

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

2980

Vragen van het lid **Sienot** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Slechts 3 procent nieuwe auto's elektrisch: de schuld van autodealers* (ingezonden 7 juni 2018)

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 augustus 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Slechts 3 procent nieuwe auto's elektrisch: de schuld van autodealers?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat in Nederland slechts drie tot vier procent van de nieuwe autokopers een elektrische auto aanschaft, terwijl de interesse tien keer zo groot is² en het al voor 20% van de potentiële kopers goedkoper is?³ Zo ja, welke oorzaken liggen hier volgens u aan ten grondslag?

Antwoord 2

Dat in 2017 circa 3% van alle nieuwe registraties uit Elektrische voertuigen (dat wil zeggen volledig elektrisch, plug-in hybride of elektrisch met range extender) bestond kan ik bevestigen. Ik wil wel toevoegen dat het totale aantal volledig elektrische voertuigen in 2017 is toegenomen met 61% ten opzichte van 2016 en dat in de eerste helft van 2018 al meer nieuwe volledig elektrische auto's verkocht werden dan in geheel 2017.⁴ Uit de modelberekeningen van het rapport wordt vooral duidelijk dat voertuigen uit het topsegment sneller gunstiger worden. Voor het achterblijven van de adoptie

¹ AD, 25 mei 2018, «Slechts 3 procent nieuwe auto's elektrisch: de schuld van autodealers?» (<https://www.ad.nl/economie/slechts-3-procent-nieuwe-auto-s-elektrisch-de-schuld-van-autodealers~a1c1908a/>)

² ANWB, Elektrisch Rijden Monitor 2017 (https://www.anwb.nl/binaries/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/mobiliteit/elektrisch_rijden_monitor_2017.pdf)

³ Sparkcity, «Nieuwe inzichten over elektrisch vervoer in Nederland» (<http://sparkcity.org/wp-content/uploads/2018/02/Nieuwe-inzichten-over-elektrisch-vervoer-in-Nederland.pdf>)

⁴ Bron: RVO, Cijfers Elektrisch Vervoer <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

van elektrische voertuigen worden in het rapport al mogelijke oorzaken aangereikt, zoals de onbekendheid met elektrisch rijden, de vermeende beperkte actieradius, bekendheid met de laadinfrastructuur en het aantal beschikbare modellen. In de «ANWB Elektrisch Rijden Monitor 2017» worden ook nog de (hoge) aanschafprijs van elektrische auto's als ook het (onzeker) gebruik van de auto op vakantie aangevoerd. Ik herken deze punten.

Vraag 3

Hebt u kennisgenomen van het onderzoek in Nature Energy⁵ waaruit blijkt dat Scandinavische autoverkopers mogelijke kopers verkeerd informeren over specificaties van elektrische auto's en zelfs sterk sturen naar de koop van benzine- of dieselveertuigen? Kunt u bevestigen of deze situatie ook voor Nederland geldt?

Antwoord 3

Ja daar heb ik kennis van genomen. In hoeverre deze situatie zich ook in Nederland voordoet is mij niet bekend.

Vraag 4

Bent u bereid de uitkomsten van het onderzoek in Nature Energy en het trainen van personeel voor de verkoop van elektrische auto's te bespreken met de relevante organisaties, zoals de Rijwiel- en Automobiellndustrie (RAI) Vereniging en de Bond van Autohandelaren en Garagehouders (BOVAG)? Is dit onderwerp aan de orde gekomen aan de mobiliteitstafel?

Antwoord 4

Ja, daar ben ik toe bereid. Ik bespreek het onderwerp met de sector (Formule E-Team) en aan de mobiliteitstafel.

Vraag 5

Deelt u de mening van de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond (ANWB) en Natuur en Milieu dat het aannemelijk is dat Nederlandse autodealers, net als de Scandinavische, ook weinig elektrische auto's verkopen doordat de verdiensten van bijvoorbeeld «after sales» lager zijn, aangezien elektrische auto's veel minder onderhoud vergen?⁶

Antwoord 5

Ik deel de conclusie van het BOVAG-rapport dat de komst van de elektrische auto onomkeerbaar is en op stoom begint te komen in Nederland en dat de sector wordt opgeroepen hiermee rekening te houden en vooruit te kijken op de consequenties daarvan voor hun verdienmodel. Ik vind het een gemis dat het rapport alleen kijkt naar de betekenis van de komst van de elektrische auto voor de aftersale markt en niet op andere producten van de branche (zoals occasions, (private) lease en deelauto). Dat er in theorie prikkels kunnen zijn om minder elektrische auto's te verkopen is mogelijk. Ik heb daar in de praktijk nu geen aanwijzingen voor.

Vraag 6, 7

Welke rol kan de overheid volgens u spelen in het faciliteren van autodealers naar een succesvolle transitie in een snel veranderende auto-industrie door de komst van nieuwe technologieën, zoals elektrisch rijden en het streven van het kabinet naar de verkoop van 100% emissievrije auto's in 2030? Bent u bereid samen met alle betrokken partijen de kennis bij autodealers en publiek over elektrisch rijden te vergroten? Kunt u een overzicht geven van uw voorgenomen acties om verkoop van elektrische voertuigen te stimuleren?

Antwoord 6, 7

Ja, aan de mobiliteitstafel bespreek ik met de brancheorganisaties en het Formule E-team de transitie naar elektrisch rijden. Eind dit jaar wil ik met hen een gezamenlijk maatregelenpakket vastleggen in het klimaatakkoord.

⁵ «Dismissive and deceptive car dealerships create barriers to electric vehicle adoption at the point of sale», 21 mei 2018, <http://www.nature.com/articles/s41560-018-0152-x>

⁶ BOVAG, «De impact van EV op het autobedrijf» (<https://mijn.bovag.nl/onderzoek/>)

Belangrijke bespreekpunten zijn mogelijke stimuleringsmaatregelen, laadinfrastructuur (bijvoorbeeld maatregelen voor het versnellen van het aanvraag en realisatieproces van laadinfrastructuur, ontwikkeling van open standaarden en protocollen in Europa, stimulering van de uitrol van smart charging) en flankerende maatregelen (zoals parkeerdifferentiatie en afspraken met werkgevers over de inzet van elektrische auto's). Duidelijk is dat de transitie naar elektrisch rijden voor alle betrokken partijen uitdagingen met zich meebrengt. Daarom bespreek ik ook hoe de kosten over de totale levensduur van het voertuig zichtbaar kunnen worden gemaakt voor de consument en hoe de kennis over elektrische voertuigen bij dealers vergroot kan worden door middel van cursussen. Daarnaast bezien wij de mogelijkheden van een brede communicatiecampagne om de voordelen van elektrisch rijden onder de aandacht te brengen. Tot slot wil ik benadrukken dat voor het behalen van de doelstelling uit het Regeerakkoord ook externe factoren zoals Europees beleid en met de name de marktontwikkeling van elektrisch vervoer cruciaal zijn. Naast het bovengenoemde nationale beleid zal dit ervoor moeten zorgen dat elektrisch rijden uiteindelijk voor iedereen betaalbaar, aantrekkelijk en vertrouwd wordt. Elektrisch vervoer levert dan een cruciale bijdrage aan de CO₂-reductie maar ook aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan de energietransitie (via smart charging).