

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 181

**BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN
VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juli 2010

Op 3 juli 2009 (31 305, nr. 145) hebben ondergetekenden – mede namens de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de toenmalige staatssecretaris van Financiën – het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Plan geeft vorm en inhoud aan de ambitie van het Rijk voor de versnelde marktintroductie van elektrisch rijden in Nederland. Deze vorm van rijden ziet het Kabinet als een kansrijke optie in het licht van drie doelstellingen:

- het duurzaam maken van onze toekomstige automobilititeit als onderdeel van de beleidsafspraken uit het kabinetswerkprogramma Schoon en zuinig, waarmee de klimaatdoelstellingen van Nederland in 2020 gehaald moeten worden,
- het versterken van onze energiepositie, en
- het geven van een structurele impuls aan onze economie.

Met deze brief komen wij onze toezegging uit het Algemeen Overleg van 9 december 2009 na om nog voor het zomerreces van 2010 de Tweede Kamer te informeren over de voortgang van de uitvoering van het Plan van Aanpak.

In de afgelopen tien maanden zijn alle voorgenomen maatregelen in gang gezet en de eerste resultaten geboekt. Daarbij verdienen allereerst het Nederlandse bedrijfsleven en de lokale overheden lof voor het getoonde ondernemerschap, de wil tot samenwerken en de vele initiatieven die zijn ontplooid om elektrisch rijden in Nederland te introduceren. Die praktijk sluit goed aan op hetgeen in het Plan van Aanpak is gesteld: het bedrijfsleven zal het moeten doen en het Kabinet schept vooral de voorwaarden en verschaft impulsen. De voortvarendheid en ambitie van het privaat en publiek handelen is inmiddels ook in het buitenland niet onopgemerkt gebleven. Het wekt vertrouwen en wordt gewaardeerd. Het fiscale beleid, de beschikbare subsidies en de gezamenlijke aanpak van overheid en bedrijfsleven in het Formule E-team leidt er nu al toe dat buitenlandse automotieve producenten een groter aantal elektrische auto's aan Nederland toewijzen. Gezien de op dit moment nog beperkt beschikbare

aantallen elektrische auto's, is dit een positieve indicatie en een belangrijke maatstaf voor de kwaliteit voor Nederland als proeftuin voor elektrisch rijden.

Samengevat zijn de volgende resultaten te melden:

- oprichting Formule E-team (sinds 17 maart 2010 operationeel),
- succesvolle tender voor de Proeftuin hybride en elektrisch rijden (€ 10 mln. subsidie toegekend aan 9 projecten),
- rijksdeelname voor 400 auto's en ondersteuning gezamenlijke conditionele tender van overheid en bedrijfsleven voor elektrische auto's (totale uitvraag ongeveer 3000 voertuigen),
- afspraak met de branche over standaard stekker,
- universele toegang tot oplaadvoorzieningen in de realisatiefase,
- stimulering van onderzoek en ontwikkeling door subsidie uit HTAS tender, voor totaal € 15 mln. toegekend aan 10 projecten,
- verbreding van de regeling MIA-VAMIL tot elektrische auto's bestemd voor bedrijfsmatig vervoer,
- verbreding van de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek (KIA) tot zeer zuinige (waaronder elektrische) personenauto's,
- fiscale bijtelling voor de nul-emissie auto van de zaak verlaagd tot 0% tot en met 2014,
- versterkte internationale samenwerking in onderzoek en ontwikkeling Europees beleid,
- afgerond verkennend onderzoek naar veiligheidsaspecten door RDW, TNO en KEMA.
- Website www.formuleeteam.nl gerealiseerd

Daarnaast zijn de volgende maatregelen en activiteiten in voorbereiding die nog in 2010/begin 2011 tot resultaat zullen leiden:

- subsidie Launching Customership. Eenmalige overheidsbijdrage in de aanschaffkosten van een elektrische auto en oplaadinfrastructuur,
- «Best Practices» leidraad voor ombouw specialisten, gecombineerd met aanscherping van de individuele toelating elektrische auto's door RDW,
- voorbereiding hulpdiensten en onderhoudsbranche op technische aspecten elektrische auto's,
- vergroting van de contingenten van voor Nederland beschikbare elektrische auto's door gesprekken met fabrikanten,
- gesegmenteerd en gefaseerd uitrolplan en marktmodel voor oplaadinfrastructuur alsmede beleid voor opladen op verzorgingsplaatsen langs de snelwegen,
- aansluiting bij internationale proeftuinen door samenwerking met Duitsland en Frankrijk.

