

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

2781

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat EVBox dieper in de problemen zit door ondeugdelijke laadpalen* (ingezonden 15 april 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 mei 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht: «EVBox dieper in de problemen door ondeugdelijke laadpalen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

De producent van laadpalen en wallboxes (hierna: laadpalen) EVBox speelt een positieve rol in de uitrol van de nationale laadinfrastructuur. Uit het bericht maak ik op dat er naast voorzieningen ook maatregelen zijn genomen om het bedrijf weer gezond te maken.

Vraag 3

Aan welke kwaliteitseisen moeten laadpalen voldoen? Wie houdt toezicht op deze kwaliteitseisen?

Antwoord 3

Net als voor elektrische auto's gelden voor oplaadpunten internationale veiligheidsnormen. Deze veiligheidsnormen gelden onder meer voor een veilig laadproces, veilige contactdozen, voor de beschermingsgraden van omhulsels en voor bescherming tegen externe impact. Met deze veiligheidsnormen wordt de fysieke veiligheid van publieke laadinfrastructuur geborgd. Daarnaast worden alle typen laadpunten door ElaadNL (het kennis- en innovatiecentrum voor laadinfrastructuur van de netbeheerders) gecheckt op

¹ Website Financieele Dagblad, 13 april 2022 (EVBox dieper in de problemen door ondeugdelijke laadpalen (fd.nl))

veilige interactie met het elektriciteitsnet, voordat deze in de openbare ruimte aangesloten worden.

In lijn met de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer² is eind 2020 een update van de integrale factsheet veiligheid elektrisch personenvervoer opgesteld van de meest recente veiligheidseisen, feiten, inzichten en verantwoordelijkheden rond de veiligheid van elektrische personenauto's en laadpunten. Zie: CE_Delft_200180_Veiligheid-en-elektrische-personenautos_Def.pdf

Deze inventarisatie stelt dat «de laadmodi met ingebouwde controlesystemen veilig zijn en de bestaande regelgeving en technische standaarden voor laadpunten van voldoende kwaliteit zijn om een veilige laadinfrastructuur te waarborgen».

Provincies en gemeenten zijn opdrachtgevers van marktpartijen die publieke laadinfrastructuur realiseren. Als opdrachtgever kunnen zij via het uitschrijven van aanbestedingen toezicht houden op naleving van gestelde kwaliteitseisen door in hun contracten met marktpartijen twee kwaliteitstoetsen op te nemen: Factory Acceptance Test (FAT) waarin alle kwaliteitseisen van de te plaatsen laadpaal worden getoetst (dit gebeurt eenmalig voor de eerste plaatsing). Alle toekomstige plaatsingen geschieden op basis van de geaccordeerde FAT.

Site Acceptance Test (SAT) waarin relevante kwaliteitseisen worden getoetst na plaatsing van een laadpaal, dit gebeurt na iedere plaatsing en het resultaat is inzichtelijk voor de opdrachtgever.

Vraag 4

Welke gevolgen voor het gebruik en de veiligheid van hun laadpalen in Nederland heeft het feit dat de laadpalen van EVBox niet voldoen aan hun eigen kwaliteitseisen, waardoor het bedrijf miljoenen aan extra voorzieningen heeft getroffen?

Antwoord 4

Gebleken is dat het bedrijf heeft afgeweken van de kwaliteitseisen, dat dit is geconstateerd, erkend en hersteld. Voor eventueel nog komende claims is door het bedrijf geld opzij gezet. Daarom heb ik vooralsnog geen aanleiding om te vrezen voor nadelige gevolgen voor de gebruikers van laadpalen in Nederland, noch voor de geplande uitrol van laadinfrastructuur.

Ik vind het belangrijk dat de kennis over veiligheid van elektrische voertuigen en laadpunten wordt vergroot en dat bestaande kennis wordt gewogen en verspreid. Daarom is op verzoek van mijn voorganger en in lijn met aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer de laatste inzichten over van de veiligheid van elektrisch vervoer en oplaadpunten beschikbaar gekomen in de «Factsheet veiligheid elektrisch vervoer», zie CE_Delft_200180_Veiligheid-en-elektrische-personenautos_Def.pdf

Vraag 5

Deelt u de mening dat laadinfrastructuur cruciale infrastructuur is en altijd moet blijven draaien, ook als een bedrijf omvalt?

Antwoord 5

Voor elektrische rijders en de transitie naar elektrisch rijden is beschikbaarheid van laadinfrastructuur zeker van belang. Net als met tankstations kan het voorkomen dat er een defect is of iets niet goed werkt. Gestreefd wordt naar een goede dichtheid van de laadinfrastructuur met meerdere aanbieders van laadpalen.

Vraag 6

Wat gebeurt er met de laadinfrastructuur als EVBox omvalt? Welk percentage van de laadinfrastructuur in Nederland is van EVBox?

