



Brussel, 15.2.2023
COM(2023) 76 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

Stimulering van e-mobiliteit door middel van gebouwenbeleid

1. Inleiding

Dit verslag heeft tot doel het Europees Parlement en de Raad te informeren over de wijze waarop gebouwenbeleid kan bijdragen tot de stimulering van elektromobiliteit in de Europese Unie, overeenkomstig artikel 8, lid 2, van de [richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen](#) (EPBD, Energy Performance of Buildings Directive)¹.

Op 15 december 2021 heeft de Commissie een voorstel vastgesteld tot [herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen](#)². In dit voorstel wordt een nieuw artikel 12 over infrastructuur voor duurzame mobiliteit ingevoerd, waarmee het toepassingsgebied van de bestaande bepalingen over elektromobiliteit wordt versterkt en uitgebreid.

Dit verslag is gebaseerd op een [onderzoek](#) dat tussen januari en augustus 2022 in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd³. Dat onderzoek richtte zich op belemmeringen en beste praktijken voor de uitrol van laadinfrastructuur in gebouwen. Die komen in dit verslag aan de orde.

2. Achtergrond

Stimulering van groene mobiliteit is een van de kernacties van de [Europese Green Deal](#). Gebouwen spelen een belangrijke rol bij de transformatie van de mobiliteitssector omdat zij voorzien in de infrastructuur die nodig is voor het opladen van elektrische auto's en fietsen. Groene mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de EU-strategie voor het koolstofvrij maken van de economie en het verwezenlijken van de doelen voor vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, die aansluiten bij de [Europese klimaatwet](#)⁴, waarin vermindering van de uitstoot met 55 % in de periode tot 2030 bindend wordt voorgeschreven. Ook de verwezenlijking van de ambitie van de Europese Green Deal om alle verontreiniging tot nul terug te dringen is van belang. Door de vaststelling van [Repower EU](#)⁵ en de voorgestelde aangescherpte doelen voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie is het nog noodzakelijker geworden om de aanleg van laadinfrastructuur in al dan niet voor bewoning bestemde gebouwen, waaronder woningen en kantoren, te versnellen.

In 2022 steeg de verkoop van batterijvoertuigen tot 12,1 % van het totale aantal personenauto's dat in de EU-27 werd ingeschreven⁶. Eind 2022 waren er 2,8 miljoen batterijvoertuigen en 2,4 miljoen plug-in hybride elektrische voertuigen ingeschreven in de EU-27⁷. De verkoop van elektrische fietsen steeg in de EU-27 tussen 2015 en 2021 met circa

¹ Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de energieprestatie van gebouwen, gewijzigd bij Richtlijn 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02010L0031-20210101>

² COM(2021) 802 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0802&qid=1641802763889>

³ [Promotion of e-mobility through buildings policy, final report \(Stimulering van e-mobiliteit door middel van gebouwenbeleid, eindrapport\), oktober 2022.](#)

⁴ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>

⁵ COM(2022) 230 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM%3A2022%3A230%3AFIN&qid=1653033742483>

⁶ [Vereniging van Europese Automobielfabrikanten \(ACEA - European Automobile Manufacturers' Association\).](#)

⁷ [Europees Waarnemingscentrum voor alternatieve brandstoffen.](#)

265 %. Sinds 2015 zijn er 20 miljoen elektrische fietsen verkocht in de EU-27 (alleen in 2021 al 4,8 miljoen)⁸. Om de hogere klimaatambitie te halen, moet de vervoersector koolstofvrij worden gemaakt en moet het aandeel van hernieuwbare energie in het energiesysteem worden vergroot. Emissieverlagende privéparkeervoorzieningen zijn daarom van wezenlijk belang (mede omdat zij actieve en niet-actieve elektrische mobiliteit en elektrificatie van het vervoer bevorderen). Naast openbare laadstations, waarvoor doelen zijn voorgesteld in het voorstel voor de [verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen](#) (AFIR, Alternative Fuels Infrastructure Regulation)⁹, zal naar verwachting 60 % van alle laadhandelingen in particuliere gebouwen plaatsvinden. Gebouwenbeleid zal dan ook een belangrijke rol spelen bij de uitrol van laadinfrastructuur.

