

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

233

Vragen van de leden **Kuiken** en **Jan Vos** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken over *een dreigend tekort aan laadpalen voor elektrische auto's* (ingezonden 2 september 2013).

Antwoord van minister **Kamp** (Economische Zaken) (ontvangen 14 oktober 2013).

Vraag 1

In hoeverre klopt de raming van 20.000 elektrische auto's in Nederland aan het eind van 2013, zoals gesteld in het artikel uit Metro?¹

Antwoord 1

Per 31 augustus 2013 waren er bij de RDW 10.445 elektrische personenwagens (volledig elektrische en plug-in hybride voertuigen) in Nederland geregistreerd. (Zie ook de tabel en grafiek in de bijlage)². Er zijn veel bestellingen gedaan voor plug-in hybride en elektrische voertuigen die dit jaar nog geleverd moeten worden. Als een groot deel van deze aantallen uiterlijk 31 december 2013 op kenteken wordt gezet, komen we eind 2013 inderdaad op 20.000 voertuigen uit.

Vraag 2

Hoeveel elektrische auto's zullen er naar uw verwachting in Nederland zijn aan het eind van 2014 en waarop baseert u die verwachting?

Antwoord 2

Dit is van veel factoren afhankelijk, zoals de merken/modellen die nog op de markt komen en de verkoopprijs daarvan, de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, (het vertrouwen in) de economische ontwikkeling, het fiscale beleid en dergelijke. Een goede inschatting is daardoor nu niet te geven. De verwachting is wel dat het aantal plug-in hybride en elektrische voertuigen gestaag blijft groeien, zij het minder snel dan in de tweede helft van 2013 het geval zal zijn. De beleidsambitie is om in 2020 200.000 (semi)elektrische

¹ <http://www.metronieuws.nl/nieuws/parkeerproblemen-dreigen-voor-elektrisch-wagenpark/SrZmhA!G2GyZ4Ay76ago/>

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

voertuigen op de weg te hebben. Om die ambitie te realiseren, blijft een flinke groei noodzakelijk (gemiddeld ongeveer 25.000 per jaar).

Vraag 3

Hoeveel laadpunten zijn er momenteel op de openbare weg, hoeveel zijn er naar verwachting eind 2013 en eind 2014 en zullen deze aantallen voldoende zijn om volledig te voorzien in de vraag naar oplaadpalen?

Antwoord 3

Per 31 augustus 2013 waren er 3.117 reguliere publieke oplaadpunten, 1.622 reguliere semipublieke oplaadpunten (openbaar toegankelijk, privaat gefinancierd) en 123 snellaadpunten (deels publiek toegankelijk). (Zie ook de tabel in de bijlage over de ontwikkeling van de laadpunten.)³ Rekening houdend met de groei in de afgelopen maanden en de aanbestedingen die zijn gedaan in een aantal regio's en steden, is de inschatting dat er eind 2013 zo'n 3.700 publieke oplaadpunten zijn, circa 1.800 semipublieke oplaadpunten en 130 snellaadpunten.

Voor eind 2014 is de inschatting op basis van de groei tot nu toe, de aanbestedingen in een aantal regio's en steden en de afgegeven vergunningen van RWS voor een snellaadnetwerk op verzorgingsplaatsen: 5.800 publieke oplaadpunten, circa 2.500 semipublieke oplaadpunten en circa 500 snellaadpunten.

De publieke laadpunten zullen niet volledig in de behoefte aan laden kunnen voorzien, maar dat is ook niet de inzet van het beleid. Het beleid ziet juist ook een rol voor de private markt.

Voor het uitrollen van de infrastructuur wordt de «ladder van laden» gehanteerd: een voorkeursvolgorde bij het kiezen van de beste optie voor het laden van de elektrische auto. Het private laadpunt – laden op eigen terrein (garage of oprit of parkeerterrein) – heeft de voorkeur. Het is gemakkelijk voor de rijder en bovendien de goedkoopste optie, omdat er geen aparte aansluiting voor hoeft te worden gerealiseerd. Als laden op eigen terrein niet mogelijk is, maar er kan wel vlak voor de deur geparkeerd worden, is een verlengd privaat laadpunt een optie. Daarbij wordt het laadpunt achter de meter aangesloten, maar staat het op straat. Deze optie is overigens nog in ontwikkeling. Als ook een verlengd privaat oplaadpunt geen soelaas biedt, is de volgende optie om te onderzoeken of er laadpunten kunnen worden gerealiseerd bij horeca of winkels in de buurt van de rijder. Op dergelijke plaatsen kan het laadpunt makkelijker door meerdere voertuigen worden gebruikt. Het «stand alone» openbare laadpunt is het sluitstuk van de ladder. Het is de duurste optie, die ook niet rendabel kan zijn in de voorziene toekomst.

