

Stroom over, net vol: de auto biedt uitkomst

Ongeveer drie miljoen. Zoveel Nederlandse huishoudens hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in zonnepanelen. Dat is meer dan één op de drie. Vanaf 1 januari 2027 eindigt echter de salderingsregeling. De schone zonnestroom die deze miljoenen huishoudens opwekken, levert hen straks een aanzienlijk lagere vergoeding op.

Terwijl wij straks met onze overvloedige stroom in onze maag zitten, bezwijkt het fundament van onze samenleving en lokale economie: het elektriciteitsnet. Sinds 1 juli zitten Utrecht, Gelderland, Flevoland en Noord-Brabant al op een desastreus stroomslot. Noord-Holland en Zuid-Holland volgen onvermijdelijk.

In de praktijk zien we de effecten die dit lokaal veroorzaakt. Denk aan de ondernemer die zijn dak vol legde met panelen, maar zijn bedrijf niet kan uitbreiden. Of die broodnodige nieuwe woonwijk die stilligt, waardoor starters langer bij pa en ma moeten blijven wonen.

We lopen vast in een onbegrijpelijke paradox. We hebben een landelijk tekort aan stroomcapaciteit, maar lokaal een overschot aan opgewekte zonnestroom die we straks niet meer rendabel met elkaar kunnen delen.

De aanpak van dit probleem vraagt niet alleen om nieuwe masten, waarvan de aanleg door bureaucratie vaak meer dan tien jaar duurt. De oplossing staat simpelweg bij honderdduizenden Nederlanders in de straat: de elektrische auto als rijdende buurtbatterij.

Waar een gemiddelde thuisbatterij een bescheiden capaciteit heeft, vormt de accu van een compacte elektrische auto met zo'n 50 kilowattuur een gigantische opslag voor zonne-energie.

Steeds meer nieuwe elektrische auto's kunnen bidirectioneel laden – stroom opnemen en weer teruggeven. Overdag slurpt de auto de zonnepieken uit de buurt op en 's avonds, wanneer het stroomnet oververhit raakt, levert hij schone elektriciteit terug aan het eigen huis of dat van de burens.

Hoewel de benodigde laadpalen nog in een pioniersfase zitten en niet elke auto de techniek ondersteunt, is de potentiële impact immens. Volgens netbeheerder Stedin kunnen 50.000 van dit soort slimme auto's de volledige lokale netcongestie in de provincie Utrecht oplossen.

Voor inwoners is het bovendien een eerlijke compensatie voor de wegvallende salderingsregeling.

Volgens EW Magazine scheelt slim laden en ontladen een e-automobilist al snel 600 euro per jaar, en met een vergoeding voor het ontlasten van het stroomnet op piekmomenten kan dit oplopen tot maar liefst 1.000 euro per jaar.

Waarom blokkeren we deze constructieve uitweg dan nog?

Omdat de overheid zichzelf en haar inwoners verstrikt in bureaucratische regels. Juist hier moet de beloofde slagvaardige overheid van dit kabinet zich bewijzen. In plaats van te

blijven hangen in de papieren systeemwereld, moet de overheid meebewegen met de praktijk.

Deze oplossing wordt nu echter belemmerd door een onrechtvaardige drempel: de dubbele energiebelasting. Zodra stroom de auto in vloeit, wordt er belasting geheven. Wordt diezelfde stroom later in de avond teruggeleverd om de straat te ontlasten, dan slaat de fiscus opnieuw toe. Met deze dubbele heffing werkt de overheid de financiële haalbaarheid van dit concept tegen.

Dit is het moment voor het kabinet om te laten zien dat het een betrouwbare partner is in de energietransitie. Schrap vandaag nog die dubbele energiebelasting op stroom die in een autobatterij is opgeslagen.

Maar we wachten niet lijdzaam op Den Haag. Ook als provincies kunnen we zelf de bezem door de bureaucratie halen.

We kunnen dit doen door bij gezamenlijke aanbestedingen simpelweg te eisen dat elke nieuwe publieke laadpaal bidirectioneel is. Dat ontlast lokale wethouders direct. Omdat er echter niet overal teruggeleverd kan worden via een publieke wijklaadpaal, moeten we ook de aanschaf van een eigen bidirectionele laadpaal voor particulieren financieel aantrekkelijker maken, bijvoorbeeld door middel van een subsidieregeling.

Ook kunnen we een einde maken aan de lokale lappendeken van vergunningen met een provinciebrede standaard voor laadinfra.

Lopen buurtinitiatieven toch vast in stroperige regels? Dan stapt een provinciaal 'doorbraakteam' in om knopen door te hakken. Geen 'nee, tenzij', maar 'hoe dan wel'.

Alleen door belemmeringen op alle overheidsniveaus weg te nemen en samenwerking in de wijk te belonen, stoppen we de energiecrisis, waarin we momenteel zitten.

Michiel Dijkman is lijsttrekker voor het CDA in de Provincie Zuid-Holland