, nr. 223

3.2 Onderzoek consumentenmarkt

In navolging van de in mijn opdracht uitgevoerde onderzoeken door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en CE Delft (Kamerstuk 31 305, nr. 216) is het PBL op eigen initiatief een vervolgonderzoek gestart. De hoofdvraag is wie de *early adopters* van een elektrische auto zijn en wat hen motiveert om een elektrische auto aan te schaffen. Beoogd eindproduct is, naast een rapport, een discussiemiddag met betrokken partijen¹¹.

3.3 Batterijgarantie en accucheck

De garantietermijn voor de batterij van een volledig elektrische auto is op dit moment veelal gemiddeld acht jaar – met een maximum kilometrage van 100.000 km – tot zelfs onbeperkt. Dit is vier keer langer dan de gemiddelde garantietermijn van de auto van twee jaar. Voor plug-in hybriden is de termijn veelal vijf tot acht jaar. De garantie en de daarbij behorende garantievoorwaarden op het voertuig worden in principe overgedragen aan een nieuwe eigenaar van het voertuig. Daarnaast geeft een aantal fabrikanten een afzonderlijk huurcontract voor de accu af, waarbij de minimale accucapaciteit over de looptijd van het huurcontract wordt gegarandeerd. Dit huurcontract is ook overdraagbaar.

Enkele merkdealers bieden op basis van de voorschriften van de fabrikant – al dan niet tegen een geringe vergoeding – een zogenaamde health check voor de accu aan. Daarnaast richt het Nederland Normalisatie Instituut (NEN) een werkgroep op die gaat werken aan een gecertificeerde accucheck die universeel toepasbaar is¹².

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp

¹¹ Toezegging Algemeen Overleg Elektrisch Vervoer 7 december 2016 (Kamerstuk 31 305, nr. 227)

¹² Hiermee geef ik tevens uitvoering aan motie met Kamerstuk 31 305, nr. 225