



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Addendum bij het Kansenrapport Elektrisch Vervoer in het Verenigd Koninkrijk 2019

Addendum bij het [Kansenrapport](#) Elektrisch Vervoer in het Verenigd Koninkrijk 2019

Opgesteld door	Nederlandse ambassade Londen APPM Management Consultants BV
Contactpersoon	Terence Speijer terence.speijer@minbuza.nl
Met een bijdrage van	Simone ten Have Mark van Kerkhof
Datum	Maart 2021

Inleiding

Voor u ligt het addendum bij het Kansenrapport Elektrisch Vervoer in het Verenigd Koninkrijk uit maart 2019. Dit document is een aanvulling bij het Kansenrapport waarbij de ontwikkelingen tussen maart 2019 en maart 2021 zijn opgenomen. Sinds maart 2019 zijn er Brexitafspraken gemaakt en heeft het Verenigd Koninkrijk een nieuw tienpuntenplan opgesteld voor 'groen herstel', waarvan duurzame mobiliteit onderdeel is. Nieuw is onder andere dat de uitfasering van verkoop van nieuwe benzine- en dieselauto's is vervroegd naar 2030. Ook is er een plan voor snelladen opgesteld: the Rapid Chargepoint Vision¹. Deze ontwikkelingen en wat dit betekent voor de kansen van het Nederlandse bedrijfsleven op het gebied van elektrisch vervoer leest u in dit addendum.

Voor de vier inhoudelijke hoofdstukken (H2 t/m H6) van het Kansenrapport uit 2019 is verkend of er sinds het uitkomen van het vorige kansenrapport aanpassingen zijn. Om de leesbaarheid te bevorderen, is ervoor gekozen om de titels en hoofdstuknummers gelijk te houden met het oorspronkelijke document.

Inhoudsopgave

1. Achtergrond	2
2. Elektrisch vervoer: wereldwijde trends en ontwikkelingen	2
2.1. Wereldwijde trends	2
2.2. Klimaatdoelstellingen.....	3
3. Context Verenigd Koninkrijk	3
3.1. EV-marktaandeel en trends.....	3
3.2. Nationaal Overheidsbeleid: Race to Zero en Ten Point Green Plan.....	5
3.3. Belangrijkste regionale verschillen	7
4. EV-markt in het Verenigd Koninkrijk.....	8
5. Kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven per EV-cluster.....	9
6. Brexit.....	10

¹ Government vision for the rapid chargepoint network in England (mei 2020), <https://www.gov.uk/government/publications/government-vision-for-the-rapid-chargepoint-network-in-england/government-vision-for-the-rapid-chargepoint-network-in-england>

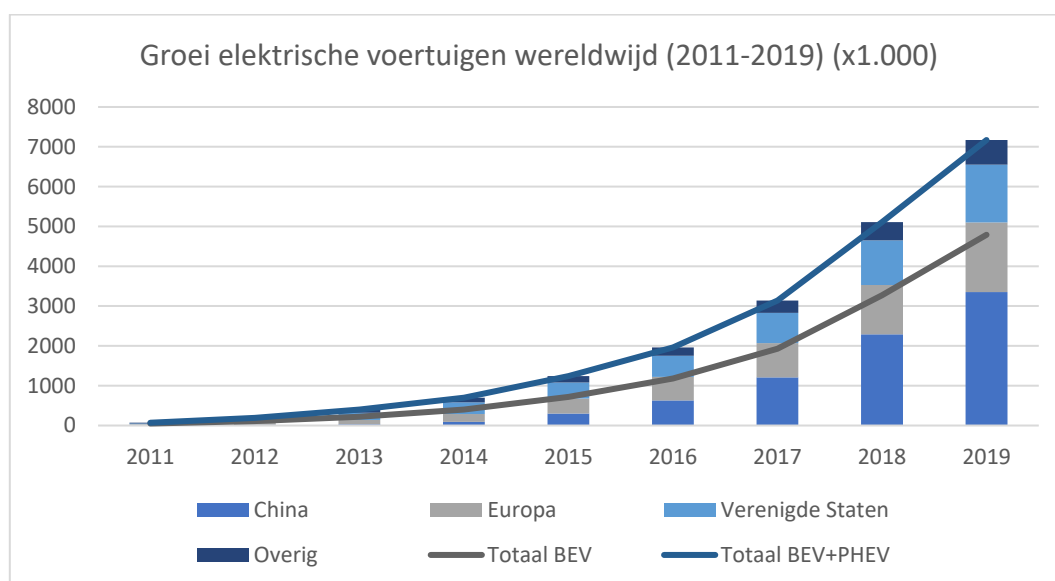
1. Achtergrond

Voor de achtergrond over elektrisch vervoer in het Verenigd Koninkrijk verwijzen we u naar het Kansenrapport uit 2019. Hier zijn geen aanvullingen of wijzigingen van toepassing.