Mede op basis van de intensieve contacten met de betrokken branches in het Formule E-team hebben wij goed zicht op de (internationale) ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden. In het algemeen kan worden gesteld dat de auto-industrie de ontwikkeling van elektrische auto's zeer breed en voortvarend oppakt. Sneller dan verwacht zijn in de komende jaren grote aantallen elektrische auto's beschikbaar. Vele nieuwe modellen zullen vanaf eind dit jaar leverbaar zijn, in 2011 bedraagt het totaal aanbod voor Nederland naar verwachting tussen de 5000 en 10 000 auto's. De plugin hybride (Plugin Hybrid Electric Vehicle: PHEV) en elektrische auto met range extender (Extended Range Electric Vehicle: EREV) vervullen daarbij de komende jaren voor de meeste fabrikanten een belangrijke rol als tussenschakel in de ontwikkeling naar nul-emissie, volledige elektrische voertuigen (Electric Vehicle: EV).

Op basis van nadere informatie over de prijsstelling van elektrische auto's zal meer zicht ontstaan op de totale gebruikskosten van elektrische auto's

(inclusief PHEV's en EREV's) en de mate waarin zij concurrerend zijn met conventionele auto's. Door het voornemen de aanvullende launching customership regeling op alle kopers van elektrische auto's te richten, kan de groep potentiële kopers van de eerste elektrische auto's stevig worden vergroot.

Deze brief gaat hierna in op de behaalde resultaten van achtereenvolgens het Formule E-team, de concrete Rijksmaatregelen en de programmatische aanpak.

FORMULE E-TEAM

Op 17 maart 2010 is de Kamer door ons op de hoogte gebracht (TK 2009–2010, 31 305, nr. 174) van de samenstelling van het Formule E-team. De opdracht bestaat onder meer uit het aanjagen en verbinden van de verschillende initiatieven en samenwerkingsverbanden in het land, zodat kritische massa en snelheid wordt bereikt. Voorts fungeert het Formule E-team als breekijzer voor het oplossen van problemen waar medeoverheden, marktpartijen en samenwerkingsverbanden bij het introduceren van elektrisch rijden tegen aan lopen. Bovendien bewaakt het Formule E-team dat alle betrokken partijen (inclusief de (Rijks)overheid) hun rol op een goede manier vervullen en daar waar partijen hun rol verzuimen in te vullen zal het Formule E-team deze partijen hierop aanspreken. In essentie bestaat de opdracht aan het Formule E-team uit het mogelijk maken van de versnelde marktintroductie van elektrische auto's door het wegnemen van belemmeringen en het versterken van de samenwerking. Het Formule E-team opereert onder de inhoudelijke verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Economische Zaken. Beide zien toe dat de in het Plan van Aanpak aangegeven regierol van het Rijk gestalte krijgt. Het Rijk vervult immers een regierol bij het integraal realiseren van de verschillende hieronder besproken Rijksmaatregelen.

Het Formule E-team heeft op zeven met elkaar samenhangende thema's de belangrijkste knelpunten gesignaleerd en acties afgesproken om deze het komende jaar aan te pakken.

1. *Automotive*: de elektrische auto is de eerstkomende tijd nog beperkt beschikbaar, daarom bespreekt Prins Maurits van Oranje-Nassau van Vollenhoven (vz. Formule E-team) met autoproducenten de Nederlandse aanpak, om zo de contingenten voor Nederland te vergroten. Voorts kan de marktintroductie van Nederlandse innovaties in de automotive industrie worden versneld en versterkt. Daarom wordt met de industrie en kennisinstellingen een coalitie gevormd om innovaties te bundelen in een «Dutch Design» elektrische prototype auto, die als demonstratie van de Nederlandse innovatiekracht kan dienen.
2. *Veiligheid*: de regelgeving voor toelating tot de weg is nog niet toegesneden op elektrische auto's en moet dan ook worden aangepast aan deze categorie auto's. Met ombouwspecialisten wordt een «best practices»-leidraad voorbereid. Ook wordt samen met de BOVAG en ANWB een bijscholingsprogramma ontwikkeld voor de hulpdiensten en onderhoudsbedrijven, zodat deze optimaal zijn voorbereid.
3. *Infrastructuur*: tot nu toe ontbreken een dekkend (oplaad)netwerk en standaarden voor laden en betalen. Onder leiding van het Formule E-team hebben de netbeheerders en betrokken brancheorganisaties overeenstemming bereikt over een standaardstekker in Nederland. De verschillende aanbieders van oplaadpunten hebben afgesproken dat zij hun systemen voor elkaars klanten toegankelijk maken. Daarnaast wordt gezamenlijk invulling gegeven aan een gese-

teerd uitrolplan en wordt gelijktijdig de ontwikkeling van een marktmodel in gang gezet. Op 19 mei is door Prins Maurits de eerste snellaadpaal in Leeuwarden officieel geopend.

