

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

3557

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Automobilist betaalt te veel bij laadpaal»* (ingezonden 24 juni 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Keijzer** (Economische Zaken en Klimaat), mede namens Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 juli 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Automobilist betaalt te veel bij laadpaal»?¹

Antwoord 1

Ja.

Alvorens over te gaan tot beantwoording van de overige vragen, wil ik er op wijzen dat het artikel ten onrechte vermeldt dat NMI de toezichthouder op de Metrologiewet is. NMI Certin B.V. is een aangewezen instantie op basis van artikel 12 van de Metrologiewet en verricht conformiteitsbeoordelingen in opdracht van fabrikanten. De toezichthouder op de Metrologiewet is Agentschap Telecom.

Vraag 2

Herkent u de beschrijving die het Nederlands Meetinstituut doet waarin wordt geschetst dat bij snelladers minder energie wordt geleverd door energieverlies dan waarvoor wordt betaald?

Antwoord 2

Ik heb kennisgenomen van de beschrijving die het artikel toedicht aan NMI. Ik zie echter vooralsnog geen redenen om aan te nemen dat minder energie wordt geleverd dan waarvoor wordt betaald. Snelladers zijn over het algemeen gelijkstroomladers, waarbij in het laadstation wisselstroom wordt omgezet naar gelijkstroom. Die omzetting kost energie. Dit energieverlies vindt echter plaats vóórdat de stroom aan de auto wordt geleverd en is al verdisconteerd in de laadprijs, zo geven snellaadexploitanten bij navraag aan. De consument betaalt vervolgens voor de energie die daadwerkelijk wordt afgenomen (de energie die door de laadkabel gaat). De exploitanten geven

¹ De Telegraaf, 23 juni 2021, Automobilist betaalt te veel bij laadpaal, (<https://www.telegraaf.nl/financieel/1216385645/automobilist-betaalt-te-veel-bij-laadpaal>).

ook aan dat de verliezen tussen laadpunt en auto gemiddeld genomen minder dan 1% bedragen en dat de gelijkstroom die in rekening wordt gebracht aan de klant wordt bepaald met een deugdelijke meter. De exploitanten doen zelf doorlopend controles op voltage en stroomsterkte en laten ook accountantscontroles uitvoeren op de verschillen tussen afname en levering van stroom. Tot slot kan het, afhankelijk van de laadsnelheid en het type auto, voorkomen dat de accu tijdens het laden gekoeld wordt door het batterijmanagementsysteem van de auto. Dit kan ervoor zorgen dat de door de exploitant geleverde energie afwijkt van de energie in de batterij na het opladen. Dit is echter niet het gevolg van afwijkingen in de geleverde energie, maar van de effectiviteit van de laadsystemen in het voertuig.

Vraag 3

Is dit een probleem dat zich alleen bij snelladers voordoet of ook in grotere of kleinere mate bij andere laadpalen zoals onder meer publieke laadpalen?

Antwoord 3

Zoals hierboven aangegeven zie ik momenteel geen aanleiding om te concluderen dat er een probleem is bij snelladers. Publieke laadpalen voor regulier (langzamer) laden leveren meestal wisselstroom en bevatten dan meters waaraan op grond van de Metrologiewet eisen worden gesteld. Ook hier treden omzettingsverliezen op ten gevolge van de noodzakelijke omzetting van wisselstroom naar gelijkstroom; in dit geval niet in de laadpaal, maar in de auto zelf. De consument betaalt, net als bij snelladen, voor de energie die daadwerkelijk is afgenomen.

Vraag 4

Hoe groot is het verlies dat elektrische rijders hierdoor hebben geleden de afgelopen jaren? Of is het de Charge Point Operator die dit verlies voor eigen rekening neemt?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 wordt het onvermijdelijke verlies bij omzetting van wisselstroom naar gelijkstroom bij snelladers door de laadpuntexploitanten verrekend in de kWh-prijs en betalen rijders voor de energie die daadwerkelijk geleverd wordt. De door de exploitanten genoemde verliezen van gemiddeld genomen minder dan 1% tussen laadpunt en auto zijn gering te noemen en laten zich moeilijk kwantificeren door de veelheid aan systemen die in gebruik zijn.

Vraag 5

Zorgt deze problematiek ervoor dat er onder de bijna negen miljoen autorijders in Nederland wantrouwen is tegen elektrisch laden? En zorgt dat ervoor dat autorijders weifelen om een (tweedehands) elektrische auto te kopen?

Antwoord 5

Nee, zoals hierboven is toegelicht betalen consumenten bij het opladen voor de stroom die daadwerkelijk aan de auto wordt geleverd. Rijders van elektrische auto's hebben uiteraard behoefte aan transparante laadprijzen, hiervoor geldt wet- en regelgeving. Uit controles van de Autoriteit Consument en Markt (ACM)² en de eerste editie van de «Benchmark prijstransparantie»³ van het NKL die is gehouden in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), blijkt dat het voor elektrische rijders in Nederland steeds duidelijker wordt wat de kosten zijn van (semi-)publiek laden. De prijsinformatie voor en na het laden is vrijwel altijd goed op orde.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat er aan de laadpaal volledige transparantie moet zijn over afgifte van energie en opname door het voertuig, zoals bij het tanken van brandstof?

² Oproep ACM leidt tot beter inzicht voor consument in prijs laden auto aan laadpaal | ACM.nl

³ Nederland Elektrisch – Nationale Agenda Laadinfrastructuur: transparantie prijzen voor publiek laden op de goede weg

Antwoord 6

Ja, er bestaat ook reeds wet- en regelgeving over prijstransparantie bij opladen en over het meten van elektrische energie voor huishoudelijk gebruik, handelsgebruik of licht industrieel gebruik. Algemene consumentenwetgeving brengt met zich mee dat de klant voorafgaand, tijdens en na het laden eerlijk moet worden geïnformeerd over het tarief en de hoeveelheid. Deze informatie moet duidelijk, eenvoudig en niet misleidend zijn. Dit valt onder het toezicht van de ACM.

Vraag 7

Welke mogelijke oplossingen ziet u voor dit probleem, waarbij de oplossing vooral moet zorgen dat er steeds meer nieuwe en tweedehands elektrische auto's beschikbaar komen voor iedere portemonnee? Ook in het licht van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur?

Antwoord 7

Zoals hierboven is toegelicht, betalen consumenten bij het opladen voor de stroom die daadwerkelijk aan de auto wordt geleverd. Daarnaast blijkt uit de brandstofprijzvergelijking van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) dat elektrische auto's gemiddeld voordeliger in gebruik zijn dan andere brandstofauto's.⁴ Verder zijn in het Klimaatakkoord afspraken gemaakt over de stimulering van verkoop van nieuwe en tweedehands elektrische voertuigen, zoals fiscale voordelen en subsidie op de aanschaf. Uitvoering van deze afspraken moet leiden tot 100% nieuwverkoop van emissievrije voertuigen in 2030. In het kader van Nationale Agenda Laadinfrastructuur worden daarnaast vele acties ondernomen om te zorgen voor een landelijk dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk.

⁴ Brandstofprijzvergelijking | RVO.nl | Rijksdienst