2. Elektrisch vervoer: wereldwijde trends en ontwikkelingen

2.1. Wereldwijde trends

Wereldwijd groeit elektrisch vervoer (EV) sterk. In 2019 werden er meer dan 2,1 miljoen elektrische voertuigen verkocht, waarmee het totale wagenpark eind 2019 op 7,2 miljoen elektrische voertuigen wereldwijd uitkwam. 47% van deze 7,2 miljoen voertuigen rijden in China. In figuur 1 is te zien hoe het aantal elektrische voertuigen per werelddeel groeit tussen 2011 en 2019.²



Figuur 1: Groei elektrische voertuigen wereldwijd tussen 2011 en 2019 (BEV = batterij elektrisch voertuig; PHEV = Plug-in Hybride Elektrisch Voertuig)³

Ook in 2020 groeide het aantal elektrische voertuigen hard, tot meer dan 10 miljoen wereldwijd. 2020 was wederom een recordjaar voor elektrische voertuigen: het aantal verkochte elektrische voertuigen groeide met 40%. Dit gebeurde ondanks de coronacrisis en terwijl het totale aantal verkochte auto's wereldwijd afnam met ongeveer 14%. Tijdens het eerste halfjaar van 2020 zorgden lockdowns voor verstoorde productieketens en een grote dip in consumentenvraag naar nieuwe auto's. Maar dankzij stevig beleid gericht op het halen van emissiedoelen, dalende kosten van batterijen, en meer verschillende elektrische modellen op de markt, bleef de markt voor elektrische voertuigen ondanks de crisis groeien⁴. Wereldwijd vormt het aandeel elektrische voertuigen ongeveer 1% van het totale wagenpark⁵.

Verdere stijging van de verkoop van elektrische voertuigen wordt verwacht en gestimuleerd. Zowel door overheidsbeleid als verschuivende doelstellingen van de auto-industrie. Ook wordt verwacht dat

² International Energy Agency, *Global EV Outlook 2020*, 2020, <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

³ Gebaseerd op: International Energy Agency, *Global EV Outlook 2020*

⁴ International Energy Agency, *How global electric car sales defied covid 2019 in 2020*, januari 2021

<https://www.iea.org/commentaries/how-global-electric-car-sales-defied-covid-19-in-2020>

⁵ International Energy Agency, *Electric car market shares in EVI countries*, november 2019, <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/electric-car-market-shares-in-electric-vehicle-initiative-evi-countries>

de trends van toenemende batterijcapaciteit, steeds grotere actieradius en dalende prijzen van elektrische voertuigen zich net als de afgelopen jaren doorzetten.

Wat betreft laadsnelheden en -technieken wordt er wereldwijd het meest thuis en op het werk geladen met (AC) 'slow chargers' met snelheden tot 22 kW. In 2019 waren er ongeveer 7,3 miljoen laadpunten wereldwijd, waarvan ongeveer 6,5 miljoen op privaat terrein zoals thuis op de oprit, bij appartementencomplexen en op het werk. In het VK zijn bijna 290.000 private laadpunten. Er is blijvende aandacht voor en er zijn vele pilots met slimme laadoplossingen zoals *smart charging*, *load balancing* en *Vehicle-to-grid* (V2G).

2.2. Klimaatdoelstellingen

In navolging van internationale klimaatafspraken, hebben verschillende nationale overheden landelijke doelstellingen gesteld om voor een bepaald jaar geen nieuwe 'fossiele' personenauto's meer te verkopen. Eind 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk aangekondigd een nieuwe tweetrapsstrategie te hanteren:

1. De datum voor het uitfaseren van de verkoop van nieuwe benzine- en dieselauto's en busjes wordt naar voren gehaald, naar 2030.
2. Vanaf 2035 moeten alle nieuwe personenauto's en busjes volledig zero emissie 'aan de uitlaat' zijn vanaf 2035.

Tussen 2030 en 2035 in mogen nieuwe auto's en busjes worden verkocht als ze voldoende afstand zero emissie kunnen afleggen (bijvoorbeeld plug-in hybrides). Exacte afspraken over hoeveel afstand dit moet zijn worden nader afgestemd in consultaties met betrokken partijen⁶. In hoofdstuk 3 worden de situatie en het beleid van het Verenigd Koninkrijk in meer detail toegelicht.

3. Context Verenigd Koninkrijk

3.1. EV-marktaandeel en trends

Aantal elektrische voertuigen is de afgelopen jaren verder toegenomen, zoals te zien in onderstaande grafiek. In totaal waren er eind februari 2021 455.000 plug-in auto's geregistreerd in het Verenigd Koninkrijk. Hiervan zijn er meer dan 215.000 volledig elektrisch⁷. Dit is 0,6% van het Britse wagenpark. Met plug-in hybrides erbij opgeteld is dit 1,3% van het totale wagenpark; 13% van het aantal nieuw verkochte auto's in februari 2021 was een plug-in hybride personenauto.

Ter vergelijking, eind februari 2021 in Nederland is het aandeel van volledig elektrische auto's in het wagenpark 2%, en inclusief plug-in hybrides is dit zelfs 3,3% van het totale wagenpark⁸.

