



Reactie op internetconsultatie EPBD IV (eerste tranche)

Het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel (CBL), de koepelorganisatie van supermarkten en foodservicebedrijven, waardeert de ambitie van Richtlijn (EU) 2024/1275 inzake de energieprestatie van gebouwen (EPBD IV) om de laadinfrastructuur in Europa te versnellen. Onze bijdrage aan deze consultatie richt zich op de bepalingen voor parkeerterreinen van bedrijfsgebouwen, zoals supermarkten en foodservicebedrijven.

Het CBL onderschrijft het belang van een goede laadinfrastructuur en ziet mogelijkheden om de beoogde doelen te bereiken op een manier die beter aansluit bij de praktijk. Twee factoren vragen daarbij om specifieke aandacht: het structurele tekort aan netcapaciteit in Nederland en de korte gemiddelde parkeerduur bij veel retail- en foodservice-locaties. Om effectief en doelmatig te investeren, is het wenselijk dat de beschikbare netcapaciteit en de feitelijke vraag leidend zijn bij het bepalen van verplichtingen. Dit vraagt om heldere uitzonderingen en om het voorkomen van kostbare voorbereidingen (zoals voorbekabeling) die in de praktijk niet benut kunnen worden.

Korte parkeerduur vraagt om gerichte laadoplossingen

Bezoekers van met name supermarkten parkeren gemiddeld 20 tot 30 minuten. In die tijd bieden hoogpresterende gelijkstroomsneladers (circa 150 kW) veel meer gebruikswaarde dan langzame wisselstroomladers (tot 22 kW). Snelladers maken het mogelijk om tijdens een winkelbezoek ongeveer 330 kilometer rijbereik toe te voegen, terwijl AC-laders in dezelfde tijd slechts circa 36 kilometer laden. Het opnemen van dit onderscheid in regelgeving kan de effectiviteit van investeringen vergroten.

Daarbij komt dat het aanbieden van energie aan consumenten niet tot de kernactiviteiten van supermarkten behoort. Veel winkels hebben bovendien geen eigendom over hun gebouw of parkeerterrein, wat de vraag wie verantwoordelijk is voor investeringen extra complex maakt.

Netcapaciteit als randvoorwaarde

De netcongestie in Nederland maakt het voor veel nieuwe winkels al lastig om een reguliere netaansluiting te verkrijgen, laat staan om te voldoen aan aanvullende laadverplichtingen die een hoge piekbelasting vragen, zoals bij snellaadinfrastructuur. In de praktijk leidt dit ertoe dat ondernemers moeten investeren in voorzieningen die mogelijk nooit operationeel worden, bijvoorbeeld doordat de benodigde capaciteit op het elektriciteitsnet jarenlang niet beschikbaar is. Dit geldt niet alleen voor de laadpunten zelf, maar ook voor voorbereidende werkzaamheden zoals het aanleggen van lege leidingen of het trekken van kostbare koperen bekabeling, die zonder aansluiting geen functionele waarde hebben.

Het is daarom wenselijk dat in de regelgeving expliciet wordt vastgelegd dat alle laadverplichtingen, inclusief voorbereidende voorzieningen, alleen gelden wanneer er aantoonbaar voldoende netcapaciteit beschikbaar is. Zo wordt voorkomen dat middelen en grondstoffen onnodig worden verspild en kan worden gewaarborgd dat investeringen doelmatig worden ingezet, op locaties en momenten waar zij daadwerkelijk bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van de EPBD.

Daar komt bij dat de planning en transparantie van netbeheerders zelf grote onzekerheden kennen. Hun prognoses zijn grotendeels gebaseerd op aansluitingsverzwaringen die daadwerkelijk zijn aangevraagd, terwijl een aanzienlijk deel van bedrijven nog niet anticipeert op elektrificatie en dus geen aanvraag heeft ingediend. Hierdoor ontstaat mogelijk een vertekend beeld van de toekomstige vraag en schuiven tijdslijnen voor uitbreiding regelmatig door, vaak voorbij 2030. Dit betekent dat verplichtingen die nu in regelgeving worden vastgelegd kunnen losstaan van de realiteit waarin ondernemers en netbeheerders opereren.



Daarnaast is het belangrijk te voorkomen dat verplichtingen per bedrijventerrein leiden tot overaanbod aan laadinfrastructuur met lage bezettingsgraden. Wanneer elk bedrijf afzonderlijk een aansluiting moet aanvragen om een groot deel van zijn parkeerterrein van laadpunten te voorzien, versterkt dit de druk op het elektriciteitsnet zonder dat dit aansluit bij het werkelijke gebruik. Een collectieve benadering kan uitkomst bieden: clustering van bedrijven of vraaggestuurde planning per regio in plaats van uniforme verplichtingen per onderneming. Dit voorkomt niet alleen overaanbod, maar sluit ook beter aan bij het karakter van ondernemingen waarvoor energievoorziening geen kernactiviteit is en die vaak geen eigenaar zijn van hun pand of terrein.

