**Input ronde tafel gesprek elektrisch rijden vaste Kamercommissie EZ op 9 juni vanuit VNG lokale overheid, wethouder L. van Hooijdonk namens VNG**

**Inleiding**

Stimulering van elektrisch vervoer lost grote vraagstukken op in de bebouwde omgeving: vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, een duurzame energietransitie (op naar klimaatneutrale steden/regio’s) en een stiller leefklimaat.

Het gaat ons niet alleen om personenvoertuigen, maar om een brede verschoning en verduurzaming van mobiliteit. We zien een flinke groei van het fietsgebruik, de vraag naar OV in de steden stijgt aanzienlijk en wijzen hierbij op de Green deals over zero emission OV in 2025, op zero emission stadsdistributie in 2025 en de Green deal autodelen.

We zien dan ook grote kansen voor een groei van de ‘groene’ economie.

**Voldoende oplaadpalen is voorwaarde voor duurzaam en emissieloos rijden**

De overheden hebben een belangrijke rol in het stimuleren van gebruik van de elektrische auto en het opzetten van de publieke laadinfrastructuur.

In totaal zijn er nu ca 8.000 oplaadpunten in de openbare ruimte, zowel van gemeente (5.000) als van EV net (3.000).

Met de groei van elektrische voertuigen zal ook de behoefte aan oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte, in de semi-openbare ruimte en op privaat terrein aanzienlijk vergroten.

Alle soorten oplaadpalen zijn nodig, afgestemd op de vraag: waar mogelijk laden thuis, bij grote publiekstrekkers, bij de werkgever, langs de snelweg, in parkeergarages en op straat voor mensen die geen eigen laadplek hebben en voor bezoekers.

Een essentiële voorwaarde om de doelen voor elektrisch rijden te kunnen behalen is de beschikbaarheid van een goed laadnetwerk in de publieke ruimte. Op dit moment is de aanvraag van EV-rijders voor oplaadpunten op straat veel groter dan waar de lokale overheden in kunnen voorzien. Veel EV-rijders wachten al 1 tot 1,5 jaar op een laadpaal.

Voor de oplaadinfra in de openbare ruimte is berekend, op basis van landelijke prognoses, dat in 2020 26.000 oplaadpalen nodig zijn. Dit is berekend met diverse partijen, die expert zijn op het gebied van elektrisch rijden, waaronder RVO.

In Nederland heeft slechts 30% van de mensen de mogelijkheid om thuis te kunnen laden. In prognoses van de benodigde publieke laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de schatting dat 50% van de elektrische rijders publieke oplaadpunten nodig hebben het gebruik van een elektrische auto.

Medio 2015 is de green deal oplaadinfrastructuur gesloten met een bedrag a € 5 miljoen Om te investeren in oplaadinfra. Gemeenten hebben tot nu toe voor ca. 5.500 oplaadpalen in de openbare ruimte hierop een beroep gedaan. Het geld is al op. Voor 21.000 oplaadpalen is geen geld beschikbaar.

Aanbestedingen vanuit overheid heeft goed gewerkt, de markt komt op gang en de overheid hoeft steeds minder te investeren. De kosten van laadpalen zijn al gehalveerd ten opzicht van 5 jaar geleden.

Maar we zijn er nog niet. Lokale en regionale overheden investeren in oplaadinfrastructuur. De combinatie van een winstgevend model voor marktpartijen voor oplaadpalen en een concurrerend tarief t.o.v. fossiele brandstof is op dit moment nog niet mogelijk. De verwachting is dat dit nog zeker 3 jaar duurt (PWC, 2015). Tot die tijd is inzet vanuit de overheden gewenst.

**Op naar een business case voor oplaadinfra en fiscale maatregelen**

Effectieve maatregelen voor stimulering van elektrisch vervoer blijken fiscale maatregelen en het realiseren van laadinfrastructuur.

Het is van belang dat overheden voorlopig blijven bijdragen aan de realisatie van de oplaadinfra om een aantrekkelijk laadtarief te krijgen die concurrerend is ten opzichte van fossiele brandstoffen. Een alternatief is te kijken naar verdere verlaging van de energiebelasting, inclusief belasting op het terug leveren van duurzame energie. We zijn verheugd met de tijdelijke halvering tot 2020 van de energiebelasting voor publieke palen per januari 2017. Een tijdelijke verdere verlaging van de energiebelasting over een periode van 7 jaar kan een gesloten businesscase mogelijk maken. Tevens is het gerechtvaardigd om verlaging van de energiebelasting permanent in te voeren en de systematiek aan te passen. De huidige systematiek houdt ten onrechte geen rekening met de efficiëntie van elektrische voertuigen, de lage CO2 uitstoot en de afwezigheid van NOx-uitstoot.

**Elektrisch rijden voor iedereen**

Via de fiscale weg is ingezet op stimulering van volledig elektrische voertuigen voor ondernemers. Echter de achterblijvers zijn op dit moment de gewone burger die het rijden op fossiele brandstoffen duurder ziet worden en daarentegen zijn elektrische voertuigen onbetaalbaar.

Om elektrisch vervoer ook voor een brede groep toegankelijk te maken, onderschrijven wij de voorstellen vanuit het FET om de consumenten te verleiden tot aanschaf van elektrisch vervoer, met o.a. een aanschafsubsidie op tweedehands elektrische voertuigen.

**Ruimte nodig voor innovaties via wetgeving en financiële prikkels**

In het kader van de transitie naar een duurzame energie met lokale opwekking van duurzame energie en lokale teruglevering kunnen de investeringen in het elektriciteitsnetwerk deels voorkomen worden. Maar om dit mogelijk te maken hebben wij de wetgeving nodig die flexibiliteit toelaat, voor experimenten met flexibele netaansluiting en tarieven, koppeling met duurzame energie en teruglevering . Ook de energiebelasting dient hierop te worden afgestemd zodat bijvoorbeeld teruglevering vanuit de (auto)batterij niet dubbel belast wordt zoals nu het geval is.

De lokale overheden doen ook al diverse projecten om het elektriciteitsnetwerk zo optimaal mogelijk te benutten en te zorgen dat het netwerk de huidige vraag en in de toekomst aankan maar heeft behoefte aan een uitbreiding van het instrumentarium.