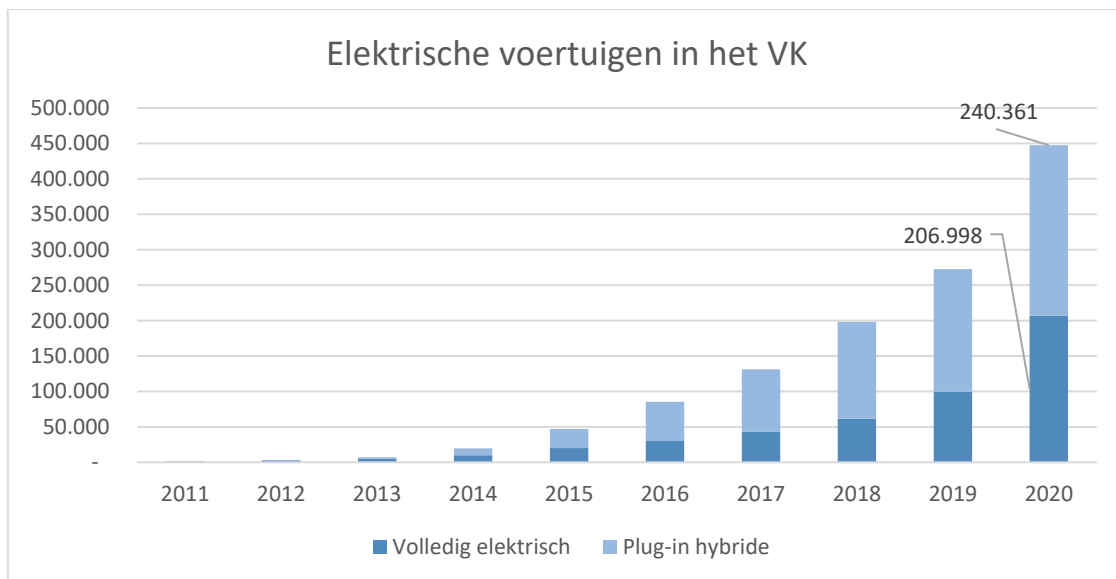
De toename in populariteit van elektrisch rijden kan onder meer worden verklaard door het groeiende aanbod aan modellen elektrische voertuigen, waardoor de consument meer keuze heeft. Ook is de publieke opinie ten aanzien van elektrisch rijden positief veranderd en wordt het netwerk van laadinfrastructuur steeds verder uitgebreid, waardoor elektrisch rijden steeds toegankelijker wordt. Ondanks deze positieve ontwikkelingen blijft het percentage elektrische voertuigen nog steeds relatief beperkt. Voor consumenten zijn de belangrijkste argumenten om (nog) niet over te stappen naar

⁶ UK government, *Government takes historic step towards net-zero with end of sale of new petrol and diesel cars by 2030*, <https://www.gov.uk/government/news/government-takes-historic-step-towards-net-zero-with-end-of-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-by-2030>

⁷ Next Green Car, *Electric car market statistics*, <https://www.nextgreencar.com/electric-cars/statistics/> (feb 2021)

⁸ RVO, *Electric Vehicle Statistics in the Netherlands* (Feb 2021), https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/03/Statistics%20Electric%20Vehicles%20and%20Charging%20in%20The%20Netherlands%20up%20to%20and%20including%20February%202021_0.pdf

elektrisch rijden enerzijds de relatief hoge aanschafprijs en anderzijds zorgen over voldoende beschikbare laadinfrastructuur⁹.



Figuur 2: Het aantal elektrische personenauto's in het VK van 2011-2020.¹⁰

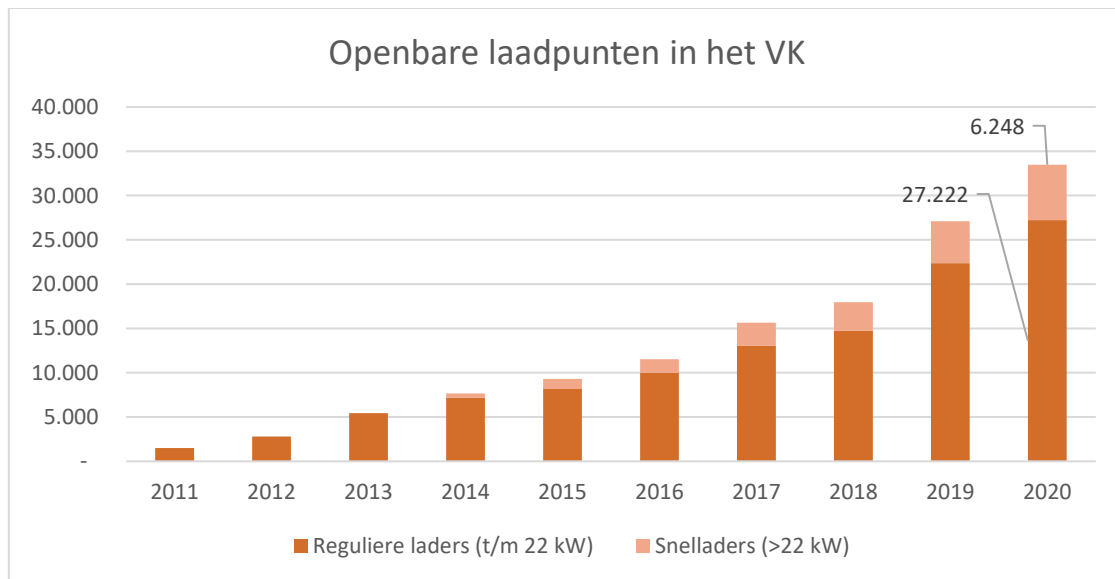
Het aantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen in het Verenigd Koninkrijk is ook toegenomen de afgelopen periode, zoals te zien in onderstaande grafiek. Eind 2020 bevinden zich volgens Zap-Map ruim 23.000 openbare laadpunten in het Verenigd Koninkrijk op bijna 15.000 locaties. Volgens het European Alternative Fuels Observatory zijn er zelfs bijna 33.000 laadpunten in maart 2021, gebaseerd op zowel Zap-Map data als data van Eco-Movement¹¹. Uitgaande van het laagste aantal is dit nog steeds een enorme groei in laadinfrastructuur: het aantal openbare laadpunten is tussen 2016 en 2020 gegroeid met maar liefst 220%. Ook is een trend te zien in een toenemend aandeel reguliere laders (tot 22 kW). Dit komt naar verwachting omdat lokale overheden zorgen voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur op straat, voor mensen zonder eigen oprit. Onderzoek door de Social Market Foundation naar elektrisch vervoer suggereert hierbij wel een verschil tussen de lokale overheden in bijvoorbeeld steden versus landelijke gebieden. Dit hangt vaak samen met de beschikbare middelen en expertise bij de lokale autoriteiten¹².

