Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

96

Vragen van de leden **Van Leijen**, **Klos** (beiden D66) en **Zwinkels** (CDA) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het verzilveren van bidirectioneel laden voor het stroomnet en voor huishoudens* (ingezonden 1 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Eerenberg** (Financiën) (ontvangen 23 september 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 2805.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het achtergrondartikel over de salderingsregeling en bidirectioneel laden in EW Magazine van juni 2026, waarin netbeheerders, energieleveranciers en autofabrikanten stellen dat elektrische auto's die stroom terugleveren zowel de netcongestie kunnen verlichten als huishoudens geld kunnen opleveren?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Onderschrijft u de inschatting van netbeheerder Stedin in dit artikel dat in Utrecht ongeveer 50.000 van zulke auto's de lokale netcongestie kunnen oplossen en dat dit «een belangrijke korte route» is naar meer ruimte op het net?

Antwoord 2
Het kabinet onderschrijft dat bidirectionele auto's een bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van netcongestie. Bidirectioneel laden is één van de routes om congestie te verminderen in Utrecht en de rest van Nederland. Daarom heeft de Staatssecretaris van IenW een Nationale Routekaart Bidirectioneel Laden opgesteld waarin de belangrijkste uitdagin-

[1] EW magazine, 10 juni 2026, «Salderingsregeling zonnepanelen verdwijnt in 2027, maar deze elektrische auto's redden uw portemonnee» (https://www.ewmagazine.nl/economie/achtergrond/2026/06/salderingsregeling-zonnepanelen-2027-bidirectioneel-laden-elektrische-auto-renault-kia-hyundai-vattenfall-1573041/)

ah-tk-20262027-96
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

gen en oplossingen voor de opschaling van deze technologie worden beschreven.[2]

Vraag 3
Deelt u het beeld dat bidirectioneel laden tegelijk de energierekening van huishoudens verlaagt – volgens het artikel met zo'n € 600 tot € 1.000 per jaar – en volgens uw eigen routekaart met € 900 tot € 1.050?

Antwoord 3
Ja, de in de Routekaart genoemde 900 tot 1.050 euro per jaar betreffen de maximale besparingsmogelijkheden, zoals berekend in de studie van Revnext, die gelijktijdig met de Routekaart aan uw Kamer is gezonden.[3] De feitelijke besparingsmogelijkheden zijn afhankelijk van de omstandigheden van de betreffende situatie, zoals batterijcapaciteit en het aantal thuiswerkdagen, en van beleidsmatige factoren, zoals belastingen en nettarieven. Hierop is nader ingegaan in de alternatieve scenario's die Revnext in de genoemde studie heeft doorgerekend. Volgens EW Magazine zijn de genoemde besparingen van 600 tot 1.000 euro per jaar gebaseerd op berekeningen van We Drive Solar. Over de onderliggende aannames en rekenmethodiek is voor zover ons bekend geen openbare informatie beschikbaar.

Vraag 4
Erkent u dat dit verdienvermogen voor gewone huishoudens op dit moment níet te verzilveren is, doordat over dezelfde stroom twee keer energiebelasting wordt betaald wanneer die eerst wordt opgeslagen en later teruggeleverd – knelpunten die u in uw eigen routekaart benoemt na een toezegging aan lid Zwinkels (CDA)?