4. *Batterijen*: over het meest kostbare onderdeel van de elektrische auto bestaat grote onzekerheid voor wat betreft restwaarde en restcapaciteit. Daarnaast ontbreekt een systeem voor hergebruik en recycling. Daarom is inmiddels een zogeheten «Battery Day» in Helmond georganiseerd om kennis en kunde te delen. Voorts wordt een batterijcertificaat ontwikkeld dat de onzekerheid over restwaarde van de batterij kan verkleinen, omdat exact en verifieerbaar het aantal laadcycli, de omstandigheden daarvan en de restcapaciteit zijn vastgelegd. Tenslotte wordt met de branche onderzoek gedaan naar restwaarde en recycling.
5. *Gebruikers en lokale initiatieven*: voor gebruikers is de businesscase van elektrisch rijden nog niet sluitend, daarom wordt met fleetowners en leasemaatschappijen de kosten doorgerekend en naar oplossingen en inzetprofielen gezocht. Daarnaast wordt waar mogelijk de deelname aan de gezamenlijke conditionele tender vergroot. Verder worden lokale projecten en initiatieven zo veel mogelijk verbonden, zodat door kennisuitwisseling partijen van elkaar kunnen leren. Voorts zal de ruimtelijke inpassing van laadpunten en daarmee samenhangende aspecten als parkeervoorzieningen alle aandacht krijgen.
6. *Internationale samenwerking*: Voor een compatibele infrastructuur is internationale samenwerking noodzakelijk. Het Formule E-team legt internationaal contacten en poogt de Nederlandse infrastructuur aansluiting te laten vinden op die van landen om ons heen.
7. *Communicatie*: Cruciaal voor de marktintroductie van elektrisch rijden is de acceptatie door (potentiële) zakelijke en particuliere gebruikers. De publiciteit rond elektrisch rijden wordt na het aanvankelijke enthousiasme nu ook deels gekenmerkt door discussies over het milieuvoordeel van de elektrische auto en scepsis over de vaart van introductie, dagelijkse bruikbaarheid en kosten. Dat laat onverlet dat de mondiale ontwikkelingen onverdeeld wijzen richten een sterke penetratie van elektrisch vervoer wereldwijd. Het is echter voor potentiële kopers van een elektrische auto op dit moment nog niet eenvoudig om een heldere afweging te maken over kosten, functionaliteit en milieuvoordelen. Het Formule E-team ontwikkelt een samenhangende communicatie aanpak, zodat eenduidige informatie beschikbaar komt over deze aspecten. Vanuit een verkenning van het klantperspectief wordt heldere en complete informatie beschikbaar gesteld om de acceptatie van deze nieuwe vorm van rijden te bevorderen. Daarnaast zal de samenleving – en daarmee dus de consument – in staat moeten worden gesteld het belang van de elektrische auto in samenhang met de omslag naar duurzame elektriciteitsopwekking en de eindigheid van fossiele brandstoffen te kunnen beoordelen. Uiteraard zullen in de communicatie systematisch ook andere vormen van duurzame mobiliteit worden genoemd.

De leden van het breed samengestelde Formule E-team werken namens hun achterban intensief mee in verschillende subgroepen. Wij hebben er vertrouwen in dat het Formule E-team met deze breed gedragen aanpak een grote bijdrage kan leveren aan het versnellen van de marktintroductie van elektrisch rijden.

CONCRETE RIJKSMAATREGELEN

In het Plan van Aanpak van 3 juli 2009 zijn de volgende concrete Rijksmaatregelen opgenomen:

- a. proeftuinenprogramma,
- b. launching customer,
- c. stimulering aanleg (laad-, betaal- en energie-)infrastructuur,
- d. rijksbijdrage investeringen onderzoek en ontwikkeling (HTAS-EVT),
- e. flankerend beleid.

In het onderstaande wordt de stand van zaken toegelicht.

a. Proeftuinenprogramma

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft € 10 mln. beschikbaar gesteld voor het subsidieprogramma «Proeftuin hybride en elektrisch rijden». Het «proeftuinenprogramma» beoogt elektrisch rijden in de praktijk te beproeven en door *testen – leren – bewijzen & demonstrerende* ontwikkeling en het gebruik van plug-in hybride en batterij-elektrische voertuigen een stap verder te helpen. Voor de sluiting van de indienings-termijn op 23 december 2009 zijn in totaal 47 projectvoorstellen ingediend, waarmee gezamenlijk voor ongeveer € 40 miljoen subsidie werd aangevraagd. De voorstellen zijn beoordeeld en gerangschikt door een onafhankelijke adviescommissie op basis van de volgende criteria:

- de mate waarin het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten met betrekking tot de aspecten die van belang zijn voor de toepassing van plug-in hybride of elektrisch rijden,
- de mate waarin de samenhang tussen technologie, infrastructuur, regelgeving en organisatie van mobiliteit integraal onderdeel uitmaakt van de projectopzet, zowel ten aanzien van de inhoudelijke projectaanpak als de samenwerking tussen relevante partijen,
- de potentiële spin-off van het project voor de toepassing van plug-in hybride of elektrisch rijden,
- de mate waarin het project een positieve bijdrage levert aan de acceptatiegraad van plug-in hybride of elektrisch rijden.