⁹ SMMT, *Delivering the triple bottom line: a blueprint for the electric vehicle revolution* (maart 2021)

¹⁰ Gebaseerd op: European Alternative Fuels Observatory, United Kingdom. *Total number AF Vehicles (2020)*. <https://www.eafo.eu/countries/united-kingdom/1758/summary/compare>

¹¹ <https://www.eafo.eu/countries/united-kingdom/1758/sources>

¹² Social Market Foundation – Amy Norman, *Together in electric dreams?* (maart 2021)



Figuur 3: Groei van het aantal laadpunten per laadsnelheid in het VK (2011-2020).¹³

3.2. Nationaal Overheidsbeleid: Race to Zero en Ten Point Green Plan

Zoals hierboven benoemd heeft het Verenigd Koninkrijk de ambities voor de verduurzaming van wegtransport aangescherpt in 2020. Er wordt niet meer gesproken over de *Road to Zero* (2018), maar over de *Race to Zero* (2020). Een andere kleine maar tekenende verandering uit december 2020 is de naamgeving van het Britse overheidsteam dat werkt aan de elektrificatie van transport: dat veranderde zijn naam van Office for Low Emission Vehicles (OLEV) naar Office for Zero Emission Vehicles (OZEV). Dit sluit beter aan bij de vernieuwde doelstellingen van het Verenigd Koninkrijk om 'net zero' te bereiken in 2050. OZEV coördineert het overheidsbeleid met betrekking tot elektrisch vervoer.

Het Verenigd Koninkrijk heeft in november 2020 het "[Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution](#)" gepubliceerd. Hierin staan tien uitgangspunten waarmee de Britten willen bouwen aan een betere industrie, met meer 'groene banen' en met een versnelling van het pad naar 'net zero'.

Uitgangspunten gaan over de bredere verduurzaming van de maatschappij, met onder andere windenergie, waterstof, kernenergie, groen financieren en innoveren, en het versnellen van de transitie naar zero emissie voertuigen op de weg.

In het uitgangspunt over elektrisch vervoer wordt benoemd dat zero emissie vervoer 'het meest zichtbare kan zijn van ons vermogen om tegelijkertijd banen te creëren, de Britse industrie te versterken, uitstoot te verlagen, en te blijven reizen'. Er wordt £2,8 miljard gereserveerd om de Britse (verduurzamende) auto-industrie te ondersteunen. Het doel is om bijna 300 Mton CO₂ te besparen tot 2050. De verkoop van nieuwe benzine en dieselauto's is niet meer toegestaan vanaf 2030. Dit is maar liefst tien jaar eerder dan voorheen aangekondigd. Vanaf 2035 mogen er alleen nog maar zero emissie voertuigen worden verkocht, dus ook geen hybrides meer.

De investering van het Verenigd Koninkrijk in de Britse auto-industrie komt ten goede aan (1) 'gigafabrieken' in het Verenigd Koninkrijk voor de productie van elektrische voertuigen, waar veel Britten aan het werk kunnen, (2) laadinfrastructuur, waaronder snelladers langs hoofdwegen en reguliere laders bij woningen en kantoren zodat laden net zo toegankelijk wordt als tanken, (3) aanschafsubsidie voor de consument, waarmee de aanschafprijs van personenauto's, taxi's, bestelbussen en motoren een paar duizend pond lager wordt. Deze aanschafsubsidie bestond al en

¹³ Gebaseerd op European Alternative Fuels Observatory, United Kingdom. *Normal and high-power public recharging points (2020)*. <https://www.eafo.eu/countries/united-kingdom/1758/infrastructure/electricity>

wordt hiermee verder verlengd tot minimaal 2023. Ook zijn er subsidieregelingen voor lokale autoriteiten om laadinfrastructuur te installeren¹⁴.

Zwaar vervoer

Daarnaast wordt er nog besloten over een concrete datum waarop ook vrachtovervoer zero emissie moet zijn. Het Verenigd Koninkrijk gaat 'freight trials' uitvoeren om meer te weten te komen over waterstof- en andere vormen van zero emissie trucks¹⁵.