Antwoord 4
Zoals nader uitgewerkt in de Routekaart zijn er op dit moment verschillende barrières die voorkomen dat een gemiddeld huishouden kan profiteren van bidirectioneel laden. Deze liggen vooral op het vlak van techniek en regelgeving: de interoperabiliteit tussen voertuig, laadpunt en elektriciteitsnet is voor een gemiddeld huishouden – en voor de meeste bedrijven – nog niet vanzelfsprekend. En ook als de interoperabiliteit van alle relevante schakels is geborgd, is bidirectioneel laden niet direct voor iedereen toegankelijk, omdat daarvoor eerst investeringen in geschikte voertuigen en laadinfrastructuur nodig zijn.
Eerdergenoemd onderzoek van Revnext laat zien dat de dubbele energiebelasting een dempend effect heeft op het verdienvermogen bij bidirectioneel laden. Het kabinet onderzoekt de mogelijkheid om dubbele energiebelasting te voorkomen bij bidirectioneel laden. Dubbele energiebelasting kan ook de vraag naar thuisbatterijen afremmen. Het kabinet onderzoekt de mogelijkheid om dubbele energiebelasting te voorkomen bij zowel bidirectioneel laden als bij thuisbatterijen.
Overigens zal de beoogde invoering van tijdsafhankelijke nettarieven de verdienmogelijkheden voor bidirectioneel laden en thuisbatterijen juist verbeteren. In het onderzoek van Revnext is vooralsnog geen rekening gehouden met aanvullende verdienmogelijkheden die nu in ontwikkeling zijn: dit betreft het leveren van congestiediensten aan netbeheerders. Een voorbeeld hiervan is de op 1 juli in de regio Flevoland-Gelderland-Utrecht door netbeheerders gepubliceerde flexibiliteitsuitvraag voor het laagspanningsnet. Hiermee wordt mogelijk gemaakt dat huishoudens tegen een vergoeding flexibel vermogen aanbieden via een derde partij aan de netbeheerder. Het flexibel vermogen wordt ingezet om netcongestie tegen te gaan. Deze derde partijen bundelen het flexibel vermogen van gecontracteerde huishoudens via de apparaten die zij daarvoor aanbieden. De uitvraag is zo opgesteld dat bidirectionele auto's hieraan mee kunnen doen. Op deze manier wordt het verdienvermogen opengesteld voor bidirectionele auto's wanneer deze worden ingezet om netcongestie tegen te gaan.
Verder onderzoek is nodig om een beter beeld te krijgen van hoe de business case zich naar verwachting in de tijd zal ontwikkelen en welke factoren

[2] Kamerstukken II 2025/26, 31 305, nr. 541, bijlage 4
[3] Kamerstukken II 2025/26, 31 305, nr. 541, bijlage 3.

daarbij het meest bepalend zijn, waaronder elektriciteitsprijzen, de energiebelasting, tijdsafhankelijke nettarieven en vergoedingen voor congestiediensten voor netbeheerders. Dit is onderwerp van een bredere verkenning die de Ministeries van Financiën, Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Economische Zaken en Klimaat (EZK) zijn gestart naar de technische mogelijkheden en de verschillende effecten van het wegnemen van dubbele energiebelasting. Het kabinet doet in dit kader ook nader onderzoek naar de marktontwikkeling van bidirectioneel laden, risico's en kansen van bidirectioneel laden met betrekking tot netcongestie en geavanceerde meettechnieken die het eventueel wegnemen van de dubbele energiebelasting technisch mogelijk kunnen maken. Voor eind van dit jaar wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van dit onderzoek. Op basis van dit onderzoek zal worden bekeken of er inmiddels technische mogelijkheden zijn om dubbele energiebelasting weg te nemen, en als die er zijn, of de baten van het wegnemen van dubbele energiebelasting opwegen tegen de lasten voor verschillende partijen als gevolg van de toename in complexiteit die met de oplossing gepaard gaat.
In de vraag wordt gesteld dat twee keer energiebelasting wordt betaald als elektriciteit eerst wordt opgeslagen en later teruggeleverd. Volledigheidshalve wordt daarover het volgende opgemerkt. Tot de beëindiging van de salderingsregeling is geen sprake van dubbele energiebelasting. Dubbele energiebelasting treedt na het afschaffen van de salderingsregeling op bij thuisbatterijen of bidirectioneel laden wanneer elektriciteit wordt afgenomen van het net (belast), wordt opgeslagen in een thuisbatterij of voertuig, daarna wordt teruggeleverd aan het net (onbelast) en later weer wordt afgenomen van het net (opnieuw belast). Het is echter niet zo dat er standaard sprake is van dubbele energiebelasting bij batterijen. Dubbele energiebelasting treedt niet op bij een verbruiker die zelf elektriciteit opwekt, die opslaat in een batterij en vervolgens zelf verbruikt; de verbruiker betaalt dan in het geheel geen energiebelasting over deze elektriciteit. Er is ook geen sprake van dubbele energiebelasting als een verbruiker elektriciteit afneemt van het net, die opslaat in een batterij en vervolgens verbruikt; de verbruiker betaalt dan eenmalig energiebelasting, bij afname van het net. Tot slot wordt ook geen dubbele energiebelasting betaald in de volgende situatie. Een partij wekt zelf elektriciteit op en slaat die op in een thuisbatterij. Vervolgens levert die partij deze elektriciteit vanuit de batterij aan het net. Tot en met dat moment is er nog geen moment geweest waarop energiebelasting moet worden betaald. Er moet pas energiebelasting worden betaald op het moment dat een energieleverancier die elektriciteit via het net levert aan een andere partij elders in de keten. Die elektriciteit is dan eenmalig belast, bij die levering aan een andere partij ergens anders in de keten.
Over oplossingsrichtingen voor dubbele energiebelasting zijn de Ministeries van Financiën, EZK en IenW in gesprek met de sector, waaronder voertuigproducenten, vlootexploitanten, energieleveranciers en netbeheerders. In die gesprekken gaat het onder meer om mogelijke oplossingen die technisch haalbaar zijn, fraude voorkomen en administratieve- en uitvoeringslasten beheersbaar houden voor alle betrokken partijen. Uw Kamer wordt voor het einde van 2026 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek van dubbele energiebelasting bij thuisbatterijen en over de voortgang van het onderzoek naar bidirectioneel laden.

Vraag 5
Hoe weegt u de waarschuwing van Stedin dat de energiebelasting vanaf 2027 «die businesscase helemaal nekt», mede in het licht van het wegvallen van de salderingsregeling per 1 januari 2027 – het moment waarop huishoudens juist op zoek gaan naar een manier om hun eigen zonnestroom te benutten?

Antwoord 5
Het kabinet is zich bewust van het effect van de dubbele energiebelasting op de businesscase voor baterijen en zoekt naar oplossingen om dubbele energiebelasting te voorkomen. In de gesprekken met de sector over thuisbatterijen en bidirectioneel laden wordt ook stilgestaan bij de omvang van de dubbele energiebelasting in verschillende situaties waarin batterijen worden gebruikt. Het kabinet heeft geen inzage in de doorrekeningen van Stedin. Het genoemde onderzoek van Revnext naar bidirectioneel laden geeft al wel een beeld van een aantal elementen die van invloed zijn op de businesscase van bidirectioneel laden. Zoals reeds benoemd in het antwoord

op vraag 4 laat Revnext zien dat de verdiensten worden gedempt door de dubbele energiebelasting vanaf het moment dat de salderingsregeling komt te vervallen. Het onderzoek van Revnext laat ook zien dat huishoudens met bidirectioneel laden ook energiekosten kunnen besparen wanneer de salderingsregeling stopt. Dit komt doordat het voertuig elektriciteit aan de woning kan leveren, waardoor de afname van netstroom op dure momenten wordt vermeden. Volgens Revnext kan dit bijvoorbeeld voor een huishouden met zonnepanelen een extra besparing van ongeveer 61 euro per jaar opleveren, uitgaande van een middelgrote elektrische auto (C-segment) die 15.000 kilometer per jaar rijdt en waarvan de eigenaar twee dagen per week thuiswerkt. Deze kostenbesparing komt bovenop de besparingsmogelijkheden die het huishouden kan realiseren met enkel slim laden.[4]
Daarnaast bieden de beoogde tijdsafhankelijke nettarieven extra verdienmogelijkheden voor bidirectioneel laden. Ook als de dubbele energiebelasting in stand blijft, kunnen huishoudens in eerder omschreven situaties hierdoor extra besparingsmogelijkheden realiseren.
De businesscase wordt verder onderzocht in de in antwoord 4 genoemde bredere verkenning. Stedin is een van de partijen die om hun bijdrage is gevraagd in de hierbij horende vervolgonderzoeken.

Vraag 6
Welke gevolgen heeft het volgens u voor het huidige marktmomentum – waarbij de Renault 5 en 4 al terugleveren, meerdere merken volgen en in Utrecht dit jaar al meer dan duizend auto's stroom moeten kunnen terugleveren – en voor de investeringszekerheid bij fabrikanten én huishoudens, wanneer de dubbele energiebelasting in stand blijft?

Antwoord 6
Zoals benoemd in antwoord 4 doet het kabinet aanvullend onderzoek om een beter beeld te krijgen van hoe de business case zich naar verwachting in de tijd zal ontwikkelen. Dit als onderdeel van een bredere verkenning naar de technische mogelijkheden en de verschillende effecten van het wegnemen van dubbele energiebelasting. De verdere marktontwikkeling van bidirectioneel laden is onderdeel van dit onderzoek.
Het kabinet houdt in dit proces ook nauw contact met relevante marktpartijen. Zo hebben de Staatssecretarissen van KGG en IenW in juni jl. een gesprek gevoerd met Stedin, de gemeente Utrecht en We Drive Solar over de mogelijkheden die bidirectioneel laden biedt voor mitigatie van netcongestie in Utrecht en de invloed van de energiebelasting op de business case. De ministeries zullen de inzichten van marktpartijen betrekken bij het onderzoek.

Vraag 7
Op welke wijze is in de rijksbegroting rekening gehouden met de belastinginkomsten uit de dubbele energiebelasting bij bidirectioneel laden, en welke budgettaire gevolgen verbindt u aan het wegnemen van deze dubbele heffing? Hoe weegt u die gevolgen tegen de maatschappelijke baten die in uw eigen routekaart worden geschetst?

Antwoord 7
In de belastingramingen wordt rekening gehouden met beleidswijzigingen zoals het afschaffen van de salderingsregeling. Op het moment dat realisaties beschikbaar komen, worden die verwerkt in de ramingen, waardoor op die manier de dubbele energiebelasting in de ramingen terechtkomt als het daadwerkelijke effect zou afwijken van de oorspronkelijke raming. Als het wegnemen van de dubbele energiebelasting door middel van een wetswijziging vormgegeven wordt, dan zal dit in principe leiden tot een budgettaire derving. Op dit moment zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar om een inschatting te geven van de budgettaire gevolgen van het wegnemen van dubbele energiebelasting.

---

[4] Slim laden betekent dat de auto op gunstige momenten wordt *opgeladen*, bijvoorbeeld wanneer de stroomprijs laag is of wanneer er veel zonnestroom beschikbaar is. Bij bidirectioneel laden kan de accu van de auto ook elektriciteit *terugleveren* aan de woning of het net op dure uren.

Op basis van de inzichten uit de verkenning die is genoemd in het antwoord op vraag 4 beoordelen de ministeries of de baten van het wegnemen van dubbele energiebelasting zouden opwegen tegen de lasten voor huishoudens, bedrijven en energieleveranciers en een eventuele toename van de uitvoeringscomplexiteit. De budgettaire gevolgen worden hierin meegewogen. Het kabinet zal de Kamer voor het eind van dit jaar informeren over de voortgang en nieuwe inzichten uit de verkenning.

Vraag 8
Welke mogelijkheden ziet u om de «regulatory sandbox» voor bidirectioneel laden nu al te benutten voor een tijdelijke maatregel waarmee de dubbele energiebelasting voor bidirectioneel laden wordt weggenomen, zodat huishoudens en marktpartijen kunnen profiteren van het momentum dat er nu is?

Antwoord 8
De Europese Commissie heeft op 17 juli jl. een guidance document gepubliceerd met betrekking tot de mogelijkheden voor overheden om gebruik te maken van *regulatory sandboxes* en *living labs* voor bidirectioneel laden.[5] De gedachte achter deze *sandboxes* is dat nationale overheden tijdelijk van bestaande regelgeving kunnen afwijken om experimenteerruimte te bieden aan innovaties.
Het kabinet wil in brede zin verkennen of dergelijke *sandboxes* en *living labs* kunnen worden ingezet om barrières voor bidirectioneel laden weg te nemen. Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat rechtszekerheid en gelijkheid voor de wet te allen tijde zijn geborgd en dat de invulling plaatsvindt in overeenstemming met de Europese staatssteunregels. Tijdelijke of selectieve uitzonderingen in de fiscaliteit zullen al snel op gespannen voet staan met deze beginselen.

Vraag 9
Welke concrete stappen zet u, zodat de voordelen van bidirectioneel laden niet alleen terechtkomen bij mensen met een eigen oprit en laadpaal, maar ook bij bewoners van appartementen en mensen die op straat parkeren?

Antwoord 9
Het kabinet vindt het van belang dat iedereen die vanaf 2035 een nieuwe auto koopt bidirectioneel kan laden – thuis, op het werk en op straat. Als opvolging op de Routekaart start de Staatssecretaris van IenW daarom een opschalingsprogramma bidirectioneel laden. De beoogde startdatum hiervan is Q1 2027. In dit programma zal worden gewerkt aan acties die als doel hebben om de voordelen van bidirectioneel laden ook terecht te laten komen bij bewoners van appartementen en mensen die op straat parkeren. Voorbeelden hiervan zijn de samenwerking met gemeenten en regio's uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om bidirectioneel laden bij publieke laadpunten uit te rollen. Omdat dit een complexere toepassing is, wordt gewerkt aan het ontwerp van praktijksjablonen met een duidelijke rolverdeling, modelcontracten en verdeelsleutels. Daarnaast wordt onderzocht hoe bidirectioneel laden binnen Verenigingen van Eigenaren kan worden gefaciliteerd, en wordt de kansrijkheid verkend van experimenteerruimtes voor bidirectioneel laden bij parkeergarages en (semi-)publieke laadpleinen.

[5] Europese Commissie, *Commission Staff Working Document – Guidance on regulatory sandboxes and living labs in the EU for vehicle-to-grid pilots*, Brussel, 17 juli 2026, COM (2026) 595 final.