

Vereniging DOET - Internet Subsidieregeling elektrisch vervoer ***Maak elektrisch rijden betaalbaar voor een grotere groep!***

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Mobiliteit vertegenwoordigt een markt van één biljoen per jaar. Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

De leden van DOET zijn ondernemers en partijen die een centraal deel van hun bedrijfsvoering richten op elektrisch vervoer of elektrisch als speerpunt in hun beleid hebben staan.

Visie:

Nederland als gidsland van Europa op het gebied van elektrische mobiliteit.

Missie:

Het stimuleren van elektrisch vervoer door middel van een samenwerking van ondernemers in elektrische mobiliteit

Vereniging DOET is verheugd met de aanstaande regeling om elektrische mobiliteit ook bereikbaar(der) te maken voor privépersonen. Elektrisch rijden is tot dusver voornamelijk voor de zakelijke rijder geweest en voor acceptatie en adaptatie is de privérijder onontbeerlijk. Wij delen de mening van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat elektrisch rijden op vele manieren moet worden bevorderd. De Subsidieregeling elektrisch vervoer is hiervoor een goed instrument. Wij vragen u om de volgende aanbevelingen ter harte te nemen.

Aanbevelingen DOET:

1. Budget voor 2020 en 2021 – voorkomen van hick-ups

Vooralsnog is het subsidieplafond voor de jaarbudgetten voor deze subsidie onbekend. Wanneer het jaarbudget uitgeput is, zal de potentiële koper van een elektrische personenauto (EV) zijn subsidie niet ontvangen. Deze onduidelijkheid zal gepaard gaan met onzekerheid. Juist in deze jaren waarin een EV nog immer duurder is dan een personenauto met een brandstofmotor, moet de subsidie beschikbaar zijn. Dit is vooral het geval voor de jaren 2020 en 2021. In de navolgende jaren zal het verschil in aanschafprijs van een EV

steeds kleiner worden. Om deze reden stellen wij voor dat de jaarbudgetten naar voren gehaald worden. Daarbij roepen wij op om duidelijkheid te verschaffen over de beschikbare budgetten.

2. Nationale Agenda Laadinfrastructuur/energiebelasting en andere randvoorwaarden

In de afgelopen jaren heeft de stimulering van de zakelijke EV zeker zijn effect gehad op de groei van het aantal EV's in Nederland. De subsidieregeling elektrisch vervoer zal ook invloed hebben hierop. Als branchevereniging voor o.a. laadinfrastructuur-bedrijven delen wij de ambitie om deze voertuigen ook

van stroom te voorzien. Om die reden hechten wij groot belang aan een goede uitvoer van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

In de NAL dient de kennis en expertise van de ondernemers uit de Laadinfrastructuur zoals die zijn vertegenwoordigd in onze vereniging wel concreet plek vinden om een succesvolle uitvoer van de NAL te garanderen. In het Belastingplan 2017 is de energiebelasting op elektriciteit, geleverd via openbare laadpalen met een zelfstandige aansluiting, naar beneden bijgesteld. Deze (tijdelijke) maatregel loopt echter per ultimo 2020 af.

Een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit voor openbare laadpalen levert een cruciale bijdrage aan het verbeteren van de businesscase van een openbare laadpaal. De businesscase van een openbare laadpaal is in veel gevallen nu nog niet sluitend. Dit komt doordat de investeringskosten hoog zijn en het verbruik per laadpaal nog relatief laag is temeer daar het aanbod van elektrische auto's momenteel nog beperkt is.

Het tarief voor de elektriciteit voor laadpalen met een zelfstandige aansluiting op het distributienet in de Wet ODE is daarnaast voor de periode van 2017 tot en met 2020 op nihil gesteld. Met bovengenoemde tariefaanpassingen verbetert de businesscase voor de openbare laadpalen en wordt laden bij een openbare laadpaal goedkoper. Wij verzoeken om deze korting te prolongeren tot en met 2024.

3. Minimale range

Een minimale range voor een EV is lastig vast te stellen. Hiervoor bestaan verschillende meetmethodes zoals de WLTP en de NEDC. Het vaststellen van een minimale range van 120 kilometer lijkt daardoor arbitrair. Vereniging DOET is er voorstander van om de keuze voor een range van een voertuig niet te laten bepalen door een subsidiemaatregel maar door de consument.

4. Maak de regeling beschikbaar voor autodelen

Hoewel deze subsidieregeling de EV voor meer rijders een aantrekkelijk alternatief zal maken, wordt één groeiende groep buiten beschouwing gelaten. Hoewel veel gemeenten in

Nederland en ook de Rijksoverheid een steeds groter belang zien in het delen van auto's is deze regeling niet beschikbaar voor coöperaties die energie en mobiliteit met elkaar delen. Deze coöperaties zijn particulieren in een wijk of straat. Op zakelijke voordelen zoals MIA/VAMIL kan door deze groep helaas geen beroep worden gedaan. Een elektrische deelauto is een goedkoper alternatief, maar net zoals in het geval van de elektrische privéauto is de elektrische deelauto duurder dan een benzine deelauto. Wanneer de leden van de coöperatie ieder als individu een subsidie zouden aanvragen, zou de subsidiepot sneller leeg zijn en wordt de subsidie minder effectief besteedt. Door coöperaties wel in de regeling op te nemen, kunnen 5 tot 10 personen tegelijkertijd de overstap maken naar elektrisch rijden via een deelauto in de buurt. Om deze reden stelt Vereniging DOET voor om de subsidie met een maximum van 3 EV's beschikbaar te stellen aan dergelijke coöperaties.

5. Regeling voor bestelauto's

Tenslotte vragen wij u om haast te maken met het stimuleren van de aanschafsubsidie voor elektrische bestelauto's en vrachtauto's. Hierdoor kan ook het vrachtvervoer schoon worden. Hierbij zal een dergelijke stimuleringsmaatregel ook het ontwikkelen van krachtiger laadinfrastructuur voor grotere elektrische voertuigen bevorderen. Nederland heeft een sterke ontwikkelde laadinfrastructuur-sector die al vele uitdagingen op dit gebied heeft aangepakt. Voor 'heavy duty' kunnen wij deze uitdaging opnieuw aangaan. Dit zal ook de werkgelegenheid in één van de snelst groeiende en innovatieve sectoren doen groeien daar waar die in de fossiele brandstof industrie aan het afnemen is.

Dank u wel voor uw aandacht.