Bussen

In het ten point plan staat ook dat het Verenigd Koninkrijk 4.000 elektrische of waterstofbussen wil produceren en gebruiken in het Verenigd Koninkrijk. In de recent gepubliceerde Bus Back Better Strategy worden de plannen en doelstellingen voor bussen verder toegelicht. Daarnaast is in een consultatie uitgevraagd wat de datum moet worden vanaf wanneer de verkoop van nieuwe dieselbussen verboden kan worden¹⁶.

3.2.1. Electric Vehicle Energy Taskforce

Sinds 2018 bestaat in het Verenigd Koninkrijk de Electric Vehicle Energy Taskforce, waarbij de auto- en energiesector samen voorstellen doen aan overheid en bedrijfsleven die ervoor moeten zorgen dat het energiesysteem van het Verenigd Koninkrijk het massaal gebruik van elektrische voertuigen kan versnellen en tegelijkertijd daar zelf voordeel van kan hebben.

Aan het rapport van de taskforce uit januari 2020, 'Energizing our electric vehicle transition', werd een actieplan gekoppeld genaamd '[Moving from Proposals to Actions](#)'¹⁷. Hierin worden de eenentwintig verstrekkende voorstellen uit het rapport nader uitgewerkt. Dit lijkt enigszins op het Nederlandse Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, waarbij het Verenigd Koninkrijk in het actieplan duidelijk onderscheid maakt in prioriteiten. Het Verenigd Koninkrijk stelt hierin consumentenbelangen (de elektrisch vervoerrijder) centraal en focust op de samenhang met het bredere elektriciteitssysteem.

3.2.2. Bewustzijn en promotie

Wat betreft bewustzijn en promotie is er [Go Ultra Low](#), een publiek-private samenwerking om het publiek voor te lichten over kostenbesparing, milieuvoordelen en het plezier van elektrisch rijden. Het [Energy Savings Trust](#) helpt bedrijven om de overstap naar schoon vervoer te maken. Beide organisaties organiseren interessante evenementen om het bewustzijn over elektrisch vervoer te vergroten. Als Nederlandse ondernemer is deelname aan deze evenementen heel geschikt om met het elektrisch vervoer netwerk in het Verenigd Koninkrijk in contact te komen.

Groene nummerborden

Sinds december 2020 is het voor elektrisch rijders mogelijk om met een groen nummerbord te rijden. Deze groene nummerborden maken het makkelijker voor lokale autoriteiten om regelgeving te handhaven, zoals het verstrekken van toegang tot zero emissie zones in steden of goedkoper parkeren voor elektrische voertuigen. Ook hoopt Go Ultra Low dat de verschijning van groene

¹⁴ Government powers up electric vehicle revolution with £20 million chargepoints boost (feb 2021), <https://www.gov.uk/government/news/government-powers-up-electric-vehicle-revolution-with-20-million-chargepoints-boost>

¹⁵ The Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution, UK government (November 2020). https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/936567/10_POINT_PLAN_BOOKLET.pdf

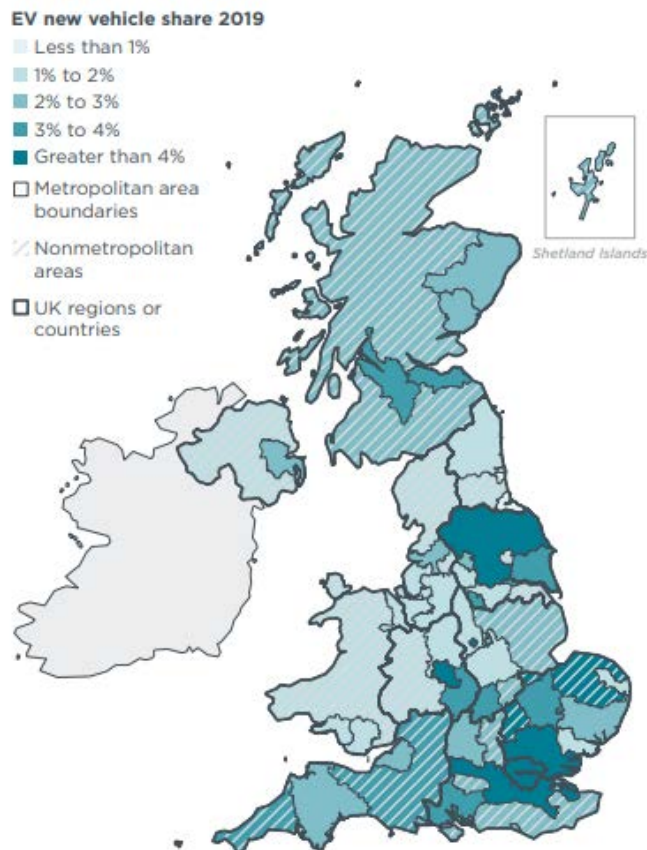
¹⁶ UK government, Bus back better (maart 2021), <https://www.gov.uk/government/publications/bus-back-better>

¹⁷ Electric Vehicle Energy Taskforce (by Catapult Energy Systems), 2020. https://www.zemo.org.uk/assets/reports/EVET_moving-from-proposals-to-actions.pdf

nummerborden op straat laat zien dat elektrische voertuigen groeien in populariteit, en dat consumenten zo meer vertrouwen krijgen in de technologie en meer geprikkeld worden om over te stappen naar een elektrisch voertuig¹⁸.