Eind april is bekend geworden dat het beschikbare bedrag van € 10 mln. volledig zal worden ingezet voor negen geselecteerde projecten. De projecten kunnen – nu de subsidie is toegekend – voortvarend van start gaan en zullen voor eind 2012 zijn afgerond. Agentschap NL zal al tijdens de uitvoering van de projecten zorg dragen voor het monitoren en delen van de leerervaringen, zodat nog dit jaar de eerste praktijkkennis breed beschikbaar komt.

b. Launching Customer

Het als overheid fungeren als «*launching customer*» en het stimuleren van anderen daartoe heeft vooral tot doel om vraag te bundelen en daarmee producenten te helpen versneld schaalvoordeel te behalen.

Op de Dag van de Duurzaamheid (9-9-2009) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigd dat het ministerie van VenW voor ongeveer 400 auto's deelneemt in de voorwaardelijke tender van bedrijfsleven en overheden. Gezamenlijk doen de betrokken partijen een uitvraag aan producenten om in totaal ongeveer 3000 elektrische auto's in verschillende segmenten te leveren. Dit aantal zal naar verwachting de komende maanden nog toenemen. Ook mede-overheden worden benaderd om nog aan te sluiten bij de tender. Deze tender is een initiatief van de Stichting Urgenda en vormt een unieke publiek-private samenwerking. De bindende samenwerkings-overeenkomst is inmiddels ondertekend, waardoor een onafhankelijke stichting namens de deelnemende partijen de Europese aanbesteding kan uitvoeren. De tender zal er toe leiden dat waar mogelijk de huidige conventionele auto's in het wagenpark van Rijkswaterstaat, Inspectie voor Verkeer en Waterstaat en het kerndepartement in de verschillende voertuigklassen geleidelijk vervangen worden door

elektrische auto's. Daarmee geeft het Rijk een eerste belangrijke invulling aan haar rol als launching customer.

De publiek-private conditionele tender voor elektrische auto's op initiatief van de Stichting Urgenda wordt door het Rijk ondersteund met een bijdrage van maximaal € 300 000,- aan de voorbereidings- en uitvoeringskosten van de aanbesteding. Namens het Rijk is het ministerie van Defensie voor de centrale overheid de aanbestedende organisatie en neemt deel in het inkoopconsortium.

De *Launching Customer-regeling* beoogt daarnaast barrières voor de aanschaf van elektrische auto's door andere «fleetowners» weg te nemen. De hiervoor beschikbare middelen van in totaal € 10 mln. zijn bestemd voor de tweede fase van marktintroductie, waarin moet worden opgeschaald van enkele honderden tot duizenden elektrische auto's. Analyse van de te verwachten prijzen van elektrische auto's en de totale kosten laten voor de eerste jaren voor zowel zakelijke als particuliere gebruikers nog geen volledig concurrerend kostenmodel zien. De omliggende landen verlagen de drempel door een subsidie te verschaffen voor de aanschaf van een elektrische auto. Een praktijk die ook de gemeente Amsterdam volgt in haar subsidieregeling. Door dit voortschrijdend inzicht, zijn wij van mening dat de noodzakelijke eerste versnelling van de marktintroductie alleen kan worden bereikt door ook op nationaal niveau gedurende een beperkte periode een aanschafsubsidie te geven voor alle kopers van elektrische auto's. Daarmee kan in de eerste bepalende jaren de groep potentiële kopers flinke worden vergroot. Deze maatregel hebben wij momenteel in voorbereiding en zal naar verwachting begin 2011 van kracht kunnen worden.

c. Stimulering aanleg (laad- en energie) infrastructuur

Het Rijk stimuleert – door het scheppen van de juiste randvoorwaarden – de aanleg van de voor elektrische voertuigen noodzakelijke laad-, betaal- en energie-infrastructuur. Zo komen investeringen in laadinfrastructuur door private ondernemingen in aanmerking voor de subsidieregeling MIA/VAMIL. Daarnaast werkt het Rijk aan:

1. standaardisatie van bestaande infrastructuur,
2. uitrolplan voor laadinfrastructuur,
3. ontwikkeling van een marktmodel elektrisch vervoer,
4. aansluiting bij internationale proeftuinen.