Tot de belangrijkste kernfactoren voor het gebruik van elektrische voertuigen behoren hun betaalbaarheid, gemak en betrouwbaarheid in vergelijking met traditionele voertuigen met een verbrandingsmotor. Ook de toegankelijkheid en de eigenschappen van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen blijken belangrijke factoren te zijn voor het gebruik van elektrische voertuigen. Daarnaast kan slim een- en tweerichtingsladen van elektrische voertuigen de flexibiliteit en de kosteneffectiviteit van het elektriciteitssysteem aanzienlijk vergroten en bijdragen tot meer opwekking van hernieuwbare elektriciteit binnen de energiemix. Bovendien draagt slim opladen bij tot de optimalisering van elektriciteitsnetten, dankzij flexibiliteitsdiensten die rechtstreeks worden aangeboden door gebruikers van elektrische voertuigen of door aankoopgroeperingen. Ook zal het innovatie en digitalisering in het kader van slimme woningen stimuleren. Laadpunten, zonnepanelen en andere apparaten kunnen bijvoorbeeld worden gekoppeld met een energiebeheersysteem van een gebouw en van daaruit, via open standaarden¹⁰, weer met leveranciers en aankoopgroeperingen, zodat maximaal gebruik kan worden gemaakt van lokaal en elders opgewekte hernieuwbare energie en het net op piek- en dalmomenten kan worden ondersteund (flexibiliteit). Voor grote gebouwen bestaat ook de mogelijkheid om piekuren niet alleen op het niveau van het net, maar ook van het gebouw te beheren via een energiebeheersysteem voor het gebouw.

Volgens de [EU-strategie voor zonne-energie](#)¹¹ kunnen elektrische voertuigen ook worden gebruikt om energie op te slaan voor de eigenaar of gebruiker van een elektrisch voertuig, en kunnen zij bijdragen tot meer zelfverbruik van zonne-energie wanneer zij bij de eigenaar of gebruiker staan geparkeerd.

Het gemak van opladen is een van de belangrijkste redenen om over te stappen. Daarom mag worden geconcludeerd dat energiebeleid voor gebouwen het gebruik van elektrische voertuigen kan stimuleren door gebouwen te voorzien van laadinfrastructuur.

⁸ Conebi – Koepelorganisatie van de Europese fietsindustrie.

⁹ COM(2021) 559 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁰ Bijvoorbeeld via de Saref-ontologie onder leiding van de Europese Commissie.

¹¹ SWD(2022) 148 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0221&from=EN>

3. Bepalingen over e-mobiliteit in de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen

Ook in de huidige vorm bevordert de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen al e-mobiliteit in gebouwen. De lidstaten moesten de richtlijn uiterlijk maart 2020 in nationale wetgeving omzetten. Krachtens artikel 8 van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen zijn de lidstaten verplicht om het gebruik van e-mobiliteit te ondersteunen door gebouwen te voorzien van bepaalde minimumaantallen laadpunten en infrastructuur voor leidingen. In dat verband zijn de lidstaten onder meer het volgende verplicht:

- voor **niet voor bewoning bestemde** gebouwen:
 - voor nieuwe niet voor bewoning bestemde gebouwen en niet voor bewoning bestemde gebouwen die een ingrijpende renovatie ondergaan, met meer dan tien parkeerplaatsen: zorgen voor de installatie van minstens één laadpunt, evenals infrastructuur voor leidingen (om de installatie van laadpunten in een later stadium mogelijk te maken) voor minstens één op de vijf parkeerplaatsen (artikel 8, lid 2);
 - voor alle niet voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen: uiterlijk op 1 januari 2025 de voorschriften vaststellen voor de installatie van een minimumaantal laadpunten (artikel 8, lid 3);
- voor nieuwe **voor bewoning bestemde** gebouwen en voor bewoning bestemde gebouwen die ingrijpende renovaties ondergaan, met meer dan tien parkeerplaatsen: zorgen voor de installatie van infrastructuur voor leidingen (om de installatie van laadpunten in een later stadium mogelijk te maken) voor elke parkeerplaats (artikel 8, lid 5);
- voorzien in maatregelen om de uitrol van laadpunten te vereenvoudigen en eventuele regelgevingsbelemmeringen, waaronder problemen inzake vergunnings- en goedkeuringsprocedures, weg te werken (artikel 8, lid 7);
- de behoefte aan een coherent beleid voor gebouwen, zachte en groene mobiliteit en stedelijke planning in overweging nemen (artikel 8, lid 8).