3.3. Belangrijkste regionale verschillen

Binnen het Verenigd Koninkrijk bestaan er behoorlijke verschillen tussen Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland, zowel in ambitieniveau als de huidige situatie van elektrisch vervoer. In onderstaande figuur is te zien dat het marktaandeel van elektrische voertuigen regionaal sterk verschilt in het Verenigd Koninkrijk, waarbij gemiddeld genomen het aandeel elektrische voertuigen in stedelijke regio's hoger is dan in meer landelijke gebieden¹⁹. Hieronder vindt u een aantal verschillen uitgelicht per land. Het beleid in Engeland komt overeen met dat van het Verenigd Koninkrijk.



Figuur 4: Marktaandeel van elektrische personenauto's in 2019¹⁹

Schotland

Schotland volgt de Britse overheid met het doel om geen nieuwe benzine- en dieselauto's meer te verkopen te vervroegen naar 2030 (dit was 2032 voor Schotland)²⁰. Daarnaast heeft de Schotse regering in september 2020 de rentevrije Low Carbon Transport Loan uitgebreid zodat ook

¹⁸ Go Ultra Low, Green Number Plates are GO in the UK (December 2020), <https://www.goultralow.com/consumer/green-number-plates-are-go-in-the-uk/>

¹⁹ ICCT, *Quantifying the electric vehicle charging infrastructure gap in the United Kingdom*, augustus 2020, <https://theicct.org/sites/default/files/publications/UK-charging-gap-082020.pdf>

²⁰ Government of Scotland, *Securing green recovery, update climate change plan* (2018) <https://www.gov.scot/publications/securing-green-recovery-path-net-zero-update-climate-change-plan-20182032/pages/9/>

tweedehands elektrische personenvoertuigen onder de regeling vallen²¹. Schotland heeft een interoperabel ChargePlace Scotland netwerk van laadpunten, waar ze veel in investeert. Dit in tegenstelling tot Engeland, dat een meer ‘hands off’ aanpak hanteert wat betreft laadinfrastructuur. De Engelsen laten de ontwikkeling van het laadnetwerk meer over aan lokale *councils* en individuele ontwikkelaars.²²

Wales

Wales heeft vergeleken met de rest van het Verenigd Koninkrijk relatief weinig elektrische voertuigen. De Welshe regering heeft daarop een strategie aangekondigd waarmee ze het aantal elektrische voertuigen en laadpunten in Wales wil doen groeien. Op dit moment worden de reacties op een consultatie verwerkt waarin werd gevraagd te reflecteren op deze strategie²³.

Noord-Ierland

In Noord-Ierland blijft de groei van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur ook verhoudingsgewijs achter op de rest van het Verenigd Koninkrijk. Met de kleine omvang en rijafstanden in het land is het rijbereik in Noord-Ierland vaak geen probleem. De meeste elektrische rijders laden tevens op eigen terrein. Noord-Ierland werkt op dit moment aan een strategie om prioriteiten te stellen om een uitstootvrije transportsector te realiseren. Hierbij kregen ze in 2020 [advies van het Energy Saving Trust](#).

4. Elektrisch vervoer markt in het Verenigd Koninkrijk

De ambitie van de Britse overheid blijft – net als in 2019 – onverminderd om de Britse EV-sector toonaangevend te maken in de wereld. Het Verenigd Koninkrijk heeft een auto-industrie die zich bezig houdt met de **nieuwbouw en ombouw van (elektrische) voertuigen**, zowel personenauto's als bestelbussen, ov-bussen en trucks. Ondanks de coronaperiode heeft de elektrische automarkt zich staande gehouden in 2020.

Wat betreft **aandrijftechnieken en componenten, batterijmanagement en informatiesystemen** heeft de Brexit grote invloed op de auto-industrie in het Verenigd Koninkrijk. Met de Brexit zijn er nieuwe regels vastgesteld over hoeveel procent van een voertuig lokaal geproduceerd moet zijn om import en exporttarieven niet te hoeven betalen. EV's en hybride auto's moeten voor 40% lokaal geproduceerd zijn. Tot en met 2023 mogen batterijen nog voor 70% ‘buitenlands’ zijn, vanaf 2024 wordt dit 50%²⁴. Automerken zoals Nissan puzzelen met de nieuwe regels. Mogelijk is dat er, juist door deze regels, meer lokale productie in het VK komt van batterijen en andere voertuigonderdelen.

Wat betreft **financierings-, betaal-, en overige diensten** is er in de afgelopen twee jaar veel progressie geboekt op het gebied van roaming en interoperabiliteit voor elektrisch laden. De EV Energy Taskforce adviseerde dat roaming voor het einde van 2021 werkend moet zijn bij alle laadpalen en door alle Charge Point Operators (CPO's)^{Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.}. Roaming hubs zoals H ubject en Gireve hebben afspraken gemaakt met een aantal CPO's in het Verenigd Koninkrijk. Een aantal directe peer-to-peer afspraken zijn tot stand gekomen tussen bijvoorbeeld Franklin Energy en Alfa Power. Daarnaast is er een aantal Britse start-ups voor betalingsmethoden opgestart, zoals Octopus Electric Juice service en Zap-Pay van Zap-Map. Het Britse Ministerie van Transport staat achter het invoeren van roaming, in juli 2019 kondigde de staatssecretaris voor transport aan dat in