Het is zeer gewenst dat ook op het terrein van de werkgever geladen kan worden; vooral voor de plug-in hybrides is frequent laden van belang om het percentage elektrisch afgelegde kilometers zo groot mogelijk te maken. Zoals ook uit de getallen over de laadinfrastructuur hierboven blijkt, worden de meeste momenteel verkrijgbare volledig elektrische en plug-in hybride auto's vooral «normaal» geladen. Daarvoor is het belangrijk dat de elektrische rijder dicht bij huis of werk kan laden, in de nacht of tijdens het werk. Het snelladen dient vooral om bij te laden onderweg. Niet alle modellen kunnen snelladen. Snellaadpunten zijn of worden daarom vooral aangelegd op plaatsen langs hoofd- en snelwegen, bijvoorbeeld op de zogenaamde «verzorgingsplaatsen».

Vraag 4

Deelt u de vrees dat een tekort aan laadpunten zal leiden tot meer uitstoot van fijnstof en een rem op de verkoop van elektrische auto's?

Antwoord 4

Nee, het gaat te ver om een directe relatie te leggen tussen «tekort laadpunten» en «toename fijnstof». Er komen niet meer sterker vervuilende auto's bij. Bovendien zijn in de grote steden, waar de luchtkwaliteit problematiek het hoogst is, aanbestedingen gedaan en wordt momenteel laadinfrastructuur uitgerold.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Een echt tekort aan laadpunten kan leiden tot een rem op de verkopen van elektrische auto's. Ik ga ervan uit dat we dit kunnen voorkomen. Zie het antwoord op de volgende vraag.

Vraag 5

Welke maatregelen bent u bereid te nemen om een tekort aan laadpunten op de openbare weg, die daarmee geschikt zijn om mensen vlakbij hun woonadres in staat te stellen hun elektrische auto veilig op te laden, in 2014 te voorkomen?

Antwoord 5

In het regeerakkoord staat: «Met netbeheerders, energiebedrijven en lokale overheden worden afspraken gemaakt over de laadinfrastructuur om de groei van elektrische mobiliteit verder te stimuleren.» Dit commitment is ook onderdeel van het Energieakkoord, dat aan uw Kamer is aangeboden. De ministeries van zowel Infrastructuur en Milieu als Economische Zaken hebben hiervoor, binnen de financiële mogelijkheden, middelen gereserveerd. Ook van andere partijen die belang hebben bij de uitrol van elektrische auto's en laadinfrastructuur wordt inzet verwacht.

Er wordt intensief gewerkt aan de totstandkoming van deze afspraak, die erop gericht is om een voldoende dekkende laadinfrastructuur te realiseren tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Aangezien openbare laadinfrastructuur op afzienbare termijn niet kostendekkend gemaakt kan worden, zijn partijen tot op heden terughoudend in hun toezeggingen. Daarom wordt momenteel gezocht naar een innovatieve aanpak, die uitgaat van de ladder van laden en die partijen veel ruimte biedt om verschillende laadoplossingen toe te passen. De hoop en verwachting is dat deze afspraak voor eind van dit jaar kan worden ondertekend.

Vraag 6

Hoe kijkt u aan tegen de optie om de energiewetgeving zodanig aan te passen dat de aanbieder van een laaddienst niet wordt aangemerkt als energieleverancier? Welke voordelen levert dat op?

Antwoord 6

In de praktijk is dat al het geval; een aanpassing van de wetgeving is daarvoor niet nodig. Een aanbieder van een laaddienst is geen energieleverancier in de zin van de Elektriciteitswet 1998. Stroomlevering vindt plaats op een aansluiting van het net op een onroerende zaak, een elektrisch voertuig valt hier dus niet onder. De exploitant van een laadpunt (= onroerende zaak) neemt daarentegen zelf wel stroom af bij een energieleverancier. Soms zijn deze rollen verenigd in één partij, bijvoorbeeld wanneer het energiebedrijf ook laadpalen in beheer heeft.

