

## **Reactie op internetconsultatie nieuwe Energiewet in relatie tot elektrisch rijden en de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur**

Het Rijk heeft de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. In het Klimaatakkoord zijn deze ambities vertaald naar een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) met als doel dat het laden van een elektrisch voertuig net zo eenvoudig zou moeten zijn als het laden van de mobiele telefoon. Kortom, de laadinfrastructuur vormt geen drempel voor de uitrol van elektrisch vervoer. Om de uitvoering van de gezamenlijk gestelde NAL-afspraken te kunnen realiseren is het belangrijk dat er een goede aansluiting is met de nieuwe Energiewet. Hoe gaan we straks miljoenen elektrische auto's probleemloos en duurzaam opladen?

### Integratie NAL/ koppelkansen

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt ingeschat dat in 2030 het wagenpark in Nederland zal bestaan uit zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen waar 1,7 miljoen laadpunten voor nodig zullen zijn. Het verheugt ons te vernemen dat in de MvT (pp. 13) aan zowel de RES als de NAL gerefereerd wordt. Er wordt echter qua investeringsplannen enkel de nadruk gelegd op zonne- & windparken en de warmtetransitie, maar geen relatie gelegd met de uitrol van laadinfrastructuur. Dit terwijl de uitrol van laadinfrastructuur grote impact heeft op Pijler III (systemen op orde en ondersteunend aan de energietransitie). Elektrische voertuigen (EV's) kunnen juist helpen bij de integratie van hernieuwbare energie door ze als buffer te gebruiken. Slim laden biedt zo een potentiële oplossing om netverzwaring te voorkomen en zodoende de maatschappelijke kosten als gevolg van de voortdurende elektrificatie van het energiesysteem te verlagen.

Vanaf 2025 zal de emissieloze stadslogistiek een vlucht nemen door de invoering van zero emissiezones. Logistieke bedrijven die binnen deze zones gevestigd of operationeel zijn, zullen hun vloot moeten verduurzamen. Daarbij moeten ze kunnen beschikken over een basisnetwerk laadinfrastructuur. Dit vraagt veel van netaansluitingen rond distributiecentra en steden. De maatschappelijke kosten die daarmee gepaard gaan zullen zonder effectieve aanpak significant oplopen.

Bovenstaande ontwikkelingen zijn sector overstijgend. Vanuit de NAL wordt nu nagedacht om dit interdepartementaal op te pakken met een taskforce netcapaciteit. Het lijkt ons essentieel dat EZK hierbij aansluit. Hoe kunnen we elementen uit de energiewet gebruiken om dit te faciliteren, zodat de klimaatdoelen gehaald worden?

### Slim laden

Een goed functionerende elektriciteitsmarkt is essentieel om de voordelen van slim laden te benutten. Met deze techniek kan een elektrische auto opladen op momenten dat er veel aanbod is van stroom uit zon en wind en juist niet of minder in de piekuren waarin er toch al veel stroomvraag is en overbelasting van het net dreigt. Het is van belang dat in de verdere uitwerking van de Energiewet de volgende elementen geborgd zijn:

- "Dynamic pricing": transparante, dynamische energieprijzen kan door alle EV-rijders gebruikt worden;
- Dubbele heffing energiebelasting bij batterijopslag wordt voorkomen opdat de eindgebruiker een financieel voordeel krijgt bij het beschikbaar stellen van een (tijdelijke) opslag;
- Data-eigenaarschap is duidelijk vastgelegd, EV-rijders zouden eigenaarschap moeten hebben over data uit het voertuig, zoals state of charge, en deze zonder tussenkomst moeten kunnen delen met de netbeheerder om zo gebruik te kunnen maken van vraagresponsdiensten.

### Experimenteerruimte

Een experimenteerartikel is nog steeds wenselijk. De energietransitie en het elektrisch rijden als onderdeel daarvan kent nog vele onzekerheden. Wetten lopen over het algemeen achter op de situatie. Bij transitie is het daarom altijd gewenst om ruimte te bieden om nieuwe ontwikkelingen te verkennen. Die ruimte moet laagdrempelig en voor alle belanghebbenden beschikbaar zijn: overheden, (groepen van) particulieren, afnemers, of netbeheerders. Geef regelruimte aan iedereen om zaken in pilots uit te zoeken. Een goed voorbeeld is de pilot Vrije Keuze Energieleverancier (VKE of MLOA genaamd) die in maart in de provincie Drenthe en Groningen van start gaat, waarbij een particuliere EV-rijder zijn/haar balanceringsverantwoordelijke partij (BRP) voor een laadsessie aan een publieke laadpaal elders mag gebruiken. Deze mogelijkheid is in de nieuwe Energiewet nog niet optimaal geborgd, maar zou in het kader van "Customer

Empowerment” gegarandeerd moeten worden. Hier zou een verruimde experimenteerwet uitkomst kunnen bieden, zeker met het oog op een mogelijk toenemend aantal BRP's. Daarnaast is een experimenteerartikel nodig voor de realisatie van proeftuinen voor slimme of logistieke laadpleinen om ervaring op te doen met Vehicle-to-Grid, congestiemanagement en elektrisch vervoer en praktijkkennis over marktmodellen en tariefsystematiek.