Ad 1. Standaardisatie

Normalisatie – bij voorkeur op Europees of wereldniveau – is essentieel bij het realiseren van een gebruikersvriendelijke infrastructuur.

Dit zijn echter lange trajecten, terwijl tegelijkertijd de infrastructuur in Nederland wordt gerealiseerd. Om interoperabiliteit van de nu door marktpartijen gerealiseerde laadinfrastructuur te bereiken, zijn in Nederland – vooruitlopend op Europese en mondiale afspraken – afspraken gemaakt tussen de belangrijkste stakeholders over te gebruiken standaarden. De volgende resultaten zijn op dit vlak bereikt:

– Uniforme laadstekker en interoperabiliteit

De belangrijkste stakeholders hebben unaniem gekozen om in Nederland de zogenoemde Mennekes stekker te hanteren als standaard voor laadpunten in de publieke ruimte. Deze industriële stekker voldoet aan alle huidige Europese normen en zal naar verwachting eind 2010 officieel worden opgenomen in een nieuwe Europese norm. Met de keuze voor een standaard stekker in Nederland, wordt een belangrijke stap voorwaarts gezet en aan onder meer de autoproducenten de door hen gewenste duidelijkheid gegeven.

– Universele toegang tot laadpunten

Om op korte termijn de toegang tot en het gebruik van laadpunten van verschillende aanbieders voor alle elektrische automobilisten mogelijk te maken, is door de huidige aanbieders van openbare laadpunten in Nederland overeengekomen om:

- alle systemen technisch wederzijds toegankelijk te maken voor andere aanbieders van openbare laadpunten en nieuwe toetreders,
- gegevens van geautoriseerde gebruikers – na goedkeuring van de klant – uit te wisselen, zodat gebruikers van elektrische auto's daadwerkelijk gebruik kunnen maken van alle openbare laadpunten van de verschillende aanbieders,
- elkaar op korte termijn (gedurende een pilotfase tot september 2011 en in afwachting van de ontwikkeling van een marktmodel) daarvoor geen kosten in rekening te brengen,
- open te staan voor andere partijen wanneer die in Nederland openbare laadpunten plaatsen.

Dit alles resulteert per 1 september 2010 in een interoperabele openbare laadinfrastructuur (universele toegang) voor gebruikers van elektrische auto's. Hiermee wordt het probleem dat er verschillende pasjes nodig zijn in verschillende steden opgelost.

Ad 2. Uitrolplan voor laadinfrastructuur

In afstemming met mede-overheden zoals gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat en in samenwerking met marktpartijen (zoals parkeer garages, hotels en tankstations) wordt de komende maanden invulling gegeven aan een gesegmenteerd en gefaseerd uitrolplan voor laadinfrastructuur. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt in het beleid voor de verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen de aanleg van laadinfrastructuur mee. Naast oplaadmogelijkheden thuis en op het werk, wordt hiermee stap voor stap een eerste netwerk van openbaar toegankelijke oplaadpunten gecreëerd. Hierbij wordt ook gekeken naar strategische locaties voor snellaadpunten, zodat een landelijk dekkend netwerk versneld kan worden gerealiseerd.

Op verzoek van de Kamer is in het kader van de Crisis- en herstelwet het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken aangepast door een voorziening voor het opladen van accu's van voertuigen met een elektromotor als hoofdmotor hier aan toe te voegen. Eveneens is – in het kader van de Crisis- en herstelwet – de Tracéwet aangepast, zodat een oplaadpunt in de Tracéwet wordt aangemerkt als bijkomende infrastructurele voorziening en daarmee onderdeel uitmaakt van het tracé. Om de integratie van elektrisch rijden in de gebouwde omgeving te vergroten zal het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bezien of en op welke wijze het Bouwbesluit kan voorzien in de plaatsing van oplaadvoorzieningen in de daarvoor potentieel geschikte bouwwerken.

Ad 3. Marktmodel voor elektrisch vervoer

In de eerste (pioniers-)fase is door een aantal netbeheerders de stichting e-laad opgericht om een eerste serie oplaadpunten te realiseren en daarmee het «kip-ei» probleem te doorbreken. Voor de langere termijn is het van belang om een goed functionerend model tot stand te brengen voor de (infrastructuur)markt voor elektrisch rijden. Hiervoor zijn afspraken nodig waarin verantwoordelijkheden van verschillende partijen zijn vastgelegd. Dit betreft niet alleen de laadinfrastructuur, maar ook de betaal- en energie-infrastructuur. Het Formule E-team brengt de belangrijkste spelers bij elkaar om te komen tot dit afsprakenstelsel. Als input

voor de discussie wordt onder meer een studie in opdracht van EnergieNed en Netbeheer NL gebruikt naar een gewenst marktmodel voor elektrisch vervoer in Nederland, die eind mei is gepubliceerd.

