



Memo

Onderwerp: Inbreng voor Ronde Tafel Elektrisch Rijden
Datum: 1 juni 2016

Van
Naam: Alex Kaat
Afdeling: Eneco Public Affairs
Telefoon: 06 - 4618 8027
E-mail: alex.kaat@eneco.com

Eneco is een actieve aanbieder van elektrisch vervoer producten. We hebben duizenden laadpalen geplaatst (thuis, zakelijk) en voorzien onze klanten van laadpassen, inclusief 'Hollandse Wind' stroom. We bieden 'slim laden' als optie aan. Binnenkort presenteren we de TOON voor thuisladen.

1. Inleiding: elektrisch vervoer als welkome ontwikkeling

De ontwikkelingen in de elektrisch vervoersector gaan hard. Er is zicht op een tijd dat personenvervoer en licht vrachtvervoer grotendeels elektrisch rijdt. Dit betekent het gebruik van veel minder en veel schonere, vaak lokaal opgewekte energie voor het vervoer. Het energiesysteem kan deze transitie goed aan. Bovendien is het een welkome oplossing voor het balanceren van vraag en aanbod en voor het voorkomen van piekbelasting.

1. Oplossing voor klimaatemissies, luchtvervuiling en geluidsoverlast

Zolang verbrandingsmotoren de norm zijn is verduurzaming van de vervoersector bijna onmogelijk. Elektrisch vervoer biedt dé oplossing voor het personenvervoer, openbaar vervoer en licht vrachtvervoer. Onze stroomproductie verduurzaamt snel: in 2023 naar verwachting 40%. Daarbij komt dat een elektrisch voertuig zeer stil en qua fijnstof nagenoeg emissieloos is.

2. Energiesector kan in volledig elektrisch personenvervoer voorzien

Een grootschalige verschuiving van het personenvervoer van fossiele brandstoffen naar elektriciteit is goed mogelijk. Nederland kent immers een forse overcapaciteit aan stroomproductie: tegenover een piekvraag van circa 18 GW staat een productiecapaciteit van 35 GW¹. Door de hogere efficiëntie van elektrische voertuigen zal er sowieso een forse energiebesparing plaatsvinden; een gemiddeld elektrische auto heeft een derde van de energie nodig vergeleken benzine of diesel. Indien 8 mln auto's elektrisch gaan, dan vereist dit 8 mln x 13.300 km x 0,2 kWh per km = 21.280 GWh oftewel 76 PJ per jaar. Dit is qua omvang een uitdaging die de energiesector goed kan bedienen, mits de vraag naar stroom gespreid wordt.

3. Oplossing voor fluctuerende stroomvraag en -aanbod

Voor het spreiden van de vraag naar stroom is elektrisch vervoer een zege voor het energiesysteem. Indien 90% van alle personenauto's elektrisch rijdt, dan is dit ruim voldoende om de wind en zon ambities van het energieakkoord te balanceren. Eneco biedt 'slim laden' aan de elektrische rijder, waarbij het laden van auto's of juist terug leveren automatisch wordt aangepast aan de fluctuaties op de stroommarkt, binnen de marges die een elektrische rijder zelf instelt.

4. Oplossing voor netbelasting

Netbeheerders kunnen bij het zoeken naar een oplossing voor netbelasting ook 'slim laden' bij marktpartijen inkopen, als goedkopere actie dan 'meer koper de grond in'. Een bedrijf als Eneco kan dit bieden door haar elektrisch rijder-klanten te belonen om niet massaal 's om 18.00 uur te gaan laden, maar bijvoorbeeld iets later, of juist wanneer het net in de wijk overbelast wordt door terugleverende zonnepanelen. Ecofys² becijferde dit voordeel per huishouden bij een massale overstap naar elektrisch vervoer op €120,- per jaar voor de netbeheer kosten.

¹ Rapport Monitoring leveringszekerheid 2014-2030, Tennet TSO BV, juli 2015

² Ecofys i.o. van Netbeheer Nederland, april 2016: De waarde van congestie management

2. Nodig: eerlijke kans voor elektrisch vervoer

De transitie naar elektrisch vervoer gaat goed maar zou met effectief beleid sneller kunnen gaan. Stimuleer daarom wat maatschappelijk gewenst is: schoon elektrisch versus fossiel rijden.

1. Een eerlijker belasting voor elektrisch rijden

De belasting voor het elektrisch rijden is fors hoger dan bij fossiele brandstoffen. Dat is natuurlijk merkwaardig gezien de maatschappelijke voordelen van elektrisch rijden. Elektrisch vervoer volgt de staffels van de Energie Belasting en zit doorgaans in de staffel voor kleinverbruikers.

	Eenheid	Belasting ³ /eenheid	MJ per eenheid	Belasting per MJ
Electra (EB+ODE; <10.000 kWh)	euro/kWh	€ 0,106	3,6	€ 0,030
benzine (accijns)	euro/liter	€ 0,770	36	€ 0,021
diesel (accijns)	euro/liter	€ 0,484	32	€ 0,015
LPG (accijns)	euro/liter	€ 0,195	27,1	€ 0,007

De aangekondigde verlaging van de energiebelasting op publieke laadpalen is een goede eerste stap, maar creëert tegelijkertijd een ongelijk speelveld tussen thuisladen en publiek laden. Voor exact hetzelfde product wordt nu al op de ene plek veel meer belasting geheven dan op de andere. Eén vast, lager EB-tarief is wenselijk en technisch en regulatorisch goed mogelijk⁴.

We pleiten voor een apart uniform tarief voor elektrisch vervoer (bv 2^e staffel EB), dat een level playing field biedt versus fossiele brandstoffen en een weerslag is van de maatschappelijke voordelen van elektrisch vervoer.

2. Stimulering laadinfrastructuur met behoud level playing field

Er zijn meerdere mogelijkheden om elektrisch vervoer te stimuleren via steun voor de laadinfrastructuur. Het is daarbij zaak om het level playing field tussen de verschillende private aanbieders (in de publieke ruimte of thuis) van laaddiensten niet te verstoren.

We pleiten voor een stimulering van laadinfrastructuur, maar met oog voor een level playing field tussen aanbieders van de verschillende laadinfrastructuur.

3. Maak 'slim laden' beter mogelijk

Door slim om te gaan met het laadvermogen en de timing van het laden biedt het elektrisch wagenpark dé oplossing voor de onbalans op het net voor de problemen van netbelasting. Echter, vraagsturing zoals slim laden is als middel voor netbeheer nu wettelijk uitgesloten.

We pleiten voor de wettelijke mogelijkheid voor netbeheerders om het afvlakken van pieken via vraagsturing (zoals slim laden) mogelijk te maken. Dit kan in het Wetsvoorstel Voortgang Energietransitie (Wet STROOM) geregeld worden.

4. Geef gemeenten ruimte om elektrisch vervoer te bevorderen

Elektrisch rijden is een zeer welkome ontwikkeling in gebieden waar luchtverontreiniging een groot probleem is. Er is geen instrumentarium om het elektrisch rijden in die gebieden echt te belonen.

We verzoeken de landelijke politiek ruimte te bieden aan gemeenten voor milieuzones en differentiatie van parkeertarieven

³ Energie Belasting, Opslag Duurzame Energie en accijnzen; 2016

⁴ Zie voor achtergronden de PWC-studie 'Een gelijk speelveld voor elektrisch rijden', april 2016.