



Ministerie van Economische Zaken
T.a.v. de heer H.G.J. Kamp
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Croeselaan 15
3521 BJ Utrecht
Postbus 8242
3503 RE Utrecht

cc. cie.ez@tweedekamer.nl,

Contactpersoon
drs. V.C.F. Tersteeg
Secretaris Formule E-Team

T 088-6022719
M 06-53541330
secretariaat-fet@rvo.nl

Datum 22-11-2016

Betreft Formule E – Team roept het Kabinet op actief mee te werken aan een gemeenschappelijk uitvoeringsplan voor elektrisch vervoer.

Geachte heer Kamp, Excellentie,

1. Algemeen.

Met de 100.000 elektrische voertuigen en de 25.000 publiek toegankelijke laadpunten in ons land, is een stevig fundament gelegd onder onze ambitie om in 2035 zero – emissie vervoer te realiseren. Met de kennis en ervaring die we daarmee hebben opgebouwd, bieden we het bedrijfsleven de mogelijkheden om – vooral op het terrein van de laadinfrastructuur en aanpalende diensten – de kansen voor groene groei, samenhangend met onze koploperspositie te verzilveren.

Willen we echter de ambities, doelstellingen en afspraken uit het Energie akkoord en de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016 – 2020 realiseren en onze koploperspositie niet verliezen, dan moet er echt nog een tandje bij. Die versnelling moet gevonden worden in het op gang brengen van de consumentenmarkt; in meerjarige innovatie programma's en tegelijkertijd moet er nog flink geïnvesteerd worden in een landelijk dekkend netwerk voor de laadinfrastructuur.

Partijen in het Formule E – Team maken zich zorgen of we die ambitie wel kunnen waarmaken. Immers, de zakelijke markt voor elektrisch vervoer is na de aanscherping van het fiscale beleid zo goed als tot stilstand gekomen; onze voorstellen voor het op gang brengen van de consumentenmarkt roepen bij U vragen op of die wel kostenefficiënt en effectief zijn en de vrees bestaat dat de zakelijke lease – auto's, die als occasion op de markt komen via de handel grotendeels naar het buitenland zullen verdwijnen.

Tenslotte vergt het tot stand brengen van een landelijk dekkend netwerk voor laadinfrastructuur de komende periode nog enige ondersteuning. Alhoewel zichtbaar wordt dat in binnenstedelijke gebieden vooral in de Randstad een sluitende businesscase voor laadinfrastructuur binnen handbereik komt, geldt dat voorlopig niet voor de rest van ons land. De Green Deal voor de financiering van publiek toegankelijke laadinfrastructuur is een zeer effectief en trefzeker instrument gebleken, dat nu helaas zo goed als uitgeput is.

Kortom, nu elektrisch vervoer definitief in het straatbeeld zichtbaar wordt, is er volgens het Formule E – Team nog geen aanleiding om tevreden achterover te leunen. Integendeel, zoals gezegd, er is alle aanleiding om er nog een tandje bij te zetten en wij zijn daar volop voor gemotiveerd.

Wij kunnen dat echter niet alleen en het is van groot – psychologisch - belang dat ook het Kabinet een breed signaal afgeeft dat we er de komende paar jaar nog de schouders onder willen zetten!

2. Verdienpotentieel.

In onze brieven van 5 en 11 oktober jl. hebben we stilgestaan bij de kansen voor het bedrijfsleven als gevolg van onze koploerspositie. Die kansen zijn er nog steeds, maar zij staan wel onder druk. Waren wij eerst achter Noorwegen het tweede meest succesvolle land bij de introductie van elektrisch rijden (qua aantallen elektrische auto's), inmiddels zijn we afgezakt naar de vierde plaats. Voor ons bedrijfsleven is het van groot belang dat wij onze koploerspositie vasthouden. Nederlandse bedrijven zijn bijvoorbeeld wereldleider in de fabricage van laadpalen en bijbehorende dienstverlening.

Datum
22 november 2016

De ondertekening eerder deze week in Uw aanwezigheid van de overeenkomst tussen eViolin, de Nederlandse vereniging van operators en service providers verantwoordelijk voor toegang tot publieke laadinfrastructuur en het Europese roaming platform e – Clearing.net, waarbij gebruik gemaakt gaat worden van het in ons land ontwikkelde OCPI – protocol, betekent een enorme verbetering van de interoperabiliteit en levert daarmee ook gemak op voor de gebruiker over de grens.

