

Inbreng Nuon voor de Ronde Tafel Elektrisch Rijden

9 juni 2016, Kamercommissie voor Economische Zaken

Contact: [alied.wessels.boer@nuon.com](mailto:alied.wessels.boer@nuon.com) of [joris.hupperets@nuon.com](mailto:joris.hupperets@nuon.com)

---



## Samenvatting

- Randvoorwaarde voor elektrisch rijden in Nederland is een goede publieke laadinfrastructuur in stedelijke gebieden.
- De belangrijkste knelpunten ten aanzien van laadinfrastructuur zijn:
  1. Elektrisch rijden wordt fiscaal zwaarder belast dan rijden op fossiele brandstoffen;
  2. Er zijn onvoldoende lange termijn doelen en beleid voor laadinfrastructuur;
  3. Het ontbreekt aan een uniforme aanpak voor publieke laadpalen door gemeenten;
  4. Netwerkbedrijven verstoren gezonde marktontwikkeling en concurrentie.
- Bijbehorende oplossingsrichtingen zijn:
  - Introduceer heldere doelen en beleid voor laadinfrastructuur;
  - Zorg voor verdere en blijvende verlaging van de belastingdruk op elektrisch laden;
  - Zorg voor een uniforme aanpak (bijv. uniforme aanbestedingen) bij de uitrol van laadinfrastructuur door gemeenten;
  - Zorg voor een gelijk speelveld en duidelijk wettelijk kader voor de commerciële activiteiten van netwerkbedrijven.

## Context

- Personenvervoer heeft een aandeel van ca. 10% in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland.
- 67% van de Nederlandse huishoudens (met name in stedelijke gebieden) heeft geen beschikking over eigen oprit, garage of carport en is daarmee afhankelijk van publieke laadpalen.
- Elektrisch rijden vermindert CO<sub>2</sub> en PM/NO<sub>x</sub>/SO<sub>x</sub>-uitstoot en lawaai; via de publieke laadpalen wordt uitsluitend duurzaam opgewekte elektriciteit geleverd. Momenteel is in veel gevallen rijden op elektriciteit duurder dan rijden op benzine of diesel.
- 80% van de elektrisch rijders laadt vooral bij huis (thuis of bij een publieke laadpaal dichtbij huis), 15% het meest op het werk en 5% het meest bij snellaadstations (Nuon klantenonderzoek, april 2016).
- Snelladen is een goede aanvulling op het laden thuis en op het werk, vooral als de elektrische auto een grote afstand (>250km) moet afleggen op een dag.

## Toekomstige ontwikkelingen

- Door dalende batterijprijzen zullen er vanaf 2017/2018 meer betaalbare, volledig elektrische auto's op de markt komen met een bereik van 250 km en meer.
- Meer dan 80% van de het laden zal thuis (of bij een publieke laadpaal, dichtbij huis) blijven plaatsvinden, omdat het eenvoudiger, comfortabeler en goedkoper is dan alternatieven zoals snelladen. Elke dag begint met een volle batterij.
- In toenemende mate zal het laden van elektrische auto's plaatsvinden op momenten dat de prijs voor elektriciteit laag is (bijv. 's nachts) of op momenten van hoge beschikbaarheid van duurzame elektriciteit (bijv. overdag als er veel zon is of als het hard waait).
- Tot een penetratiegraad van elektrische auto's van 7% (ca. 500.000 elektrische auto's) zullen publieke laadpalen in Nederland nog niet economisch rendabel zijn. Tot die tijd is stimulering van laadpalen noodzakelijk om te zorgen voor de uitrol van duurzaam vervoer.

## Knelpunten en oplossingen

### **Knelpunt 1: Elektrisch rijden wordt fiscaal zwaarder belast dan rijden op fossiele brandstoffen**

- Gezien de lagere uitstoot van elektrisch rijden ten opzichte van rijden op fossiele brandstoffen ligt het voor de hand dat het aandeel belastingen in de prijs voor laden lager zou zijn dan voor fossiele brandstoffen. Dit is niet het geval, elektrisch rijden wordt zwaarder belast.
- Het percentage belasting op benzine, diesel en LPG bedraagt in 2016 respectievelijk 58%, 47% en 33%, terwijl het voor elektrisch laden 64% is (zie bijlage 1).
- Het voornemen tot een lagere energiebelasting voor publieke laadpalen van 2017 t/m 2020 is positief, maar doet met 30% belastingdruk op laden nog steeds onvoldoende recht aan de lagere uitstoot van elektrisch rijden (zie bijlage 1).
- De tijdelijkheid van deze voorgenomen maatregel doet geen recht aan het schone karakter van elektrisch rijden. Ook na 2020 kent elektrisch rijden een significant lagere uitstoot die beloond zou moeten worden om de keuze voor schone mobiliteit te bevorderen.

➔ *Zorg voor een verdere verlaging van de belastingdruk op elektrisch laden*

➔ *Zorg dat verlaging van de belastingdruk op laden ook na 2020 van toepassing is.*

## **Knelpunt 2: Onvoldoende lange termijn doelen en beleid voor laadinfrastructuur**

- De doelstellingen ten aanzien van elektrische voertuigen (1.000.000 in 2025) vragen tenminste om 150.000 publieke laadpalen in 2025. In 2016 bedraagt het aantal publieke laadpalen ca. 8000.
- De afgelopen jaren heeft de Nederlandse overheid 300 maal meer geïnvesteerd in het stimuleren van het aanschaffen van elektrische auto's dan in het goedkoper maken van het laden en het uitrollen van laadinfrastructuur.
- Investerings in laadinfrastructuur blijven, anders dan investeringen in de auto/batterij-maakindustrie, veelal in Nederland en creëren een thuismarkt die naar het buitenland geëxporteerd kan worden.