Vraag 7

Deelt u de mening dat andere opties voor veilig opladen dan de reguliere laadpalen, zoals het monteren van laadpunten op elektrische straatapparatuur als lantaarnpalen en parkeerautomaten, kostenefficiënte manieren zijn om tot meer laadpunten in woonwijken te komen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 7

In deze ontluikende markt zijn nog veel innovaties mogelijk. Thans is de »laadpaal« gangbaar; deze is relatief klein en heeft geen andere functie. Marktpartijen zijn continu op zoek naar laadpunten die kostenefficiënter gerealiseerd kunnen worden. Dat juich ik van harte toe. De huidige fase van de ontwikkeling van elektrisch vervoer is mede afhankelijk van een adequate laadinfrastructuur.

Overigens leidt niet iedere combinatie van functies ook tot kostenbesparingen. In het onderhavige voorbeeld van straatapparatuur als lantaarnpalen en parkeerautomaten dienen daarop bijvoorbeeld extra bekabeling en extra modules te worden aangesloten, met oog op o.a. de netveiligheid. Als gevolg van de benodigde technische aanpassingen zouden uiteindelijk ook hogere kosten het gevolg kunnen zijn.

Bij parkeerautomaten speelt nog het probleem dat deze langzamerhand vervangen zullen worden door mobiel parkeren, waardoor geen fysieke parkeerautomaat meer nodig zal zijn.

Vraag 8

Welke mogelijkheden ziet u om bedrijven en instellingen te stimuleren om hun klanten en medewerkers te voorzien in voldoende laadpunten en snellaadpunten, bijvoorbeeld op parkeergelegenheden bij winkels, bedrijven en instellingen?

Antwoord 8

Er gebeurt al veel op dit punt. Het Formule E-Team – een platform van alle belangrijke stakeholders bij de ontwikkeling van elektrisch rijden – heeft de algemene opdracht om Elektrisch Vervoer aan te jagen. Agentschap NL geeft informatie aan partijen die daar behoefte aan hebben – bijvoorbeeld in de jaarlijks geactualiseerde startgidsen voor bedrijven en overheden – en brengt vraag en aanbod bij elkaar.

Sinds eind 2011 loopt een Green Deal die gericht is op het realiseren van 10.000 stuurbare laadpunten. Ongeveer 50% daarvan wordt geplaatst bij kantoren en bedrijven, 40% bij huizen en 10% bij garages (bijvoorbeeld Q-Park en P1) en winkellocaties (waaronder IKEA). Naar verwachting wordt het doel in het voorjaar van 2014 gehaald.

Tot slot: steeds meer bedrijven (bijvoorbeeld McDonald's) zien de waarde van het investeren in laadinfrastructuur.

Vraag 9

Op welke manier kunt u gemeentes helpen bij het realiseren van laadpunten in de openbare ruimte, nu de werkzaamheden van de stichting E-laad worden beëindigd; dit mede om te voorkomen dat gemeentes afzonderlijk van elkaar het wiel opnieuw gaan uitvinden?

Antwoord 9

Binnenkort wordt een CROW-richtlijn gepubliceerd over dit onderwerp. Met behulp daarvan kunnen gemeenten makkelijker aan de slag met de uitrol van laadinfrastructuur.

Als gemeenten specifieke ondersteuning nodig hebben, kunnen ze daarvoor momenteel terecht bij de Taskforce Elektrisch Rijden.

Verder wordt de ondersteuning van gemeenten naar verwachting expliciet onderdeel van de afspraak als uitwerking van het regeerakkoord (zie vraag 5).

Vraag 10

Is de geraamde toename in het gebruik van elektrische auto's meegenomen in de ramingen voor de ontwikkeling van binnenstedelijke luchtkwaliteit? Zo ja, welke gevolgen kunnen optreden wanneer de verwachte groei van elektrisch autovervoer stagneert?

Antwoord 10

Ja, de toename van elektrische auto's is meegenomen. Ik deel niet de verwachting dat de groei stagneert door het ontbreken van laadinfrastructuur. Op basis van de huidige prognoses van de auto-industrie komen er nog tientallen modellen elektrische en hybriden elektrische voertuigen op de markt.