Schriftelijke bijdrage Ronde tafelgesprek “Wetenschap en Bestuur”. Tweede Kamer 17 januari 2017

**Introductie**

*Onoph Caron, directeur van de Stichting ElaadNL. Het kennis- en expertisecentrum op het gebied van Laadinfrastructuur en Smart Charging/Slim laden. In 2009 opgericht door de netbeheerders. ElaadNL is een nationaal en internationaal gerenommeerd instituut en werkt samen met marktpartijen, overheden, internationale organisaties en onderzoeksinstellingen. Is betrokken bij het merendeel van de aanbestedingen voor laadinfra in Nederland en België. ElaadNL faciliteert en stimuleert elektrisch vervoer. ElaadNL is initiator van OCPP, de wereld leidende open standaard voor open laadpuntcommunicatie en participeert in het grootste internationale ev-roamingplatform.*

**Willen we vooruit of achteruit?**

Tesla verkocht in een paar dagen via internet ruim 400.000 auto’s. Een schatting is dat zo’n 10 procent daarvan naar Nederland zal komen. Wat gebeurt er als die 40.000 Tesla’s naar Nederland komen? Als morgen de Postcode Loterij in uw straat geen BMW’s maar Tesla’s weggeeft? Dan gaan licht, televisie en verwarming in de aardgasloze wijk uit als de auto opgeladen moet worden.

Een laadpunt is een aansluiting op het elektriciteitsnet. Samen met alle andere laadpunten zijn zij relevant voor de capaciteit in de straat, in de wijk, in de stad, in de regio, en in het land. Waarbij vraag en aanbod van elektriciteit altijd in balans moeten zijn. Dat is een publiek belang dat moet worden gewaarborgd. Er dient rekening gehouden te worden met andere gebruikers van het elektriciteitsnet van de toekomst. Dit moet slim gebeuren, anders is het enige alternatief dikkere kabels en dan wordt het onbetaalbaar.

De uitdaging voor de elektriciteitsnetten in de bebouwde omgeving is enorm. Als we kijken naar de ambitie van Nederland voor het aantal elektrische voertuigen dan is die groot. Als we zien dat het ook werkelijk in de praktijk gebeurt, is het van cruciaal belang dat netbeheerders ruimte krijgen om slimme netten en slimme oplossingen uit te rollen.

In zijn huidige vorm is Wet VET een achteruitgang ten opzichte van de bestaande situatie en zal het de ontwikkeling van infrastructuur voor elektrisch vervoer eerder vertragen dan versnellen. Daarom pleiten wij ervoor om vast te houden aan de invulling van de ruimte voor Netbeheerders uit de Wet Stroom, die destijds door de Tweede Kamer is aangenomen.

De wet VET is onvoldoende toegerust op de energietransitie, helpt niet bij realisatie van de Energieagenda en ademt de sfeer van het begin van de liberalisering van de energiemarkt, toen er veel behoefte was aan afscherming van commerciële belangen van traditionele energieleveranciers. Om hun bijdrage aan de energietransitie en de groei van elektrisch vervoer te kunnen leveren, hebben de netbeheerders ruimte nodig. Ruimte om samen een slimme laadinfrastructuur voor elektrische auto’s te maken die niet leidt tot overbelasting van het elektriciteitsnet. Wat er nu gebeurt, is dat de leveranciers zich gaan bemoeien met het netwerk, de vitale laadinfrastructuur.

In het voorstel van wet VET kan een infrastructurele afweging niet gemaakt worden en zullen netbeheerders capaciteit moeten vergroten ongeacht de vraag of er een betere oplossing is. Een commerciële partij als een energieleverancier is logischerwijs niet geïnteresseerd in het achterliggende elektriciteitsnet en de daarbij behorende aanpassingen en investeringen.

**Wat zou er anders moeten?**

Hou vast aan de ruimte voor Netbeheerders zoals in de Wet Stroom beschreven stond!

Sinds 2009 wordt door energieleveranciers, aanbieders van EV en netbeheerders met laadinfrastructuur geëxperimenteerd. Resultaten uit deze experimenten worden in de praktijk uitgevoerd, maar het wetsvoorstel verwijst deze resultaten naar de prullenbak en zet een rem op de ontwikkeling van elektrisch vervoer.

Je wilt je auto kunnen laden op duurzame stroom naar keuze, niet alleen op de eigen oprit maar overal in het land. Nu is en blijft het een gesloten energiemarkt en zijn nieuwe laaddiensten beperkt mogelijk. Laten we een open markt inrichten voor burgers en ondernemers. Een open markt waar burgers vrij zijn om te kiezen en alle aanbieders laaddiensten kunnen aanbieden. Een open markt die rekening houd met het collectief belang.

**Wij zouden graag zien dat de netbeheerders in staat worden gesteld om het energienetwerk in Nederland voor te bereiden op het optimaal accommoderen van de komst van slim elektrisch vervoer in Nederland en het toenemende aanbod van duurzame energie.** Het gaat daarbij om:

* het omvormen van deze netten tot smart grids waarbij slimme flexibele laadinfrastructuur een onderdeel vormt van een duurzaam open energiesysteem;
* een coördinerende rol voor de netbeheerder om het collectieve belang te borgen t.b.v. ons toekomstig complexe vitale energiesysteem;
* een faciliterende rol voor de netbeheerder om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen en de businesscase voor de markt te verbeteren.

**Afronding/Conclusie**

Het gaat veel sneller dan wij denken. Elektrische auto’s zijn er al en het worden er snel meer. Met een steeds hogere batterijcapaciteit. Zoveel staat vast. Flexibiliteit in regelgeving is noodzakelijk. Wet VET biedt (beperkte) experimenteerruimte, maar de tijd van experimenten is voorbij. Morgen is vandaag.

Laadinfrastructuur is een collectief belang. Het moet een open markt zijn die voor iedereen toegankelijk is en niet voorbehouden aan een paar grote – buitenlandse – energieleveranciers. Dat is niet nodig en werkt innovatie tegen.

De hele discussie rondom de energietransitie wordt gevoerd vanuit polarisatie, wij tegen zij, de netbeheerders tegenover de markt. Dit is bijzonder jammer, beide partijen zijn namelijk complementair aan elkaar en hebben elkaar nodig. Een betrouwbaar, toekomstbestendig elektriciteitsnet is randvoorwaarde voor marktwerking, geen tegengesteld belang. Het is niet Markt vs. Netbeheer. De energietransitie heeft belang bij partijen die samenwerken, niet bij partijen die elkaar vanuit loopgraven bevechten. Beide partijen, of dat nu is vanuit maatschappelijk publiek belang of vanuit commercieel belang, hebben behoefte aan een betrouwbaar, betaalbaar en toekomstbestendig elektriciteitsnetwerk en dito laadinfrastructuur. Dat is de basis. Dat is randvoorwaarde. En als we dat niet goed organiseren dan werkt dat belemmerend voor de energietransitie in het algemeen en laadinfra in het bijzonder.

Dit is dan ook een oproep om de belangen te bundelen, elkaar de ruimte te geven en de wet niet vanuit polarisatie op te zetten. Verplicht de partijen tot samenwerken en beperk hen niet.