² <https://www.rekenkamer.nl/onderwerpen/verantwoordingsonderzoek/documenten/rapporten/2020/05/20/resultaten-verantwoordingsonderzoek-2019-ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>

Antwoord 6

Laadpalen zijn doorgaans in eigendom of beheer bij een Charge Point Operator (CPO). Het onverhoopt wegvallen van EVBox zal mogelijk invloed hebben op de toelevering van nieuwe laadpalen (hardware) voor de CPO. Dit kan tot gevolg hebben dat het plaatsen van laadpalen vertraging oploopt. De bestaande laadpalen blijven echter gewoon beschikbaar voor e-rijders omdat de CPO de backoffice (software) beheert.

Indien de laadpaal door hard- of softwareproblemen niet beschikbaar is voor eindgebruikers heeft de CPO de mogelijkheid om zelf onderhoud aan de laadpaal te plegen. Door de modulaire opbouw van de laadpaal zijn veel vervangingen van onderdelen van de laadpaal mogelijk, zonder dat de hele paal vervangen dient te worden.

De rijksoverheid heeft geen overzicht van het aandeel van EVBox in het aantal laadpalen. Het is bekend dat EVBox in het publieke domein heeft gewerkt met Vattenfall, Engie en een serie oudere EVnetNL-palen.

Vraag 7

Als EVBox omvalt, kunt u er dan voor zorgen dat de laadinfrastructuur blijft draaien door een ander bedrijf of uw ministerie de laadinfrastructuur te laten overnemen?

Antwoord 7

Voor elektrische rijders en de transitie naar elektrisch rijden is het van groot belang dat de bestaande laadinfrastructuur blijft functioneren. Om dat te borgen zet ik mij in voor het gebruik van open protocollen en standaardisatie. Publieke laadinfrastructuur maakt hier gebruik van.

Contracten voor laadinfrastructuur voorzien in de mogelijkheid van overnames of het wijzigen van samenwerkingen met toeleveranciers, zodat concessieverleners actie kunnen nemen als het mis gaat. Hierdoor kunnen andere aanbieders bestaande laadinfrastructuur overnemen en blijft de bestaande infrastructuur beschikbaar voor elektrische rijders. De rijksoverheid heeft geen rol bij deze marktwerking.

Vraag 8

Hoe houdt u toezicht op deze bedrijven om te voorkomen dat een bedrijf omvalt?

Antwoord 8

Voor de transitie naar elektrisch rijden is van groot belang dat laadinfrastructuur beschikbaar blijft, ook als betrokken bedrijven onverhoopt in de problemen komen. De klant dan wel de concessieverlener is vrij om in de opdracht c.q. concessie voorwaarden hierover op te nemen. Ik zet mij onder andere via het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) in om tot meer standaardisatie en verdere professionalisering van de overeenkomsten tussen de concessieverleners en marktpartijen te komen. Ik verwacht dat de casus EVBox zal leiden tot meer alertheid bij het verstrekken van opdrachten. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), waar ook lenW aan meewerkt, ondersteunt opdrachtgevers met handreikingen om tot volledige kwaliteitseisen te komen.

Vraag 9

In hoeverre voorzien Europese staatssteunregels erin om deze bedrijven overeind te laten houden?

Antwoord 9

De Europese staatssteunregels gaan uit van het beginsel dat overheidssteun die de concurrentie negatief kan beïnvloeden, niet is toegestaan. Er is geen sprake van het wegvallen van een essentiële schakel in de laadketen waardoor ik geen aanleiding zie om diepgaand onderzoek te doen naar mogelijke uitzonderingen voor de laadinfrastructuurbranche.

Vraag 10

Welk percentage van de laadinfrastructuur in Nederland is in handen van de top vijf bedrijven? Graag een overzicht per bedrijf.

Antwoord 10

De rijksoverheid beschikt niet over deze informatie. Aanbieders van laadinfrastructuur werken in diverse landen voor private partijen, provincies, gemeenten en bedrijven. Er is mij geen overall beeld bekend van de gecumuleerde Nederlandse omzet van o.a. nieuwverkoppen, service en laadopbrengsten in deze branche.

Wel kan ik melden dat naast EVBox de volgende leveranciers van fysieke laadinfrastructuur een grote rol spelen in de uitrol: Allego, Last Mile Solutions³, PitPoint en Vattenfall. Deze bedrijven exploiteren de laadpalen niet altijd zelf maar geven dit in beheer aan een exploitant, de CPO.

Vraag 11

Wat is uw inschatting dat de top vijf bedrijven ook financiële problemen krijgen?

Antwoord 11

Vanzelfsprekend is het belangrijk om verstoringen in de keten te voorkomen, zeker waar het ons aan informatie ontbreekt over onverhoopte financiële problemen bij marktpartijen. Ik maak dit onderwerp van gesprek met de concessieverleners in de NAL-regio's.

Vraag 12

Hoe is de financiële situatie per bedrijf van de top vijf bedrijven? In hoeverre vraagt u de top vijf bedrijven een financiële reserve aan te houden?

Antwoord 12

Daar waar de laadinfrastructuur van cruciaal belang voor de bedrijfsvoering is, is de opdrachtgever/concessieverlener verantwoordelijk om eisen te stellen aan de continuïteitsborging. Ik zal in het beste passende orgaan binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur bespreken of en hoe we de financiële gezondheid van de hele keten kunnen bewaken.

³ LastMileSolutions is een verzamelpplatform van CPO's.