Beperkingen van de huidige uitzonderingsregel

De huidige uitzonderingsregel, waarbij geen laadinfrastructuur hoeft te worden geplaatst wanneer de kosten meer dan 10% van een grote renovatie bedragen, blijkt in de praktijk nauwelijks effect te hebben. Dit komt doordat goedkopere wisselstroomladers (AC), waarvoor op veel locaties slechts beperkte klantvraag bestaat, zelden boven deze kostengrens uitkomen, terwijl zij niet altijd de meest geschikte oplossing zijn voor locaties met korte parkeertijden.

Effectiever zou zijn om de regelgeving te richten op de beschikbare laadcapaciteit in plaats van uitsluitend op het aantal laadpunten, met ruimte voor flexibele en prestatiegerichte uitbreidingen die zowel aansluiten bij de feitelijke vraag als meerwaarde bieden voor de gebruiker. Op die manier kan, wanneer in de toekomst extra netcapaciteit beschikbaar komt, de nadruk liggen op het vergroten van de laadcapaciteit in plaats van het enkel optellen van laadpunten. Een dergelijke benadering sluit beter aan bij de doelstellingen van de EPBD en kan, met inzet van Nederland in de Europese context, bijdragen aan een meer doelmatige en gebruikersgerichte uitrol van laadinfrastructuur. Indien energieregelgeving in toekomstige Omnibuswetten van de Europese Commissie wordt meegenomen, verdient het aanbeveling dat Nederland pleit voor flexibiliteitsopties ten aanzien van laadcapaciteit.

Artikelsgewijze opmerkingen

Artikel 3.87b – Laadstations voor elektrische voertuigen, voorbekabeling en leidingdoorvoeren in bestaande niet-residentiële gebouwen

In de consultatieversie van de wijziging bepaalt artikel 3.87b dat niet-residentiële gebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen ten minste één laadpunt moeten hebben per tien parkeerplaatsen, of leidingdoorvoeren moeten realiseren voor minimaal de helft van de parkeerplaatsen. Elk laadpunt moet daarbij geschikt zijn voor slim laden en, indien relevant, bidirectioneel laden, terwijl artikel 3.87c voorziet in overgangsrecht.

Gezien het huidige tekort aan netcapaciteit in Nederland is het positief dat gebouweigenaren van bestaande niet-residentiële gebouwen de keuze krijgen tussen het installeren van laadpunten of het aanleggen van lege leidingen. Deze mogelijkheid biedt ruimte om in te spelen op knelpunten zoals netcongestie of een beperkte vraag naar laadpunten en sluit goed aan bij de praktijk in de supermarkt- en foodservicebranche. Het is daarom wenselijk dat deze flexibiliteit onverkort behouden blijft. Eveneens waardevol is de bepaling dat uitstel kan worden verleend voor gebouwen die recent zijn gebouwd of gerenoveerd, omdat dit onnodige dubbele investeringen voorkomt en zorgt voor een efficiëntere inzet van middelen.

Artikel 4.160b – Laadstations voor elektrische voertuigen, voorbekabeling en leidingdoorvoeren in nieuwe niet-residentiële gebouwen

In de consultatieversie van artikel 4.160b worden voor nieuwe niet-residentiële gebouwen met parkeergelegenheid aanzienlijke verplichtingen voorgesteld, variërend van ten minste één laadpunt tot één laadpunt per twee parkeerplaatsen, aangevuld met voorbekabeling voor de helft van de plaatsen en leidingdoorvoeren voor de overige plaatsen.



Hoewel de ambities begrijpelijk zijn, zijn de eisen in de praktijk vaak te hoog en op veel locaties niet uitvoerbaar, met name waar snellaadinfrastructuur nodig is. Dit komt niet alleen door de investeringskosten, maar vooral door het structurele tekort aan netcapaciteit, waardoor nieuwe winkels soms al moeite hebben om een reguliere aansluiting te krijgen, zelfs bij slechts enkele extra laadpunten. In landelijke gebieden ontbreekt bovendien vaak voldoende vraag om de laadpunten rendabel te exploiteren, terwijl de huidige regels geen onderscheid maken tussen stedelijke en landelijke context. Om te voorkomen dat kostbare voorzieningen ongebruikt blijven, zou in de regelgeving expliciet moeten worden vastgelegd dat verplichtingen uitsluitend gelden bij aantoonbare beschikbaarheid van netcapaciteit. Daarnaast verdient het aanbeveling de plicht tot omvangrijke voorbekabeling te schrappen, om onnodige investeringen en materiaalgebruik te voorkomen. Zo wordt de uitvoering realistischer, kostenefficiënter en beter afgestemd op de feitelijke vraag.

Daarbij komt dat de technologische ontwikkeling op het gebied van laadsnelheden en vermogens zeer snel gaat. Het vooraf aanleggen van kabels brengt een groot risico met zich mee dat deze al verouderd zijn voordat zij daadwerkelijk benut kunnen worden, bijvoorbeeld omdat toekomstige voertuigen hogere voltages of dikkere kabeldiktes vereisen. Dit versterkt de noodzaak om te kiezen voor flexibelere regels die rekening houden met toekomstige innovaties.