In onze brief van 5 oktober jl. hebben we aangegeven, dat het realiseren van open protocollen de goedkoopste manier is om open data werkend te krijgen en daarmee ook weer nieuwe innovaties uit te lokken. Wij werken aan een robuust en integraal plan van aanpak om dat mogelijk te maken en hebben Uw steun, ook in organisatorische zin, daarbij nodig.

Het is juist op dit soort terreinen dat de Nederlandse industrie vooraanstaand en vooruitstrevend is. Zij kan die positie alleen maar waarmaken met een bloeiende en inspirerende thuismarkt.

Het Formule E – Team doet een dringend appèl op U om ook hier de komende jaren samen met ons gezamenlijk de schouders onder te zetten, zodat nieuwe werkgelegenheid, vooral in kansrijke sectoren een kans van slagen krijgt. Een gezamenlijke presentatie in het buitenland, zoals tijdens Uw bezoek aan de Verenigde Staten, begin volgend jaar, waarbij U een missie op het terrein van smart en e – mobility aanvoert, is in dat kader een goed voorbeeld.

Wij zijn verheugd met Uw ondersteuning voor een meerjarig R&D - innovatieprogramma elektrisch vervoer, waarover nu overleg wordt gevoerd met de TU Eindhoven en een aantal bedrijven. Met dit programma wordt invulling gegeven aan een cross – sectoraal thema in de topsectoren HTSM, Energie, Creatieve Industrie en Logistiek. Onderwerpen die daarbij aan de orde komen zijn elektrische commerciële zware voertuigen in de stedelijke omgeving, personen mobiliteit (incl. light electric vehicles) en laadinfrastructuur en smart grids. Zoals wij in onze brief van 11 oktober jl. hebben aangegeven, gaan we uit van een programma van enkele tientallen miljoenen euro's, waarvan het mooi zou zijn als de TKI – toeslag over de investeringen van de deelnemende bedrijven zou kunnen oplopen tot 50%.

3. Energietransitie.

Uit de scenario studie naar de toekomstige ontwikkeling van de laadinfrastructuur, die momenteel wordt uitgevoerd, wordt opnieuw duidelijk dat elektrisch vervoer een

schakel is in het nieuwe duurzame energiesysteem en de energietransitie en daarmee oplossingen kan aandragen rondom energieopslag in de toekomst. Ook is duidelijk dat de impact op de stabiliteit van het net door elektrische auto's significant kan zijn. Die impact kan betekenisvol worden verlaagd door slim laden en flexibiliteit vorm te geven.

Dat kan door innovatieve marktrollen mogelijk te maken; door de kosten voor de netaansluiting variabel te maken; door ruimte te geven om slim om te gaan met het laden van elektrische auto's en door programma verantwoordelijkheid mogelijk te maken voor elektrische rijders of laadpaal exploitanten.

Datum
22 november 2016

Het zou goed zijn als U in Uw te formuleren visie op de laadinfrastructuur - waarover hieronder meer – in elk geval opneemt, dat we bij de inrichting van de publieke laadinfrastructuur zorgen voor een voor alle elektrische rijders open en toegankelijk laadsysteem, dat ook aan de rijders de opties biedt om de batterij waarde te geven door bij te dragen aan de noodzakelijke flexibiliteit en dat tegen de laagst mogelijke kosten voor het hele systeem.

4. Laadinfrastructuur.

In Uw aanbiedingsbrief aan de Kamer bij ons plan van aanpak voor de consumentenmarkt heeft U ook een toekomstvisie aangekondigd voor de laadinfrastructuur met een doorkijk naar 2035.

Door het bureau Ecofys en TU Eindhoven wordt een scenariostudie uitgevoerd, waarbij partijen uit het Formule E – Team de gelegenheid hebben om in verschillende stadia input te leveren. Wij zijn U daarvoor erkentelijk. Alhoewel nog onduidelijk is welke beleidsmatige conclusies U aan die scenario's wilt verbinden, maakt de studie wel zichtbaar dat het zorg dragen voor een goede laadinfrastructuur een noodzakelijke en kosteneffectieve manier is om de overstap naar duurzame elektrische auto's te faciliteren.

Om een gefundeerde laadstrategie te formuleren, is het nodig een voorspelling te doen over toekomstige verkopen van elektrische auto's, over de ontwikkeling van autonoom rijden en autodelen, alsmede over de verdeling thuisladen, werk gerelateerd laden en publiek laden (snel en 'langzaam'). Uiteraard kleven daar allerlei onzekerheden aan, maar het lijkt verstandig qua aantallen de ramingen van de Nationale Energie Verkenning (NEV) als uitgangspunt te nemen.