Ad 4. Aansluiting bij internationale proeftuinen

Naast proeftuinen in Nederland wordt ook gewerkt aan grensoverschrijdende proeftuinen. Gezamenlijke ontwikkeling van proeftuinen met andere landen geeft de mogelijkheid na te gaan welke problemen gepaard gaan met internationale elektrische mobiliteit en hoe deze kunnen worden opgelost. Het gaat daarbij vooral om de eisen aan laad- en betaalinfrastuctuur om ook grensoverschrijdend elektrisch te kunnen rijden. Daarnaast is kennisuitwisseling tussen bedrijven en kennisinstellingen in proeftuinen van belang. Er heeft overleg plaatsgevonden met Frankrijk en Duitsland over het mogelijk aanhaken bij de Frans-Duitse proeftuin Straatsburg-Stuttgart. Verder wordt onderzocht of en op welke wijze een grensoverschrijdende proeftuin met Noord-Rijn Westfalen kan worden opgezet.

Naast de nationale inspanningen is het ook van groot belang dat elektrisch rijden wordt opgepakt op Europees niveau. Nederland heeft dan ook verheugd gereageerd op presentatie van de mededeling «A European strategy on clean and energy efficient vehicles». Dit is een actieplan om groene en innovatieve voertuigen in Europa te stimuleren, met bijzondere aandacht voor elektrisch rijden. De inzet op Europees niveau zal zich vooral moeten richten op standaardisering van de benodigde laadinfrastuctuur en bevordering van de interne markt, zodat mensen met hun voertuig de grens over kunnen; het stimuleren van innovatie door betere samenwerking op het gebied van R&D; een ambitieus regelgevend kader voor CO₂ emissies van personenauto's; en uitwisseling van ervaringen (ondermeer in grensoverschrijdende proeftuinen). Deze inzet is eind mei in de Raadsconclusies bekrachtigd.

d. Rijksbijdragen investeringen onderzoek en ontwikkeling

Deze actielijn uit het Plan van Aanpak richt zich op het financieel stimuleren (en daaraan gekoppelde innovatiebevordering) van onderzoek, ontwikkeling en productie van elektrische voertuigen en/of onderdelen daarvoor en beoogt bestaande en nieuwe spelers te ondersteunen bij het verzilveren van de nieuwe mogelijkheden. Doel hiervan is het versterken van onze economie, het verbeteren van ons vestigingsklimaat, het vergroten van onze internationale concurrentiepositie en het bevorderen van de werkgelegenheid. Tegelijkertijd is geconstateerd dat ondernemers en kennisinstellingen voor de productie van elektrische voertuigen en onderdelen nog tegen belemmeringen aanlopen, bijvoorbeeld op het gebied van batterijtechnologie en veiligheid. Internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch en hybride rijden bieden ook volgens de industrie marktkansen in Nederland. HTAS (High Tech Automotive Systems) heeft dan ook aan het lopende innovatieprogramma een thema toegevoegd: Electric Vehicle Technology (EVT). Het thema EVT richt zich op aspecten waarin de Nederlandse automotive-sector een goede uitgangspositie heeft om in de ontwikkeling van elektrische voertuigen, componenten en onderdelen aan te kunnen sluiten bij de internationale ontwikkelingen. Op basis van deze kansen en belemmeringen analyse is de regeling HTAS-projecten Elektrische Voertuig-technologie gemaakt.

Deze regeling, waarvoor het ministerie van Economische Zaken € 15 miljoen ter beschikking heeft gesteld, richt zich op aspecten waarin de Nederlandse automotive-sector een goede uitgangspositie heeft om in de ontwikkeling van elektrische voertuigen, componenten en onderdelen aan

te kunnen sluiten bij de internationale ontwikkelingen. Projecten binnen deze regeling moeten naast de strategische hoofddoelen van de HTAS-regeling bijdragen aan:

- het krijgen en behouden van aansluiting bij internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden,
- het verbeteren van de internationale concurrentiepositie,
- het versnellen van het realiseren van elektrisch rijden (in Nederland).

Tenslotte dienen de projecten te leiden tot concepten die binnen enkele jaren in productie kunnen worden genomen. Daarom ligt de nadruk van de projecten op experimentele ontwikkeling en op activiteiten dicht op de productiefase. Projecten exclusief gericht op industrieel onderzoek zijn uitgesloten. De projecten moeten voorts passen binnen de volgende aandachtsgebieden: Chassis en body, Electric Powertrain, Control, Auxiliary equipment en Integratie.

Uit de 15 ingediende voorstellen zijn 10 projecten geselecteerd.