➔ *Zorg voor heldere doelen en stimuleringsbeleid voor (publieke) laadinfrastructuur.*

## **Knelpunt 3: Gebrek aan uniforme aanpak voor essentiële publieke laadpalen in stedelijke gebieden**

- Gemeenten bepalen de kaders waarbinnen de uitrol van laadinfrastructuur op gemeentelijke grond plaatsvindt. Gemeenten hanteren echter veelal verschillende kaders ten aanzien van publieke laadinfrastructuur, zoals blijkt uit de verschillende marktmodellen, aanbestedingseisen en processen.
- In grote delen van Nederland ontbreekt zelfs lokaal beleid en aanpak ten aanzien van laadinfrastructuur. Dit beleid is noodzakelijk om elektrisch rijden een serieus alternatief te laten zijn.
- De verschillende aanpakken door gemeenten leiden tot een kostenverhoging van ca 20% voor publieke laadinfrastructuur, vanwege hogere kosten voor de voorbereiding van aanbestedingen en hogere kosten voor de geleverde producten en diensten.

➔ *Zorg voor een uniforme aanpak (bijv. uniforme aanbestedingen) bij de uitrol van laadinfrastructuur door gemeenten*

## **Knelpunt 4: Netwerkbedrijven verstoren gezonde marktontwikkeling en concurrentie**

- De plaatsing, beheer en exploitatie van laadpalen is in Nederland een concurrerende markt, waarin meerdere marktpartijen actief zijn.
- Gelet op de uitdagingen van de energietransitie - en hiermee ook voor elektrisch vervoer - is het zaak dat netbeheerders zich concentreren op hun kerntaak: beheer en onderhoud van de netten en de markt faciliteren door een hoog niveau van dienstverlening aan een ieder aan te bieden.
- Als netbeheerder vervullen de netwerkbedrijven een belangrijke rol in het aansluiten van laadpalen op het elektriciteitsnet.
- In de praktijk wordt echter 30% van de benodigde laadpalen door netbeheerders te laat aangesloten op het elektriciteitsnet, waardoor kosten hoger uitvallen en uitrol vertraagt.
- Commerciële dochters (bijv. Allego) van netwerkbedrijven verstoren de markt voor publieke laadinfrastructuur. Zij bieden publieke laadpalen zonder enige financiële bijdrage van overheidswege. Er is geen marktpartij die soortgelijke lage (negatieve) rendementen accepteert en een vergelijkbaar aanbod doet. Hierdoor worden marktpartijen buitenspel gezet en wordt de markt voor publieke laadpalen verstoord.

- De taak van netwerkbedrijven om in de opstartfase elektrisch rijden aan te jagen is volbracht. Netwerkbedrijven kunnen zich weer volledig concentreren op de wettelijke kerntaak van de netbeheerder, namelijk het beheer en onderhoud van de elektriciteitsnetten.

➔ *In de Wet Versnelling Energietransitie - die hopelijk spoedig wordt behandeld in de Kamer – moet aandacht worden geschonken aan eerlijke concurrentie. Dit komt de markt en innovatie ten goede.*

### **Feiten en cijfers - Nuon**

- Nuon en moederbedrijf Vattenfall hebben sinds 2009 al meer dan €125mln geïnvesteerd in elektrisch vervoer.
- Nuon biedt laadoplossingen voor thuis, op het werk en in stedelijke gebieden sinds 2009.
- Nuon is marktleider op het gebied van publieke laadpalen en –diensten in stedelijke gebieden.
- Nuon heeft in samenwerking met Heijmans ruim 2200 publieke laadpunten in beheer in de Randstad.
- Maandelijks maken zo'n 9500 elektrisch rijders gebruik van de 2200 publieke laadpunten en wordt ca. 500.000 kWh groene stroom geladen bij deze punten (gelijk aan 2.5 mln emissievrije kilometers).

Bijlage 1 - Vergelijking belastingdruk op rijden op elektriciteit versus fossiele brandstoffen

Brandstof	Verbruik	Eenheid	Tarief EB/ODE of accijns	Eenheid	Prijs, ex BTW	Eenheid	EB of accijns als % van prijs, ex BTW
elektriciteit (zonder EB verlaging, inclusief ODE )	18	kwh/ 100km	0,1066	EUR/kwh	0,17	EUR/kwh	64%
elektriciteit (met EB verlaging, zonder ODE)	18	kwh/ 100km	0,050	EUR/kwh	0,17	EUR/kwh	30%
benzine	6,33	l/100km	0,770	EUR/l	1,33	EUR/l	58%
diesel	5,66	l/100km	0,484	EUR/l	1,03	EUR/l	47%
LPG	7,6	l/100km	0,195	EUR/l	0,60	EUR/l	33%

EB = Energiebelasting <10.000kWh/jaar

ODE = Opslag Duurzame Energie