Wel is duidelijk dat in alle scenario's tot aan ongeveer 2020 / 2025 een forse investering in publieke laadinfrastructuur een 'no regret' investering is. Wij pleiten er voor die investering mogelijk te maken, bijvoorbeeld in de vorm van een hernieuwde Green Deal voor de financiering van de publieke laadinfrastructuur van een vergelijkbaar bedrag (€5 à €6 miljoen euro). Daarbij moet het streven er onverkort op gericht blijven de kosten van de laadinfrastructuur betekenisvol te verlagen en het gebruik ervan te verhogen. Recent onderzoek van het Nationaal Kennisplatform voor de Laadinfrastructuur heeft aangetoond dat we daar op de goede weg zijn.

Partijen uit het Formule E – Team, verzameld in de werkgroep Laadinfrastructuur werken aan een set aanbevelingen voor de markt van laadinfrastructuur, waarbij de overheid een sturende rol speelt om de benodigde kaders te scheppen en de markt verantwoordelijk is om de gewenste kostenverlaging te realiseren.

5. De Consumentenmarkt.

In de afgelopen periode hebben we een twee maal (5 en 11 oktober jl.) in een brief aan U een lans gebroken voor een actief, gezamenlijk beleid op het terrein van

elektrische mobiliteit en de consumentenmarkt. We deden dat naar aanleiding van Uw reactie op ons plan van aanpak voor de consumentenmarkt en ter voorbereiding op het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Economische Zaken, voorzien voor 13 oktober jl., dat nu op 29 november as. gaat plaatsvinden. Zoals verzocht in onze brief van 11 oktober jl. hebben wij overleg gevoerd met CE Delft en het Planbureau voor de Leefomgeving, die de effecten van onze voorstellen nader hebben beoordeeld. Ons beeld na lezing van de onderzoeksrapporten werd in dit overleg bevestigd.

Datum
22 november 2016

Gegeven de korte tijdspanne voor het onderzoek, dat meer het karakter heeft van een quick scan, aldus de onderzoekers, kleven er nog veel onzekerheden aan de uitkomsten. Dat betreft zowel het onderzoeksmodel en de doorwerking van de gehanteerde subsidie elasticiteiten, als de verklaring voor de tegenstrijdige ervaringen in binnen – en buitenland. Zowel CE Delft als het Planbureau voor de Leefomgeving streven naar meer stevigheid in hun onderzoeksmethodiek, maar geven aan dat niet binnen deze korte periode te kunnen aanleveren. Zoals eerder aangegeven willen wij graag onze deskundigheid en ervaring inzetten om die stevigheid te realiseren.

Als het beeld bevestigd zou worden dat een aanschafsubsidie of een laadtegoed niet het meest kostenefficiënte instrument is, dan is er aanleiding te meer om goed te kijken welke ervaringen in het buitenland worden opgedaan met instrumenten om de consumentenmarkt op gang te brengen, waarom die wel succesvol zijn, welke factoren daarbij een rol spelen en wat de uitwerking daarvan in eigen land zou kunnen zijn.

Wij zouden er derhalve voor willen pleiten die tijd te gebruiken om gezamenlijk met de onderzoeksbureaus en met U tot nadere voorstellen te komen. Tenslotte is het introduceren van elektrische mobiliteit niet alleen een technisch of een ruimtelijk – economisch vraagstuk, maar misschien wel vooral een sociaal vraagstuk, waarbij veel onzekerheden en twijfels overwonnen moeten worden.

6. Conclusie.

Samenvattend, de partijen in het Formule E – Team denken dat er momentum is om de introductie van elektrisch vervoer te versnellen.

Wij denken dat het kan, dat het nodig is en dat we er alleen in een gezamenlijk publiek / private aanpak in gaan slagen.

Het Formule E – Team werkt aan een concreet uitvoeringsplan en een set aanbevelingen op de in deze brief benoemde punten en wij roepen het Rijk op daar actief aan mee te werken.

Parallel daaraan, zouden die investeringen in de laadinfrastructuur die in ieder geval nodig zijn van een passende financiering moeten worden voorzien.

Met vriendelijke groet,
mede namens de partijen verzameld in het
Formule E – Team,



Bert Klerk
Voorzitter Formule E – Team