

Position paper Vereniging DOET - Transitie naar duurzaamheid met Laadinfrastructuur

Dit document bevat de standpunten van Vereniging DOET en is samengesteld met de branchegroep laadinfrastructuur. Deze groep, bestaande uit Charge Point Operators, laaddienstverleners, fabrikanten en retailers van laadproducten, energiebedrijven en bouwbedrijven, laat met dit document één geluid horen vanuit de markt.

De branchegroep-visie

- Vereniging DOET staat voor een snelle transitie naar 100% elektrische mobiliteit met duurzaam opgewekte energie.
- De branche zet zich in om de grootste aanbieder van laadproducten en diensten te worden van Europa en stimuleert daarmee de werkgelegenheid, export en internationale groene groei van de BV Nederland.
- Vereniging DOET sluit zich aan bij de doelstelling uit het rapport 'Wegverkeer elektrisch vervoer' naar 70.000 publiek toegankelijke laadpunten in 2020, bestaande uit bestemmingsladers en snellaadstations. Dit is nodig om de verwachte 200.000 elektrische voertuigen in dat jaar te voorzien van laadmogelijkheden.
- (Slimme) laadinfrastructuur is essentieel voor de transitie naar duurzame energie.
- De industrie streeft er naar snel zonder overheidssteun te functioneren.

Voorwaarden voor de uitrol van laadinfrastructuur

Stimulering en inrichting markt

- De premature fase waarin de markt zich bevindt, het lage gebruik en de relatieve risico's zorgen ervoor dat de éénmalige investeringen zoals netaansluitingskosten en financieringskosten hoog zijn. Om tot een snelle ontwikkeling van een gezonde markt te komen is stimulering gericht op deze punten gevraagd, hierbij wordt geadviseerd stimulering vanuit de overheid aan de volgende criteria te laten voldoen:
 - Stimuleer laadinfrastructuur generiek zodat het niet leidt tot grote verschillen in de markt. Hierbij moet rekening gehouden worden met alle type laadmogelijkheden en technologieën.
 - Stimulering moet zekerheid bieden, een termijn kennen en een afbouwregeling.
 - Hanteer het 'de vervuiler betaalt' principe door belastingdruk te verdelen naar ratio van vervuiling.

Om de aanloopkosten te kunnen financieren, een snelle uitbreiding van de infrastructuur mogelijk te maken en elektrisch rijden aantrekkelijker en bereikbaarder te maken vraagt de markt om de volgende maatregelen:

- **Energiebelasting**
De energiebelastingtarieven voor elektrisch vervoer dienen in verhouding te staan met belastingtarieven van overige brandstoffen. Het voorstel om deze met ongeveer de helft te verlagen voor publieke laadinfrastructuur is een stap in de goede richting. Vereniging DOET staat echter voor een generieke verlaging van de energiebelasting die geldt voor publieke, semipublieke en private (=thuis) laadinfrastructuur. De energiebelasting zou per CO2 uitstoot berekend moeten worden.
- **Aparte aansluitcategorie**
Een aparte aansluitcategorie heeft een positief effect op de business case voor laadinfrastructuur. Dit is een structurele oplossing voor stimulering van elektrificatie in het algemeen en bevoordeelt ook elektrisch vervoer specifiek (inclusief het vergroten van de potentie van flexibiliteit van EV). DOET streeft naar het landelijk mogelijk maken van een logische virtuele allocatie. Hiermee kunnen e-rijders hun eigen energieleverancier 'meenemen' bij het gebruik van laadpunten.

- **Vermijd dubbele BTW Op thuisladen**

De fiscus stelt zich op het standpunt dat dubbele BTW gerekend moet worden over thuisladen met een zakelijke (lease) auto. Dat lijkt dubbelop, en werkt tegen de adoptie van elektrisch autorijden. Wij verzoeken de overheid hier nader onderzoek naar te doen.