²¹ Energy Saving Trust, Used Electric Vehicle Loan (2021), <https://energysavingtrust.org.uk/grants-and-loans/used-electric-vehicle-loan/>

²² Energy Saving Trust, Low carbon transport priorities for Northern Ireland (Okt 2020) <https://energysavingtrust.org.uk/wp-content/uploads/2020/10/Low-carbon-transport-priorities-for-Northern-Ireland.pdf>

²³ Government of Wales, Electric Vehicle Charging Strategy Consultation (Feb 2021) <https://gov.wales/electric-vehicle-charging-strategy>

²⁴ Bloomberg, Brexit deal may be too little too late for UK's car industry, (Dec 2020)

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-29/brexit-deal-may-be-too-little-too-late-for-u-k-s-car-industry>

ieder geval alle snelladers debit- of creditcardbetalingen toe moeten staan vanaf het voorjaar van 2020.

Er zijn ook ontwikkelingen op het gebied van protocollen voor publiek laden. Het van Nederlandse oorsprong OCPI-protocol is nu ook in gebruik in het Verenigd Koninkrijk. De REA (Association for Renewable Energy and Clean Technology), vergelijkbaar met de Nederlandse NVDE (Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie), heeft EV Roam gelanceerd. EV Roam helpt het faciliteren van roaming tussen de verschillende laadnetwerken in het Verenigd Koninkrijk, door unieke ID-codes voor CPO's en eMSP's te registreren die gebruikt kunnen worden in de (technische) communicatie. Zo wordt publiek laden vergemakkelijkt en toegankelijker voor meer elektrisch rijders en vloten.²⁵ Het Nederlandse eViolin heeft geassisteerd in het opzetten van EV Roam.²⁶

Punten waarop de **laadinfrastructuur** in het Verenigd Koninkrijk nog kan verbeteren, zijn met name:

- Betrouwbaarheid, er is bewijs dat laadpunten regelmatig buiten werking zijn of niet naar behoren werken;
- Tarifiering, er is geen consistentie tussen verschillende prijsmethoden gehanteerd door verschillende CPO's;
- Informatievoorziening en het delen van data, dit moet gedeeld worden met partijen die het nodig hebben, en;
- Betalingssystemen en interoperabiliteit tussen de verschillende laadnetwerken, zoals beschreven in de vorige paragraaf.²⁷

Wat betreft **mobilitiediensten en deelmobiliteit** spelen min of meer dezelfde ontwikkelingen als in 2019. De Britse overheid doet onderzoek naar MaaS (Mobility as a Service) en andere mobilitiediensten en -ontwikkelingen²⁸. Op dit moment worden bijvoorbeeld *trials* uitgevoerd met e-scooters op een aantal locaties in het Verenigd Koninkrijk, om te bekijken of en hoe wetgeving moet worden aangepast voor deze nieuwe manier van groen transport²⁹.

In het Verenigd Koninkrijk wordt een duidelijke link gelegd tussen elektrisch laden en **(smart) grids**, oftewel het elektriciteitsnet. In het rapport uit begin 2021 schat de EV Energy Taskforce dat een investering van meerdere miljarden nodig zal zijn om de huidige elektriciteitsnetten in het Verenigd Koninkrijk geschikt te maken voor de blijvende groei van elektrisch vervoer. De Taskforce suggereert onder andere een overheids campagne om het publiek voor te lichten over de voordelen van slim laden.³⁰

5. Kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven

Nederland heeft een volwassen en groeiende sector op het gebied van elektrisch vervoer die in de gehele waardeketen sterk vertegenwoordigd is. Nederland is met name sterk op het gebied van laadinfrastructuur en smart charging en loopt voorop in bijvoorbeeld roaming en interoperabiliteit. In het Kansenrapport uit 2019 vindt u een beknopt overzicht van de belangrijkste kansen voor Nederlandse bedrijven in deze sector. Deze kansen zijn inhoudelijk niet veranderd in de periode 2019-2020. Wel kan geconcludeerd worden dat het momentum voor klimaat en elektrisch vervoer in het Verenigd Koninkrijk sindsdien alleen maar is toegenomen. Op het gebied van vernieuwd beleid (het Ten Point Green Plan) met daaraan gelieerde subsidies en uitvoeringsplannen zijn grote stappen

²⁵ REA, EV Roam to support roaming between UK charging networks (Okt 2020) <https://www.r-e-a.net/ev-roam-to-support-roaming-between-uk-charging-networks/>

²⁶ REA presentation, inspiration webinar 26 October 2020

²⁷ OLEV presentation, inspiration webinar 26 October 2020

²⁸ NatCen Social Research for the UK Department of Transport, Future of Transport User study (Nov 2020), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/937918/Future-of-Transport-User-Study-accessible.pdf

²⁹ UK government, E-scooter trials guidance for users (Jul 2020), <https://www.gov.uk/guidance/e-scooter-trials-guidance-for-users>

³⁰ Electrify, UK EV Energy Taskforce launches final report (Jan 2020), <https://www.electrify.com/2020/01/14/uk-ev-energy-taskforce-launches-final-report/>

gezet en is de ambitie van het Verenigd Koninkrijk aangescherpt. Dit biedt voor Nederlandse bedrijven des te meer om de stap te maken naar de Britse markt. De groeiende vraag naar elektrische voertuigen en componenten zal blijven bestaan en biedt kansen voor Nederlandse bedrijven die zich hierin ontwikkelen, waaronder Lightyear. Ook voor betaaldiensten blijven er grote kansen bestaan in het VK, om interoperabiliteit te bevorderen en bewerkstelligen. Partijen met veel kennis op het gebied van deelauto's, MaaS en stadslogistiekconcepten kunnen eraan denken om te partneren met Britse investeerders.