4. Samenhang met ander beleid

Het [“Fit for 55”-pakket](#)¹² ondersteunt elektromobiliteit met een aantal wetgevingsvoorstellen.

Het belangrijkste raakvlak met de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen is het voorstel voor de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, dat lidstaten zou verplichten om te zorgen voor een minimale dekking van openbaar toegankelijke laadpunten voor lichte en zware wegvoertuigen op hun grondgebied, waaronder het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van TEN-T¹³. In de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zouden ook nadere voorstellen worden opgenomen om de gebruikersvriendelijkheid van laadinfrastructuur te waarborgen, waaronder bepalingen over betaalbaarheid, prijstransparantie en consumenteninformatie, niet-discriminerende praktijken en slim opladen.

¹² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP_21_3541

¹³ [Trans-Europees vervoersnetwerk \(TEN-T, Trans-European Transport Network\) \(europa.eu\)](#)

Een ander belangrijk raakvlak houdt verband met [de CO₂-uitstootnormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen](#)¹⁴, omdat met de CO₂-uitstootnormen de uitrol van emissievrije voertuigen sterk wordt gestimuleerd. Het Europees Parlement en de Raad bereikten op 27 oktober 2022 politieke overeenstemming over het voorstel van de Commissie waarin wordt bepaald dat alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen in de EU vanaf 2035 emissievrij zullen zijn.

De richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen hangt ook nauw samen met het voorstel om in de [richtlijn hernieuwbare energie](#)¹⁵ een nieuw artikel 20 bis in te voeren, waarmee de systeemintegratie van hernieuwbare elektriciteit zou worden bevorderd door de volgende eisen:

- beheerders van transmissie- en distributiesystemen zouden verplicht moeten worden om informatie te verstrekken over het aandeel hernieuwbare energie en het gehalte aan broeikasgasemissies van de elektriciteit die zij leveren. Hierdoor zou de transparantie worden vergroot en zouden spelers op de elektriciteitsmarkt, aankoopgroeperingen, consumenten en eindgebruikers beter worden geïnformeerd;
- fabrikanten van batterijen zouden batterijbezitters en derden die namens hen optreden realtime toegang moeten bieden tot informatie over de capaciteit, de conditie, het laadniveau en het instelpunt voor het vermogen van batterijen;
- de lidstaten zouden ervoor moeten zorgen dat niet-openbaar toegankelijke laadpunten voor normaal vermogen functionaliteiten voor slim opladen kunnen ondersteunen, hetgeen belangrijk is voor de integratie van het energiesysteem;
- de lidstaten zouden ervoor moeten zorgen dat de regelgeving inzake het gebruik van activa voor opslag en balancerings niet ongunstig is voor de toetreding van kleine en/of mobiele opslagsystemen (elektrische voertuigen en batterijen) tot de markt voor flexibiliteits-, balancerings- en opslagdiensten.

De bepalingen over e-mobiliteit in de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen hebben ook raakvlakken met de [elektriciteitsverordening](#)¹⁶ en de [elektriciteitsrichtlijn](#)¹⁷, de huidige [energie-efficiëntierichtlijn](#)¹⁸ en de [herschikking van de energie-efficiëntierichtlijn](#)¹⁹ (met name de bepalingen over verplichtingen met betrekking tot energiebesparing, openbare

¹⁴ COM(2021)556 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52021PC0556>

¹⁵ COM(2021) 557 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/ALL/?uri=CELEX:52021PC0557>

¹⁶ Verordening (EU) 2019/943 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de interne markt voor elektriciteit (herschikking) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0943>

¹⁷ Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot wijziging van Richtlijn 2012/27/EU (herschikking) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32019L0944>

¹⁸ Richtlijn 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02012L0027-20210101>

¹⁹ COM(2021) 558 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM:2021:558:FIN>

gebouwen en de publieke sector) en de voorgestelde uitbreiding van het [emissiehandelssysteem](#) (ETS) tot het wegvervoer²⁰.

De bepalingen over infrastructuur voor het parkeren van fietsen hangen nauw samen met de Europese Green Deal en het nieuwe [EU-kader voor stedelijke mobiliteit](#)²¹.

5. Uitvoering van de huidige bepalingen uit de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen over e-mobiliteit in de lidstaten van de EU

In bovengenoemd onderzoek waarop dit verslag is gebaseerd, wordt geconcludeerd dat in mei 2022 de meeste lidstaten de bepalingen over e-mobiliteit uit de huidige richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen op het vereiste minimumniveau hadden omgezet, maar dat enkele lidstaten strengere maatregelen hadden ingevoerd. Diverse lidstaten hadden op het gebied van e-mobiliteit extra verplichtingen ingevoerd die geen verband houden met de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen (hoofdzakelijk op het gebied van brandveiligheidsmaatregelen en fietsparkeerplaatsen).

Overzicht van de omzetting van artikel 8 van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen in mei 2022

Omzetting van bepalingen uit de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen voor nieuwe niet voor bewoning bestemde gebouwen en voor bewoning bestemde gebouwen die ingrijpende renovaties ondergaan, met meer dan tien parkeerplaatsen (artikel 8, lid 2, en artikel 8, lid 5, EPBD)

- geen omzetting in twee lidstaten maar er is wetgeving in voorbereiding;
- minimaal vereiste omzetting in 18 lidstaten voor artikel 8, lid 2, en in 16 lidstaten voor artikel 8, lid 5;
- enkele lidstaten hebben strengere maatregelen genomen voor:
 - het aantal parkeerplaatsen waarbij de installatie van laadpunten en/of infrastructuur voor leidingen verplicht wordt (zeven lidstaten); en
 - laadpunten en infrastructuur voor leidingen (bijv. een hoger percentage/aantal laadpunten per parkeerplaats, specifieke eisen voor soorten opladers en capaciteit en eisen voor voorbekabeling) (negen lidstaten).

Omzetting van de verplichting voor alle niet voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen om uiterlijk op 1 januari 2025 te beschikken over een minimumaantal laadpunten (artikel 8, lid 3, EPBD)

- geen omzetting of beperktere omzetting in vijf lidstaten;
- minimaal vereiste omzetting in 15 lidstaten;
- in drie lidstaten verstrijkt de termijn al vóór 2025;
- zeven lidstaten hebben strengere eisen vastgesteld voor het minimumaantal laadpunten dat moet worden geïnstalleerd of hebben ook de installatie van infrastructuur voor

²⁰ COM(2021) 551 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0551>

²¹ COM(2021) 811 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM:2021:811:FIN>

leidingen verplicht gesteld.

Afwijkingen (artikel 8 lid 4, en artikel 8, lid 6, EPBD)

- twaalf lidstaten hebben besloten om gebruik te maken van de afwijking die voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) krachtens artikel 8, lid 4, is toegestaan voor artikel 8, lid 2, en artikel 8, lid 3;
- 21 lidstaten hebben besloten gebruik te maken van de afwijking krachtens artikel 8, lid 6, voor specifieke categorieën gebouwen. Afwijkingen hebben in veruit de meeste gevallen betrekking op kosten die 7 % van de kosten van het gebouw of van de ingrijpende renovatie overschrijden (16 lidstaten).

Voorschriften voor e-mobiliteit in gebouwen in aanvulling op de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen

- brandveiligheidsmaatregelen zijn ingevoerd of worden overwogen in acht lidstaten;
- vijf lidstaten hebben minimumeisen ingevoerd voor fietsparkeerplaatsen.

6. Bepalingen over e-mobiliteit in het voorstel voor een herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen

Op 15 december 2021 is een voorstel voor een herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen vastgesteld als onderdeel van het “Fit for 55”-pakket.

Volgens de effectbeoordeling bij het voorstel voor een herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen²² is het huidige gebouwenbestand in de EU niet altijd “technisch geschikt” voor de energietransitie noch klaar om in een koolstofvrij gemaakt en gedigitaliseerd energiesysteem te worden geïntegreerd. Bovendien lijken de huidige eisen voor nieuwe gebouwen niet geschikt om bestaande belemmeringen voor het gebruik van duurzame mobiliteit weg te nemen en het gebruik van die mobiliteit te ondersteunen, of om bij te dragen tot het koolstofvrij maken van het vervoer.

De belangrijkste doelstellingen van de voorgestelde herschikking zijn de beperking van de broeikasgasemissies en het finale energieverbruik van gebouwen tegen 2030 en de vaststelling van een langetermijnvisie voor gebouwen met het oog op klimaatneutraliteit in de hele EU in 2050. Met het oog daarop worden diverse maatregelen voorgesteld: verhogen van het tempo en de grondigheid van renovaties van gebouwen; verbeteren van de informatie over energieprestaties en duurzaamheid van gebouwen; en vaststellen van voorschriften om gebouwen uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te laten zijn. Versterkte financiële steun en modernisering en systeemintegratie (ook van infrastructuur voor duurzame mobiliteit) kunnen ertoe bijdragen dat deze doelstellingen worden gehaald.

Tijdens de openbare raadpleging over het voorstel²³ benadrukten belanghebbenden de noodzaak van betere toegang tot particuliere laadinfrastructuur, ambitieuzere eisen voor meergezinswoningen die ingrijpend worden gerenoveerd, en vereenvoudigde procedures voor

²² SWD(2021) 454 final.

²³ Bijlage B bij de EPBD-effectbeoordeling, SWD(2021) 454 final.

het installeren van laadpunten. Ook benadrukten zij de noodzaak van een “recht tot aansluiten” dat huurders en mede-eigenaren toegang zou geven tot laadpunten thuis.

Deze drie punten zijn verwerkt in het voorstel voor een herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen. Het voorstel bevat nieuwe en aangescherpte bepalingen over infrastructuur voor e-mobiliteit en, omwille van de verenigbaarheid met de Europese Green Deal en het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit, ook bepalingen voor infrastructuur voor het parkeren van fietsen.

In het voorstel worden de bestaande bepalingen over e-mobiliteit specifiek versterkt door:

- verplichtstelling voor nieuwe niet voor bewoning bestemde gebouwen en niet voor bewoning bestemde gebouwen die een ingrijpende renovatie ondergaan van vijf parkeerplaatsen (in plaats van tien) en van voorbepaling voor elke parkeerplaats (in plaats van infrastructuur voor leidingen voor één op de vijf parkeerplaatsen), zodat in een later stadium laadpunten voor elektrische voertuigen kunnen worden geïnstalleerd;
- verplichtstelling van ten minste één laadpunt voor elke twee parkeerplaatsen bij nieuwe en gerenoveerde kantoorgebouwen met meer dan vijf parkeerplaatsen;
- installatie van ten minste één laadpunt voor elke tien parkeerplaatsen in alle niet voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen, ongeacht eventuele renovatie (in plaats van vaststelling door de lidstaten van een minimumaantal) tegen 2027;
- verplichtstelling van voorbepaling van ten minste de helft van de parkeerplaatsen voor gebouwen die worden bewoond of gebruikt door overheden tegen 2033;
- verplichtstelling van ten minste één fietsparkeerplaats voor elke autoparkeerplaats in alle desbetreffende niet voor bewoning bestemde gebouwen²⁴;
- verlaging van de toepassingsdrempel voor nieuwe voor bewoning bestemde gebouwen en voor bewoning bestemde gebouwen die een ingrijpende renovatie ondergaan naar drie parkeerplaatsen (in plaats van tien) en verplichtstelling van voorbepaling in plaats van infrastructuur voor leidingen, en van twee fietsparkeerplaatsen per woning²⁵ (elektrische fietsen spelen een belangrijke rol bij het koolstofvrij maken van het vervoer omdat veel huishoudens en bedrijven elektrische fietsen, vrachtfietsen en gezinsfietsen kunnen gebruiken in plaats van minder energie-efficiënte auto's);
- wegneming door de lidstaten van regelgevingsbelemmeringen voor de uitrol van laadpunten in alle gebouwen, waaronder voor bewoning bestemde gebouwen (bijvoorbeeld de verplichte toestemming van de verhuurder of mede-eigenaren voor het installeren van een laadpunt voor eigen gebruik);

²⁴ Deze kunnen gemakkelijk worden voorzien van laadpunten voor elektrische (vracht)fietsen, om zo de overstap op dit zeer energie-efficiënte mobiliteitssegment te bevorderen.

²⁵ Bepalingen over laadpunten voor elektrische fietsen zijn niet opgenomen. Hoewel zij van belang zijn voor het stimuleren van dit energie-efficiënte segment van e-mobiliteit, kunnen voor het opladen van elektrische fietsen gewone wandcontactdozen van het huishoudelijke elektriciteitsnet worden gebruikt, die in technisch opzicht gemakkelijker te installeren zijn.

- invoering van eisen voor slim opladen en, in voorkomend geval, tweerichtingsladen;
- verplichtstelling van de exploitatie van laadpunten op basis van niet aan eigendomsrechten gebonden en niet-discriminerende communicatieprotocollen en normen;
- een verplichting voor lidstaten om ervoor te zorgen dat technische bijstand beschikbaar is voor eigenaren van gebouwen en huurders die laadpunten willen installeren;
- een verplichting voor lidstaten om te voorzien in passende financiële maatregelen, met name die welke gericht zijn op kwetsbare huishoudens en mensen die met energiearmoede kampen of in een sociale woning wonen;
- een oproep aan de lidstaten om de toegankelijkheid van laadpunten voor personen met een handicap te waarborgen, voor zover dat technisch haalbaar is.

Daarnaast stelde de Commissie in het REPowerEU-plan een wijziging van de richtlijn betreffende de energiestaat van gebouwen voor, die alle lidstaten zou verplichten om ervoor te zorgen dat nieuwe gebouwen altijd voor zonne-energie gereed zijn, en indien mogelijk zijn voorzien van installaties die op zonne-energie werken. Deze voorschriften zouden uiterlijk in 2027 of 2028 respectievelijk moeten gelden voor alle grote (>250 m²) nieuwe of bestaande gebouwen, en uiterlijk in 2030 voor alle overige nieuwe gebouwen.

7. Slim opladen²⁶

Slim opladen moet een bijzonder belangrijke functie vervullen bij de bevordering van het gebruik van elektrische voertuigen en het beheer van de daaruit voortvloeiende toegenomen vraag naar elektriciteit. Volgens het voorstel voor een herschikking van de richtlijn betreffende de energiestaat van gebouwen moeten de lidstaten ervoor zorgen dat alle geïnstalleerde laadpunten slim kunnen opladen en algemeen aanvaarde open standaarden ondersteunen.

Slim opladen kan ook het gebruik van variabele hernieuwbare elektriciteit bevorderen. Met behulp van slimme oplaadfuncties kan het opladen tijdens dure piekuren worden verschoven naar daluren waarin energie goedkoper is, of naar momenten waarop heel veel hernieuwbare energie wordt geproduceerd. Door slim opladen kunnen gebruikers van elektrische voertuigen die over onroerend goed met zonnepanelen beschikken hun voertuigen ook met zonne-energie opladen. Dat is niet alleen goed voor het milieu, maar het bespaart hen ook geld²⁷.

8. Tweerichtingsladen

Bij tweerichtingsladen wordt niet alleen de laadtijd geregeld, maar worden elektrische voertuigen ook gebruikt als decentrale opslag die energie kan terugleveren aan een gebouw of het net, en netwerkdiensten kan leveren. Tweerichtingsladen is een veelbelovende

²⁶ Slim opladen is “een oplaadactiviteit waarbij de intensiteit van de elektriciteit die aan de batterij wordt geleverd in realtime wordt aangepast op basis van informatie die wordt ontvangen via elektronische communicatie” (voorstel van de Commissie voor een in de richtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2018/2001) op te nemen nieuwe definitie (COM(2021) 557).

²⁷ Burger, J., Hildermeier, J., Jahn, A. en Rosenow, J., *The time is now: smart charging of electric vehicles* (Dit is het moment: slim opladen van elektrische voertuigen), Regulatory Assistance Project (RAP), 2022.

technologie, die echter nog wel voor een aantal uitdagingen staat, want door vaker laden en ontladen kan tweerichtingsladen bijvoorbeeld van invloed zijn op de levensduur van de batterij van een elektrisch voertuig. Volgens het EPBD-voorstel moeten de lidstaten ervoor zorgen dat bij alle laadpunten in voorkomend geval tweerichtingsladen mogelijk is.