Verlengd private aansluiting

Verlengd private aansluitingen zijn een eenvoudige manier om tegen relatief lage kosten snel nieuwe infrastructuur aan te leggen. In de praktijk blijkt dat gemeentes verschillend tegen deze aansluiting aankijken. DOET streeft naar eenduidige regelgeving voor verleng private aansluitingen.

Laadstations langs snelwegen

- **Gelijk speelveld tussen tankstations en laadstations**

Creëer een gelijk speelveld tussen benzinestations en laadstations langs de snelweg. Laadstations zijn net als benzinestations een basisvoorziening. Geef laadstations net als benzinestations de mogelijkheid om voorzieningen als winkels, restaurants, toiletten en wifi-werkspots te exploiteren. Daarmee wordt de laadtijd beter overbrugd en verbeteren we de business case voor laadstations langs snelwegen.

- **Eén aanbieder per verzorgingsplek**

Vermijd het 'ondergraven' van bestaande concessies voor laadinfrastructuur, door het later alsnog toestaan van laadinfrastructuur door aanbieders van bestaande fossiele brandstoffen die niet hebben meegedaan aan eerdere concessieverleningen. Inmiddels zijn er verzorgingsplaatsen langs de snelweg waar verkopers van fossiele brandstoffen ondanks de aparte concessieverlening onrechtmatig laadinfrastructuur realiseren.

- **Faciliteer bebording**

Faciliteer bebording langs (snel-)wegen voor elektrische laadstations. Momenteel worden deze door RWS uitsluitend voor traditionele tankstations geplaatst.

Tekort aan laadinfrastructuur

We voorzien dat door een tekort aan laadinfrastructuur consumenten zonder oplaadmogelijkheid zullen afzien van een elektrische auto omdat zij geen oplaadpunt kunnen regelen of omdat het aanvraagproces onzeker is of te lang duurt. Bij een gebrek aan laadinfrastructuur zullen ook PHEV-rijders minder elektrisch rijden. De branche komt met de volgende verbeterpunten:

- In 2015 kreeg 82% van de gemeenten aanvragen voor publieke laadpunten, terwijl 75% van de gemeenten geen beleid heeft op het gebied van laadinfrastructuur. Vereniging DOET vindt dat de nationale overheid gemeenten verplicht stelt beleid te hebben voor laadinfrastructuur. Dit beleid moet gebaseerd zijn op een marktmodel, bijvoorbeeld door het uitgeven van langdurige concessies aan private partijen. Op die manier kunnen gemeentes zonder geld uit te geven, zorgen voor voldoende private investeringen in laadinfrastructuur voor burgers. De markt kiest dan voor de geschikte, rendabele laadinfrastructuur.
- Vereniging DOET staat voor het recht op een laadvoorziening. Net als het recht op een kabel aansluiting zouden gebouwbeheerders en VVE's verplicht medewerking moeten verlenen bij het plaatsen van een laadpunt. Het gaat hier dus nadrukkelijk niet om het financieren van gratis laden, maar om het verlenen van medewerking aan het plaatsen van een laadpunt.

Groene groei: Internationalisering

Nederland is internationaal koploper op het gebied van producten en diensten omtrent laadinfrastructuur. Elektrische rijders kunnen heel Nederland doorkruisen zonder stil te komen staan. De opgedane kennis en ervaringen m.b.t. interoperabiliteit, (snel)laadinfrastructuur, internet of storage / OCPI en V2G zorgen voor veel kansen m.b.t. internationale opschaling. Nederland heeft daardoor de potentie een groot exporteur te worden van laadproducten en diensten (rapport 'Verzilvering van Verdienpotentieel 2015'). Een aantal factoren is essentieel om de Nederlandse positie als koploper te verlengen en internationale uitbreiding tot een écht succes te maken:

- De Nederlandse overheid zet zich in voor Europese interoperabiliteit standaarden en het protocol OCPI.
- De branche heeft behoefte aan experimenteerruimte, daarmee blijven we het gidsland voor laadinfra.
- Ondersteuning is gevraagd in goede regelgeving voor de sector. Hiermee stimuleren we het volwassen worden van marktpartijen en geven we een positief vervolg aan internationale uitbreiding.