Daarnaast zijn door het Rijk de volgende onderzoeken gestart c.q. afgerond:

- *State of the art-studie*: D-Incert¹ voert een verkennende studie uit naar de «state of the art» van de technologische mogelijkheden op het gebied van elektrisch wegtransport en de sterkten van Nederland op het gebied van onderzoek en innovatie betreffende elektrisch vervoer. Het onderzoek richt zich op de thema's: batterijtechnologie, elektrische voertuigen, gebruikersperspectief, laad-, betaal- en energie-infrastructuur, ruimtelijke ordening, veiligheid en milieu. Bij dit onderzoek wordt samengewerkt met partijen als TNO en HTAC² alsmede met het innovatieprogramma HTAS. Rond de zomer worden de resultaten van het onderzoek verwacht. Vanuit het overzicht dat de studie oplevert, zal D-Incert vervolgens een voorzet leveren voor een innovatieprogramma voor de lange termijn.
- *Onderzoek en risicoanalyses (veiligheid) elektrische auto's en laadinfrastructuur*: omdat elektrische auto's in ontwerp, productie en gebruik wezenlijk verschillen van conventionele auto's, is een risicoanalyse uitgevoerd naar de veiligheidsaspecten van elektrische auto's en de bijbehorende laadinfrastructuur (TNO, KEMA en RDW). De risicoanalyse heeft in eerste instantie een «checklist» opgeleverd waaraan een auto zou moeten voldoen om veilig te zijn. Op basis van de bespreking van de rapportage met de ombouwspecialisten, is afgesproken om gezamenlijk een «best practices» leidraad te ontwikkelen en verdere praktijktesten uit te voeren.
- *Onderzoek nationale initiatieven*: afgelopen najaar zijn alle regionale en lokale initiatieven en projecten in kaart gebracht. Hierbij zijn de strategische prioriteiten, tijdshorizon, samenwerking en schaalgrootte geanalyseerd en de knelpunten beschreven. In totaal zijn 28 initiatieven in kaart gebracht van gemeenten, provincies, product- en dienstleveranciers, belangenverenigingen en kennisinstellingen. Uit het onderzoek blijkt dat regie en verbinding tussen de projecten grote meerwaarde heeft. Het Formule E-team is daar inmiddels mee bezig.
- *Onderzoek internationale projecten*: in navolging van het inventariseren van de Nederlandse situatie, zijn ook relevante internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden in kaart gebracht. Dit heeft geresulteerd in een informatieset over 15 landen die actief zijn op dit gebied, uitgesplitst naar overheidsbeleid, internationale samenwerking, producenten van sleutelcomponenten en relevante regionale projecten in stedelijke gebieden. Deze internationale vergelijking maakt duidelijk hoeveel in het buitenland gebeurt en wat we daar van kunnen leren.

¹ Dutch INnovation Centre for the Electrification of Road Transport, een kennisnetwerk voor bedrijven, organisaties en kennisinstellingen op het gebied van elektrisch vervoer.

² High Tech Automotive Campus gevestigd in Helmond.

- *Systeemanalyse en monitoring*: elektrisch rijden is een ontwikkeling die enerzijds veel kansen biedt, maar anderzijds nog de nodige belemmeringen en onzekerheden kent. Om op langere termijn effectief beleid te voeren en effecten te kunnen monitoren, is door TNO een systeemanalyse uitgevoerd. De systeemanalyse heeft inzichtelijk gemaakt welke parameters de introductie van elektrisch rijden op welke wijze beïnvloeden en hoe deze met elkaar samenhangen en zal worden benut voor het bijstellen van het beleid in de komende jaren.

e. Flankerend beleid

De fiscale behandeling van de elektrische auto speelt een belangrijke rol in het (te voeren) flankerend beleid van de overheid. In het totaalpakket aan overheids-maatregelen voor milieuvriendelijke auto's krijgt de elektrische auto nu de grootste stimulans. De volgende maatregelen zijn nu van kracht voor volledig elektrische auto's:

- vrijstelling van BPM bij aanschaf tot 2018;
- vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) tot 2018;
- vrijstelling van fiscale bijtelling voor zakelijke gebruikers tot en met 2014;
- MIA, VAMIL en KIA voor ondernemingen die investeren in een elektrisch voertuig bestemd voor bedrijfsmatig vervoer (MIA en VAMIL samen leiden tot een netto voordeel van maximaal 19%; het voordeel van de KIA is afhankelijk van de omvang van de totale investeringen van de onderneming).
- MIA en VAMIL voor vrij toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen;
- Ten aanzien van de elektriciteit gebruikt in auto's geen accijns, maar een in verhouding lagere energiebelasting.

