

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

### 3558

Vragen van de leden **Geurts** en **Bontenbal** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat over *mogelijke extra kosten bij snelladers voor automobilisten* (ingezonden 25 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

Kent u het bericht «Automobilist betaalt te veel bij laadpaal»?<sup>1</sup>

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

Klopt het dat automobilisten die hun stekerauto aan een snellader opladen bij een DC snellaadstation vaak veel minder energie krijgen geleverd dan waarvoor zij betalen? Zo ja, hoe kan dat en waar blijkt dit uit?

Antwoord 2

Ik heb kennisgenomen van de beschrijving die het artikel toedicht aan NMI. Ik zie echter voornamelijk 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

<sup>1</sup> De Telegraaf, 23-6-2021, Automobilist betaalt te veel bij laadpaal, (<https://www.telegraaf.nl/financieel/1216385645/automobilist-betaalt-te-veel-bij-laadpaal>).

afgenomen (de energie die door de laadkabel gaat). De exploitanten geven 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

Klopt de constatering van het Nederlandse Meetinstituut (NMI) dat als fabrikanten geen rekening houden met het energieverlies en de meetmethode niet goed is gecertificeerd de consument extra onkosten zouden kunnen krijgen?

### Antwoord 3

Fabrikanten en exploitanten van laadpalen, waaronder snelladers, zijn nu al gebonden aan bepalingen in algemene consumentenwetgeving. Op grond daarvan is een handelaar verplicht om aan de consument te leveren waarvoor deze betaalt en de consument moet voorafgaand, tijdens en na het laden worden geïnformeerd over het tarief en de hoeveelheid kWh die geleverd wordt. Deze informatie moet duidelijk, eenvoudig en niet misleidend zijn. Consumenten die zich zorgen maken kunnen zich met klachten wenden tot de leverancier, de rechter en/of de toezichthouder Autoriteit Consument en Markt (ACM). Uit controles van de ACM<sup>2</sup> en de eerste editie van de «Benchmark prijs transparantie»<sup>3</sup> 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 4

Hoe gaat u om met deze informatie gezien het feit dat door de toename in het gebruik van elektrische auto's de verwachting is dat er heel snel meer snelladers bij zullen komen?

### Antwoord 4

Mijn voorkeur gaat uit naar op Europees niveau geharmoniseerde regelgeving met betrekking tot de metrologische aspecten van laadpalen. Ook de laadpuntexploitanten zelf pleiten hiervoor in Europees verband. Nederland levert een actieve bijdrage aan de ontwikkelingen op mondiaal (OIML: Organisation Internationale de Métrologie Légale) en Europees niveau. Op dit moment is een aanbeveling van OIML in een vergevorderd stadium en komen nieuwe normen voor gelijkstroom-meters beschikbaar. Ik geef het volgende kabinet in overweging om, zodra er internationale overeenstemming is over de te stellen eisen, te bezien of het mogelijk en wenselijk is deze alvast in nationale regelgeving te verankeren.

### Vraag 5

Waarom zijn er net als bij brandstofpompstations geen regels opgesteld over levering zodat duidelijk is hoeveel stroom de snellader daadwerkelijk levert?

### Antwoord 5

Laadpalen vallen onder de Metrologiewet wat betreft de gebruikte meters. Voor de meters in wisselstroomlaadpalen (het merendeel van de huidige publieke laadpalen) zijn onder de Metrologiewet reeds eisen gedefinieerd. De Metrologiewet verwijst hiervoor naar de eisen in de Europese meetinstru-

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

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

mentenrichtlijn. Voor gelijkstroom zijn de eisen nog in ontwikkeling. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 moeten handelaren op grond van de bestaande (consumenten)regelgeving consumenten leveren waarvoor deze betalen en duidelijke, eenvoudige en niet misleidende informatie verstrekken over de prijs en de hoeveelheid.

#### Vraag 6

Hoe kijkt u er tegen aan dat Duitsland nu het enige land is dat een wettelijk kader heeft over energieleveranties bij snelladers? Hoe beoordeelt u dit wettelijk kader?

#### Antwoord 6

Ik geef de voorkeur aan Europees geharmoniseerde regelgeving. Het zal naar verwachting nog de nodige tijd vergen voordat deze Europese regelgeving daadwerkelijk van kracht wordt. Wel ga ik ervan uit dat er dit jaar nog duidelijkheid ontstaat over de te stellen eisen. In de discussie over de te stellen eisen worden het wettelijk kader van Duitsland en de achterliggende overwegingen meegenomen.

#### Vraag 7

Bent u bereid om in Europa te pleiten voor een Europees wettelijk kader? Zo ja, op welke termijn? Zo niet, hoe kijkt u aan tegen een nationaal wettelijk kader?

#### Antwoord 7

Ja, daartoe ben ik bereid. Met betrekking tot de metrologische aspecten van laadpalen draagt Nederland momenteel al actief bij aan de ontwikkeling van een Europees wettelijk kader. Omdat Europese regelgeving niet op korte termijn te verwachten is, geef ik het volgende kabinet in overweging om, zodra er internationale overeenstemming is over de te stellen eisen, te bezien of het mogelijk en wenselijk is deze alvast in nationale regelgeving te verankeren.