9. Voorbekabeling

In het EPBD-voorstel zijn voorschriften opgenomen voor de aanleg van voorbekabeling voor parkeerplaatsen in nieuwe of ingrijpend gerenoveerde gebouwen. Door voorbekabelen tijdens de bouw of de renovatie kan aanzienlijk op kosten worden bespaard en wordt het voor een eigenaar of gebruiker aantrekkelijker om een laadpunt te installeren.

10. Belemmeringen voor de uitrol van laadinfrastructuur

In bovengenoemd onderzoek werden technische/praktische, financiële en regelgevingsbelemmeringen voor de uitrol van laadinfrastructuur in gebouwen in kaart gebracht.

Regelgeving:

- regels die toestemming van verhuurders/mede-eigenaren vereisen;
- gecompliceerde en/of langdurige procedures voor toestemming/vergunningverlening;
- inschakeling van een distributiesysteembeheerder;
- aparte bouwvergunningen;
- ontbreken van geharmoniseerde voorschriften op regionaal en gemeentelijk niveau;
- meerdere instanties bevoegd;
- langdurige administratieve procedures voor vergroting van het vermogen in oudere gebouwen;
- onvoldoende duidelijkheid (of ontbreken van informatie) over wettelijke eisen;
- ontbreken van technische specificaties voor laadpunten;
- dubbelzinnige termen (bijv. “gereedheid voor laadpunten” en “beschikbaar voor opladen”);
- balanceren van belasting;
- financiële aspecten van opladen (bijv. noodzakelijke verduidelijking van het bedrijfsmodel voor het delen van een laadpunt);
- onvoldoende inzicht in rechten en verplichtingen;
- onvoldoende passende controles of handhaving;
- toepassingsgebied van voorschriften (uitsluiting van bestaande gebouwen);
- geen voorschriften die tegemoetkomen aan de behoeften van zware bedrijfswagens;
- buitensporige brandveiligheidseisen voor parkeergarages onder gebouwen;

- uitbreiding van openbare distributienetten naar parkeerplaatsen in gebouwen (blokflexibiliteit);
- ontbreken van eisen voor plaatsing van slimme laders;
- verbod op kabels die zijn aangesloten op laders in gebouwen;
- verbod op het plaatsen van type 2-laadpunten in voor het publiek toegankelijke gebouwen.

Technisch/praktisch:

- onvoldoende capaciteit in laadcentrum;
- onvoldoende capaciteit voor opwekking en distributie;
- tekorten aan gekwalificeerde aanbieders;
- overbelaste technische diensten bij gemeenten;
- tekort aan beschikbare technici;
- concurrentie om beschikbare parkeerplaatsen;
- gebrek aan gegevens over het huizen- en oprittenbestand en parkeerplaatsen.

Financieel:

- hoge kosten voor bestaande gebouwen;
- hoge kosten voor ontwikkelaars in verhouding tot aannames over commercieel voordeel;
- slecht beheer van overheidssubsidies voor infrastructuur;
- laadinfrastructuur doorgaans alleen geïnstalleerd als business case al bestaat;
- ontbreken van business case voor delen van laadpunten beperkt het aantal gebruikers;
- ontbreken van business case voor plaatsen laadpunten op commerciële locaties door specifieke belastingseisen.

11. Goede praktijken

De volgende goede praktijken werden gevonden:

Goede praktijken

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • invoering van een “recht tot aansluiten” dat waarborgt dat de plaatsing van een laadpunt: <ul style="list-style-type: none"> ○ voor rekening komt van de aanvrager; ○ alleen moet worden gemeld en geen goedkeuring behoeft; ○ slechts in een beperkt aantal specifieke gevallen kan worden geweigerd (bijvoorbeeld wanneer de vereniging van eigenaren al plaatsing voorbereidt) |
|---|

of wanneer plaatsing technisch niet mogelijk is);

- bevordering van beslissingen van mede-eigenaren over gedeelde laadpunten: hoofdzakelijk door beslissingen bij gewone meerderheid mogelijk te maken, in plaats van beslissingen bij absolute meerderheid;
- vereenvoudigde plannings- en vergunningsprocedures: hoofdzakelijk door het schrappen van de vergunningsplicht voor laadinfrastructuur;
- overige beleidspraktijken: aanbieden van voorlichting, informatie en modelovereenkomsten aan de betrokken partijen en opleidingen voor professionals op het gebied van onroerend goed;
- voorfinancieren van gezamenlijke infrastructuur.