Deze maatregelen leiden er – in combinatie met de lage gebruikskosten per kilometer (elektriciteit en onderhoud) – toe dat de zakelijk bereden elektrische auto financieel concurrerend wordt met een conventionele auto. Uit gesprekken met autoproducenten blijkt dat zij Nederland gunstig inschalen bij internationale vergelijkingen van stimuleringsmaatregelen. Dat leidt er nu mede toe dat automotive-partijen relatief grote contingenten elektrische auto's voor Nederland beschikbaar stellen.

MARKTSIGNAAL VOOR DE TOEKOMST

De marktpartijen in het Formule E-team signaleren dat door het controversieel verklaren van het wetsvoorstel op de kilometerbeprijzing nu onzekerheid ontstaat over de financiële stimulering van de elektrische auto in de komende jaren. De marktpartijen in het Formule E-team willen bij een volgend kabinet onder de aandacht brengen dat in de zakelijke markt door zowel producenten als afnemers sterk wordt gepleit voor een stabiele en langdurig vastgelegde financiële stimulering van elektrische auto's en doet een appèl om hieromtrent zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen. Dit zou voor het bedrijfsleven de onzekerheid over de relatief hoge investeringen in elektrische auto's reduceren.

Daarbij hebben de autoproducenten aangegeven dat zij in de overgang naar de elektrische auto de komende jaren ook veel plug-in hybrides en elektrische auto's met range extenders op de markt zullen brengen. Dit zijn auto's die al een behoorlijk groot elektrisch bereik zullen hebben (40 tot 60 km) en waarvan de CO₂-emissie al snel minder dan 50 g/km (cf. gangbare testcycli) zal zijn. Deze auto's komen in grote aantallen beschikbaar en zijn goed inzetbaar bij een nog incomplete oplaadinfrastructuur. Ze vormen daardoor een belangrijke tussenstap naar volledig elektrisch rijden. De marktpartijen in het Formule E-team pleiten ervoor

om deze nieuwe categorie autos bij toekomstige beleidswijzigingen goed in ogenschouw te nemen.

Uiteraard is het aan een komend Kabinet om al of niet beleid te maken. Deze signalen raken echter de kern van het stimuleringsbeleid voor de elektrische auto, daarom hechten wij eraan deze signalen toch in deze voortgangsrapportage op te nemen en daarmee recht te doen aan de opdracht aan het Formule E-team om ook ongevraagd te adviseren.

PROGRAMMATISCHE AANPAK

De in het Plan van Aanpak beschreven gefaseerde en programmatische aanpak voor elektrisch rijden is gekozen om het beleid op de verschillende fasen van de marktintroductie te kunnen toespitsen. Het biedt ruimte voor accentwijzigingen naar aanleiding van voortschrijdend inzicht. Tegelijkertijd zien we een eerste versnelling van de marktintroductie in Nederland. Deze wordt vooral veroorzaakt door de versnelde ontwikkeling en introductie van een aantal belangrijke automodellen en de relatief grote contingenten die daarvan aan Nederland worden toegekend. Het programmastadium van opschaling zal daardoor naar verwachting al in 2011 aanvangen en niet in 2012 zoals eerder verwacht. Deze versnelling maakt het wenselijk om kort na het aantreden van een nieuw kabinet (begin 2011) het plan van aanpak te actualiseren en daarover de Kamer in een volgende voortgangsrapportage te informeren.

TOT SLOT

De hiervoor geschetste gefaseerde en programmatische aanpak is gericht op een stapsgewijze introductie van de elektrische auto. Dat betekent dat de elektrische auto niet morgen al de oplossing biedt voor reductie van emissies. Daarvoor zijn de zeer zuinige verbrandingsmotoren de komende jaren onmisbaar. Bovendien zijn er naast elektrisch rijden nog andere opties voor duurzame mobiliteit.

Zo wordt ook ingezet op het gebruik van biobrandstoffen, aardgas/groen gas en waterstof.

De potentie en kansen van elektrisch rijden voor zowel klimaat (CO₂ reductie), milieu (luchtkwaliteit en geluid in steden) en economie (groei en innovatie) blijven evenwel onverminderd groot. Elektrische auto's zijn in dat perspectief zonder meer milieuvriendelijker dan conventionele auto's. Daarnaast zal elektrisch rijden noodzakelijk zijn voor behoud van mobiliteit bij afnemend aanbod van fossiele brandstoffen. Tenslotte geven de vele (voorziene) marktinitiatieven een structurele impuls aan onze economie en komt ook de Kabinetsdoelstelling economische groei en innovatie, van elektrisch rijden meer en meer in beeld.

Wij vertrouwen erop dat uw Kamer nog steeds onze ambitie voor elektrisch rijden deelt en ook met een volgend Kabinet de gekozen aanpak verder tot een succes wil maken.

De ministers van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Economische Zaken,
M. J. A. van der Hoeven