#### Voorinvesteringen

De afspraken in het Klimaatakkoord leiden tot een exponentiële groei aan duurzame energie en elektrische voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur. Het is van belang om tijdig in te spelen op deze ontwikkelingen. Daarom is het noodzakelijk om meer ruimte voor voorfinanciering door netbeheerders te realiseren binnen de huidige systematiek waarbij rekening wordt gehouden met elektrisch rijden en een investeringsplan voor 10 jaar. Een voorbeeld hiervan is één grote aansluiting voor meerdere gebruikers op verzorgingsplaatsen langs snelwegen. Dit voorkomt onnodige maatschappelijke kosten die nu gemaakt moeten worden om de snelladers van verschillende aanbieders op één verzorgingsplaats aan te sluiten. Neem daarom de tussen gemeenten en netbeheerders afgestemde prognosekaarten binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur op als belangrijk bron- en beslisdocument bij het opstellen van de investeringsplannen in de MvT.

#### Aansluittermijn

De bereidheid van consumenten en bedrijven om over te stappen op elektrisch rijden is sterk afhankelijk van hun toegang tot laadinfrastructuur. De aansluittermijn van laadpunten speelt dus een belangrijke rol in de transitie. Volgens de voorliggende Energiewet lijkt de netbeheerder een aanvraag tot aansluiten te mogen afwijzen als er onvoldoende transportcapaciteit voor handen is. We moeten voorkomen dat de aansluittermijn van laadinfrastructuur de transitie vertraagt. Dat betekent dat het van extra groot belang is dat netbeheerders in de gelegenheid zijn om tijdig en voldoende te investeren in het onderliggende stroomnet en dat ze ruimte krijgen om slimme technieken zoals Smart Charging optimaal in te zetten. Het is belangrijk dat de capaciteitsplanning van laadinfrastructuur proactief meegenomen kan worden binnen de investeringsplannen. Door redelijke aansluittermijnen te kunnen faciliteren, wordt de noodzakelijke snelle uitrol van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer mogelijk.

#### Eindgebruiker/afnemer

Geleidelijk groeit het aanbod aan nieuwe betaalbare en tweedehands elektrische personenauto's voor de particuliere rijder. Daarnaast zal de logistieke sector de overstap naar elektrische aandrijving maken. Zowel de particuliere EV-rijder als logistieke sector dient voorlopig verleid te worden om bij te dragen aan emissieloze mobiliteit en onderstaande zorgen dienen weggenomen te worden om elektrisch rijden betaalbaar en bereikbaar te maken:

- Ongelijkheid tussen de EV-rijder met een eigen oprit (altijd beschikbaar tegen lager kWh tarief) ten opzichte van de EV-rijders die alleen gebruik kunnen maken van openbare laadpalen. Kan de wet helpen om dat op te lossen?
- Onduidelijkheid financiering (publieke) laadinfrastructuur. Het Ecorys rapport laat zien dat de business case van (publieke) laadinfrastructuur nog wankel is. Op dit moment genieten laadpunten een tijdelijk verlaagd tarief van de energiebelasting en hebben laadpaalexploitanten te handelen in hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Momenteel loopt er een onderzoek naar de financiering van laadinfrastructuur op de lange termijn en welke instrumenten daar voor nodig zijn. Dynamic pricing of bundelen van kleinverbruikersaansluitingen zijn oplossingen die gefaciliteerd moeten kunnen worden binnen de wet. Ook de koppeling met het verhandelen van HBE's ontbreekt nu in de MvT.
- Stimuleer de eigenaren van zonnepanelen met en zonder elektrisch voertuig via o.a. digitale toepassingen, opdat zij maximaal kunnen bijdragen aan de (decentrale) energietransitie i.p.v. enkel zelfoptimalisatie na te streven.

Nederland heeft wereldwijd een erkende en leidende positie op het gebied van laadinfrastructuur en slim laden. Om deze koppositie te handhaven is het van belang om mogelijkheden te creëren in de vrije markt en de aandacht voor investeringen te hebben. Op deze manier faciliteert én versnelt de energiewet de transitie naar elektrisch rijden en draagt zo beter bij aan het Klimaatakkoord.

Namens de Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur,  
Gerben-Jan Gerbrandy  
Voorzitter