Nederlandse CPO's, snellaadexploitanten, producenten van hardware en van innovatieve laadoplossingen zijn kansrijk als zij besluiten tot het betreden van de Britse markt. Met kennis en ervaring in de verschillende onderdelen van de waardeketen van elektrisch vervoer is het voor (combinaties van) deze partijen aantrekkelijk om in te schrijven op toekomstige aanbestedingen voor (publieke) laadinfrastructuur³¹. Ook zijn er grote kansen voor Nederlandse smart charging oplossingen en hoe om te gaan met de grote waarde van flexibiliteit in het elektriciteitssysteem van het Verenigd Koninkrijk. Dit houdt in dat er waarde zit in het verlagen of verschuiven van pieken in energievraag. Met het groeiende aandeel duurzame energie wordt het slim omgaan met pieken en dalen in energievraag (en -aanbod) alsmaar belangrijker voor een stabiele energievoorziening.

Bij vragen over marktkansen en uw specifieke situatie kunt u [contact opnemen met de Nederlandse ambassade in Londen](#).

6. Brexit

Na een flinke aanloopperiode is er in de week voor Kerstmis 2020 een vrijhandelsakkoord gesloten tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie. In een recordtempo moe(s)t het bedrijfsleven zich deze nieuwe situatie eigen maken. Vanwege de voorbereidende maatregelen maar ook vanwege de coronaperiode (waardoor er minder goederenverkeer was dan gebruikelijk) begon 2021 wat betreft de Brexit erg rustig. Desondanks zegt 40% van de Nederlandse en Britse bedrijven minder omzet te draaien. Bedrijven zeggen vooral last te hebben van de toegenomen bureaucratie, de hogere kosten en de vertragingen bij het verzenden. Dat laatste geldt vooral bij verse producten, die niet te lang kunnen wachten³².

Voor de elektrisch vervoer sector zijn de grootste belemmeringen in de vorm van tarieven en quota's: om gebruik te kunnen maken van tarief- en quotavrij goederenverkeer dienen de goederen van oorsprong uit respectievelijk het Verenigd Koninkrijk of de Europese Unie te zijn. Vooral voor geassembleerde goederen (zoals voertuigen) levert dit problemen op. Per (eind)product gelden afzonderlijke regels, wat het zeer complex kan maken³³. Dankzij een sterke lobby vanuit de elektrisch vervoer sector is de Europese Unie akkoord gegaan met een ontheffing van de importtarieven voor elektrische auto's, tot 2026, wat het aanleveren van componenten voor voertuigproductie in het Verenigd Koninkrijk tot die tijd vereenvoudigt. Voor het exporteren van diensten naar het Verenigd Koninkrijk zijn de grensformaliteiten en werkvergunningen belangrijke aandachtspunten. Voor het leveren aan overheden, bijvoorbeeld bij aanbestedingen van publieke laadinfrastructuur, geldt dat de basis voor de wederzijdse toegang wordt gevormd door de Government Procurement Agreement (GPA) van de World Trade Organisation (WTO). De meeste aanbestedingen boven de Europese drempelwaarden vallen hieronder, toch is het raadzaam dit na te gaan voordat u inschrijven overweegt³⁴.

Bij het zakendoen met het Verenigd Koninkrijk als nieuwkomer op de markt geldt dus dat u zich extra goed moet voorbereiden op mogelijke extra kosten. Dit verschilt per situatie en per product of dienst. Via het [brexitloket](#) vindt u de regels en aandachtspunten die specifiek voor uw situatie of bedrijf gelden. Op de website van het brexitloket staan ook veelgestelde vragen en is het mogelijk om webinars over o.a. exportprocessen terug te kijken. Ook raden we aan om de [Brexit Impact Scan van](#)

³¹ Aanbestedingen in het Verenigd Koninkrijk te vinden via: <https://bidstats.uk/tenders/?q=electric+vehicle>

³² NOS (maart 2021), <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2374644-twee-derde-van-de-bedrijven-voelt-negatieve-impact-brexit.html>

³³ KPMG, Brexit, a never-ending story (feb 2021) <https://home.kpmg/nl/nl/blogs/home/posts/2021/02/brexit-a-never-ending-story-part-18.html>

³⁴ RVO, Brexit Impact Scan, <https://rvo.regelhulpenvoorbedrijven.nl/brexitimpactscan/#/stappen>

[RVO](#) te doen voor meer informatie. Er wordt aangeraden om samen te werken met een Britse onderneming, om problemen te minimaliseren³⁵.

³⁵ RVO, Brexitloket, <https://www.brexitloket.nl/onderwerpen/diensten>

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag
Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag
T +31 (0) 88 042 42 42
E klantcontact@rvo.nl
www.rvo.nl

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | mei 2021

Publicatienummer: RVO-097-2021/RP-INT

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.