

Vergaderjaar 2017–2018

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 238

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2018

Op 20 december ontving ik uw commissiebrief met genoemd kenmerk waarin u refereert aan een brief van de wethouder van de gemeente Utrecht, mevrouw van Hooijdonk, mede namens ElaadNL ten geleide van het rapport «Smart Charging van elektrische voertuigen, Institutionele knelpunten en mogelijke oplossingen» van PwC¹. Met deze brief reageer ik mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat conform uw verzoek op het betreffende rapport, waarvan ik met interesse kennis heb genomen.

Het belang van elektrisch vervoer

De verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer heeft voor mij en dit kabinet hoge prioriteit, getuige de ambitieuze doelstellingen in het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) op het terrein van duurzame mobiliteit en daarbinnen het streven naar 100% zero-emissie nieuwe verkoop van auto's in 2030. Samen met maatschappelijke partners geef ik uitvoering aan Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020. Hierin is de ambitie opgenomen dat in 2020 10% van de nieuwverkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat dat in 2025 geldt voor 50% van de nieuwverkochte auto's waarvan minimaal 30% (oftewel 15% van het totaal) volledig elektrisch is.

Het rapport van PwC smart charging van elektrische auto's; Institutionele knelpunten en mogelijke oplossingen

Het rapport omschrijft smart charging als «het laden en ontladen van een elektrisch voertuig waarbij het tijdstip, de snelheid en de laadmethode (laden/ontladen) af worden gestemd op de voorkeuren van de e-rijder en de dan geldende marktomstandigheden (zoals beschikbaarheid van duurzame energie).»

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Slim laden kan zowel voordelen hebben voor de e-rijder, de producent van energie (duurzame energie zo efficiënt mogelijk inzetten) en de netbeheerder (flexibiliteit creëren ten behoeve van de balans in het energienet en het voorkomen van congestie).

PWC stelt dat er vier knelpunten met hoge impact op korte termijn zouden moeten worden opgelost. Het betreft drie belemmeringen op het terrein van suboptimale financiële prikkels en een op het terrein van marktordening:

- Er is geen prikkel voor optimalisering van opslag in het elektrisch voertuig achter de meter.
- Dubbele energiebelasting ontmoedigt bi-directioneel laden.
- Er is geen prikkel vanuit de nettarieven voor laadinfrastructuur met maximale laadcapaciteit voor smart charging en
- Er is onduidelijkheid over de mogelijkheid van de inzet van smart charging ten behoeve van congestiemanagement netbeheerder.

Deze vier punten zijn bij het kabinet bekend en worden reeds geadresseerd. Zo is het gegeven met betrekking tot de conclusie uit het rapport dat bij de opslag van elektriciteit bij een andere partij dan de opwekker, tweemaal energiebelasting wordt geheven al langer bekend. In de Energiedialoog van medio 2016 en in de Energieagenda – die de voormalig Minister van Economische Zaken in december 2016 naar de Tweede Kamer heeft gezonden (bijlage bij Kamerstuk 31 510, nr. 64) – is dit al benoemd als aandachtspunt. Momenteel onderzoekt het kabinet dan ook of er aanleiding bestaat voor aanpassing van de belastingregels bij elektriciteitsopslag- en conversie. In dezelfde Energieagenda heeft het vorige kabinet aangegeven te gaan onderzoeken of de tariefstructuur van de elektriciteitsnetten meer rekening zou kunnen houden met het moment van netbelasting en dat verkend wordt hoe netbeheerders meer ruimte kunnen krijgen om flexibiliteit in de markt in te zetten om onnodige netverzwaring te voorkomen. Beide maatregelen werkt de Minister van Economische Zaken en Klimaat dit jaar nader uit in het kader van de wetgevingsagenda energietransitie. Bij die uitwerking worden ook elektrisch vervoer en de kansen die smart charging biedt, betrokken.

Vervolgstappen

Teneinde te leren van de ervaringen uit de Nederlandse pilots op het terrein van smart charging ben ik gaarne bereid om met betrokken partijen over deze pilots in de tweede helft van 2018 in gesprek te gaan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer