Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

2416

Vragen van de leden **Van Oosterhout** en **De Hoop** (beiden GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Klimaat en Groene Groei over *tweerichtingsladen als oplossing van netcongestie* (ingezonden 3 juni 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **De Bat** (Economische Zaken en Klimaat) (ontvangen 30 juni 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het project van Kia en Hyundai samen met Vattenfall om het voor particuliere klanten met een elektrische auto mogelijk te maken elektriciteit aan het net terug te leveren tijdens piekmomenten en daarmee geld te verdienen (tweerichtinngsladen)?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u ermee bekend of andere automerken en/of elektriciteitsleveranciers een dergelijk aanbod ontwikkelen in Nederland?

Antwoord 2
Ja. In Nederland hebben Renault en We Drive Solar een dergelijk aanbod al ontwikkeld.

Vraag 3
Is het elektriciteitsnet overal in Nederland klaar om tweerichtingsladen toe te staan? Zo nee, wat moet er gebeuren opdat het net wel tweerichtingsladen toestaat?

Antwoord 3
Ja, maar tot nu toe alleen voor vaste combinaties van auto, laadpaal en energieleverancier. Dit is conform de aansluitvoorwaarden zoals opgenomen in de Netcode Elektriciteit. Op dit moment ontbreken in de Netcode Elektriciteit nog de gestandaardiseerde afspraken die het mogelijk maken dat elk voertuig met elk laadpunt veilig en regulier aan het net mag terugleveren.

[1] NOS Nieuws, 28 mei 2026, Elektrische auto kan problemen elektriciteitsnet oplossen.

ah-tk-20252026-2416
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Deze barrière is opgelost in 2029 als de netbeheerders de nieuwe Europese netcode voor teruglevering hebben geïmplementeerd. De verantwoordelijkheid voor het elektriciteitsnet ligt bij de netbeheerders.

Vraag 4
Zult u ervoor zorgen dat de mogelijkheid tot tweerichtingsladen standaard is voorzien in alle nieuwe wijken? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Over het beschikbaar stellen van laadinfrastructuur in nieuwe wijken beslissen regionale overheden. Vanuit het Rijk wordt via regelgeving gezorgd dat alle nieuwe laadpalen vanaf 2027 voldoen aan de nieuwste Europese eisen omtrent bidirectioneel laden. Daarbij is het van belang om te noemen dat op dit moment alleen vaste combinaties van laadpalen en voertuigen kunnen terugleveren aan het net. Door de verdere ontwikkeling van open standaarden op internationaal niveau wordt het richting 2030 mogelijk om met elke laadpaal en elk voertuig terug te leveren aan het net. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt daarom nu al intensief aan de ontwikkeling van internationale standaarden, bijvoorbeeld in samenwerking met de Europese Commissie. Verder hebben mensen thuis een eigen keuze in de laadpaal en energieleverancier die zij kiezen.

Vraag 5
Welke andere maatregelen overweegt u om tweerichtingsladen aan te moedigen als deel van de oplossing voor netcongestie? Kan dit voorwaardelijk worden gemaakt bij de aanleg van nieuwe woonwijken of bedrijventerreinen?

Antwoord 5
In de routekaart bidirectioneel laden, die voor de zomer naar de Tweede Kamer wordt gestuurd, identificeer ik meerdere uitdagingen en oplossingsrichtingen om bidirectioneel laden op te schalen. Aanvullend op wat ik noem onder vraag 4, werk ik ook aan het verbeteren van de businesscase voor bedrijven om te investeren in bidirectioneel laden. Een aspect waar bij bidirectioneel laden nader naar moet worden gekeken betreft de dubbele energiebelasting die in sommige gevallen van bidirectioneel laden kan optreden. Hiervoor is het ten eerste van belang om meer ervaringen met geavanceerde meetinrichtingen te verkrijgen. Ten tweede wil dit kabinet beter inzicht krijgen in de effecten van dubbele energiebelasting. Op het moment dat het wegnemen van dubbele energiebelasting technisch mogelijk zou worden kan dat inzicht worden gebruikt om te beoordelen 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. Het kabinet zal de Kamer op de hoogte houden van de voortgang en nieuwe inzichten omtrent deze verkenning. Daarnaast start vanaf 2027 een opschalingsprogramma bidirectioneel laden waarbij de uitrol van bidirectionele laadinfrastructuur centraal staat.
Ten aanzien van vraag twee geldt dat bidirectioneel laden pas op termijn via Europese regelgeving voorwaardelijk wordt (zie vraag[2]. Op dit moment kunnen slechts enkele combinaties bidirectioneel laden. Ook hebben consumenten thuis vrije keuze in hun laadpaal en voertuig.
Verder wordt voor de oplossing van netcongestie een techniekneutrale aanpak gehanteerd. Vanuit het net bezien is namelijk geen voorkeur voor een bepaalde techniek die flexibiliteit levert, het gaat om het flexibel vermogen. Hiervoor maakt een netbeheerder afwegingen over de specifieke behoefte van het net in de locatie en tijd. Tweerichtingsladen kan daar, net als andere apparaten met flexibel vermogen, aan bijdragen. Tegelijkertijd wordt in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie onder andere gewerkt aan proposities voor vergoeding voor het leveren van flexibel vermogen.

[2] NOS Nieuws, 28 mei 2026, Elektrische auto kan problemen elektriciteitsnet oplossen

Vraag 6
Hoe beoordeelt u de contractvorm waarbij de koper van een bepaald automerk vasthangt aan één specifieke elektriciteitsleverancier?

Antwoord 6
Tot de verdere ontwikkeling van de open standaarden (verwachting 2030) is de huidige contractvorm met een vaste combinatie van automerk en elektriciteitsleverancier de eerste stap voor de introductie van tweerichtingsladen. Voor opschaling van tweerichtingsladen is het noodzakelijk dat consumenten keuzevrijheid hebben. Om te voorkomen dat consumenten vast zitten aan één combinatie, werkt IenW in internationaal verband aan de verdere ontwikkeling van open standaarden en aan uniforme afspraken over de implementatie van de standaarden. Dit is de basis voor het combineren van verschillende laadpunten, voertuigen en energiecontracten. Het Ministerie van IenW vraagt continue aandacht voor de uniforme implementatie van standaarden bij de Europese Commissie en de Verenigde Naties en draagt actief bij aan de ontwikkeling van de open standaarden. Met internationale afspraken over de implementatie van standaarden krijgen consumenten naar verwachting vanaf 2030 keuzevrijheid in hun automerk en elektriciteitsleverancier om terug te leveren aan het net.

Vraag 7
Is er bij dergelijke contractvormen een risico van marktconcentratie waarbij de leverancier vervolgens de prijzen voor de klant kan verhogen aangezien klanten omwille van automerk niet meer van leverancier kunnen veranderen willen ze nog toegang hebben tot tweerichtingsladen?

Antwoord 7
Ja. Vandaar dat wordt gewerkt aan het opstellen en implementeren van open standaarden (zie vraag hiervoor).

Vraag 8
Hoe kunt u borgen dat klanten ondanks hun autokeuze toch nog een vrije keuze hebben van elektriciteitsleverancier met behoud van de mogelijkheid tot tweerichtingsladen?

Antwoord 8
Om te voorkomen dat consumenten vast zitten aan één combinatie van automerk en elektriciteitsleverancier, werkt IenW in internationaal verband aan de verdere ontwikkeling van open standaarden en aan uniforme afspraken over de implementatie van de standaarden. Dit is de basis voor het combineren van verschillende voertuigen, laadpunten en energiecontracten. Met internationale afspraken over de implementatie van standaarden krijgen consumenten naar verwachting vanaf 2030 keuzevrijheid in hun automerk en elektriciteitsleverancier om terug te leveren aan het net.

Vraag 9
Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 9
Ja.