11.1 Recht tot aansluiten

Diverse lidstaten kennen een variant van het concept “recht tot aansluiten”, dat huurders of eigenaren in staat stelt laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te plaatsen. In sommige gevallen zijn ook de voorschriften vereenvoudigd voor de wijze waarop verenigingen van eigenaren kunnen besluiten om het gebouw te voorzien van laadinfrastructuur.

11.2 Vereenvoudigde plannings- en vergunningsprocedures

Voor het plaatsen van laadpunten in gebouwen is vaak een vergunning nodig van de desbetreffende bouwkundige instanties, en daarnaast moet de distributiesysteembeheerder de infrastructuur op het net aansluiten. Sommige lidstaten hebben dit proces gestroomlijnd.

11.3 Brandveiligheid

Een aantal lidstaten heeft brandveiligheidsmaatregelen voor het opladen van elektrische voertuigen in gebouwen ingevoerd of overweegt deze in te voeren. Aangezien veel van deze maatregelen echter op lokaal niveau worden genomen, bestaat het gevaar dat zij niet met elkaar verenigbaar zijn en dat ontwikkelaars van laadstations hun plannen (inrichting van de locatie, extra brandveiligheidseisen enz.) telkens opnieuw moeten aanpassen aan plaatselijke voorschriften. Bovendien worden in sommige gemeenten vergunningaanvragen voor het plaatsen van laadpunten in gebouwen stelselmatig afgewezen bij gebrek aan duidelijke brandveiligheidsvoorschriften. Dit gebrek aan duidelijke en geharmoniseerde brandveiligheidsvoorschriften dreigt de uitrol van laadpunten in gebouwen te vertragen.

11.4 Fietsparkeerplaatsen

Meerdere lidstaten hebben bij de omzetting van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen ook voorschriften voor fietsparkeerplaatsen ingevoerd (hoewel dat volgens de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen niet verplicht is).

12. Overwegingen voor mogelijke beleidsopties voor toekomstige maatregelen

Los van dit voorstel voor herschikking van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen en van de uitkomst van de bijbehorende interinstitutionele onderhandelingen is bij de analyse van vastgestelde belemmeringen en wettelijke en beleidsmaatregelen gekeken naar de belemmeringen die zouden moeten worden weggenomen door mogelijke toekomstige beleidsopties voor het stimuleren van e-mobiliteit door gebouwenbeleid, en dat heeft voor de toekomst de volgende mogelijke beleidsmaatregelen opgeleverd:

- uitbreiding van het recht tot aansluiten;

- ontwikkeling van aanbevelingen en richtsnoeren voor overheidsinstanties voor de aanpak van belemmeringen op het gebied van plannings- en vergunningsprocedures en van voorschriften voor huurders en mede-eigenaren;
- waarborging van toekomstbestendige laadinstallaties;
- stimulering van slim opladen en (in voorkomend geval) van tweerichtingsladen;
- benutting van de voordelen van load balancing;
- versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur in bestaande gebouwen;
- opstelling van aanbevelingen en richtsnoeren voor brandveiligheidsvoorschriften;
- opheffing van belemmeringen voor het opladen van elektrische fietsen en vrachtfietsen;
- verbetering van technische ondersteuning, onder meer vanuit een “één-loket”-benadering;
- waarborging van de benodigde beschikbaarheid en vaardigheden van arbeidskrachten;
- bevordering van het gebruik van financieringsinstrumenten voor laadinfrastructuur in gebouwen;
- combinatie van laadinfrastructuur met deelauto's, om meer mensen toegang te geven tot dat segment van elektrische mobiliteit.