

BELASTINGVERMINDERING OP BIDIRECTIONELE LAADPAAL

De elektrische auto als thuisbatterij

Almaar meer elektrische wagens kunnen stroom terugleveren aan een woning of het net. Zij hebben wel een bidirectionele laadpaal nodig. Twee experts vertellen hoe dat werkt, en of een elektrische auto al dan niet de perfecte thuisbatterij kan zijn. "Nog tot 31 augustus is er een belastingvermindering, maar bijna niemand weet dat." **DIMITRI DEWEVER**

Een elektrisch voertuig (EV) heeft in de meeste gevallen een batterij met een opslagcapaciteit die velen malen groter is dan die van een gemiddelde thuisbatterij. Met een gemiddelde opslagcapaciteit van 65 kilowattuur vormt één EV het equivalent van meer dan zes thuisbatterijen van 10 kilowattuur. Thuisbatterijen worden vooral gebruikt om 's avonds, als de zon onder is, door zonnepanelen opgewekte stroom aan de woning te leveren. Aangezien veel mensen met een eigen garage of oprit op die momenten ook de wagen thuis parkeren, claimen voorstanders dat een EV niet alleen perfect inzetbaar is als thuisbatterij, maar die ook integraal kan vervangen. Waarom nog een batterij aankopen, als u er toch al een heeft in uw wagen? "De technologie bestaat al sinds 2009", zegt Tim Briers, oprichter van Watt's Next, een specialist in energiebeheer en

een van de pioniers in bidirectionele laadoplossingen. "Japanse wagens zoals de Nissan LEAF en de Mitsubishi Outlander PHEV behoren tot eerste generatie EV's die ook stroom kunnen terugleveren aan het net. Oorspronkelijk met de bedoeling om die wagens als noodstroomoplossing te gebruiken bij natuurrampen."

Hemel en aarde bewogen

De voorsprong van Japan maakte dat de eerste bidirectionele laadpalen – die nodig zijn om stroom uit de autobatterij in huis te gebruiken – een CHAdeMO-aansluiting hadden, de Japanse standaard voor snelladers. In Europa en de Verenigde Staten worden



'De fiscale stimulans loopt af op 31 augustus 2024 – net op het moment dat de eerste CCS-bidirectionele laadpalen in ons land verwacht worden. Merkwaaardig'

TIM BRIERS, WATT'S NEXT

die steeds meer weggeduwd door het groeiende marktaandeel van het concurrerende CCS. Onder meer Tesla, Volkswagen, Ford, BMW, Kia en Hyundai gebruiken CCS. Maar de eerste bidirectionele laadpaal die ook in Europa en België gehomologeerd werd en groen licht kreeg om bidirectioneel te mogen laden, had wel een CHAdeMO-aansluiting. "We installeren die in België sinds 2022", zegt Tim Briers.

"We hebben daar bijna twee jaar lang hemel en aarde voor moeten bewegen, want de politiek bleef aanvankelijk blind voor het potentieel van de technologie. Ook Fluvius gaf heel lang geen toestemming om die in het buitenland beproefde oplossing bij ons in te zetten", legt Briers uit. Hij nam contact op met de kabinetten van federaal minister van Energie Tinne Van der Straeten (Groen) en drie ministers van de Vlaamse regering: Zuhal Demir (N-VA), Bart Somers (Open Vld) en Lydia Peeters (Open Vld). "En we hebben uiteindelijk fabrikanten moeten overhalen om een variant van hun laadpunt volgens de zeer strenge Belgische specificaties te produceren, onder meer wat betreft de teruglevercapaciteit van de laadpunten", legt Briers uit.

Niet perfect

De eerste bidirectionele laadpalen met CCS(2)-aansluiting

zijn sinds deze zomer een feit. Maar in België is nog geen enkele laadpaal gehomologeerd om geïnstalleerd en gebruikt te worden. "Het is dan ook erg vreemd dat er wel een federale belastingvermindering in ons land voor bestaat, maar dat bijna niemand dat weet", zegt Tim Briers. "Wie thuis een bidirectionele laadpaal installeert, krijgt een belastingvermindering van 15 procent op een maximale factuur van 8.000 euro. Op zich mooi, want een CHAdeMO-paal kost, geïnstalleerd en gekeurd, gemiddeld 6.000 euro. Alleen loopt die fiscale stimulans af op 31 augustus 2024 – net op het moment dat de eerste CCS-bidirectionele laadpalen in ons land verwacht worden. Merkwaardig." Maar niet iedereen vindt het inzetten van een elektrische wagen als thuisbatterij een goed

idee. Zo zou de levensduur van de EV-batterij verminderen door het intensievere gebruik en de veel hogere laad- en ontlaadfrequentie. "Dat blijkt volgens recente onderzoekcijfers best mee te vallen. De huidige generatie elektrische autobatterijen is zeer sterk ontwikkeld", zegt Johan Driesen, professor vermogenslektronica en specialist elektrische energie bij EnergyVille, een samenwerking van KU Leuven, VITO, imec en UHasselt voor onderzoek naar intelligente duurzame-energiesystemen. "Toch is een EV geen perfecte thuisbatterij. Een wagen is niet altijd aanwezig op momenten dat mensen behoefte hebben aan energieopslag, wanneer overdag de zon schijnt bijvoorbeeld. Het is met andere woorden geen perfecte oplossing voor indirecte zelfcon-

⚡ ELEKTRISCHE WAGEN
Het gebruik als thuisbatterij is in België nog moeilijk.

sumptie (het tijdelijk opslaan van opgewekte energie voor later verbruik, *nvdr*). Anderzijds willen mensen op sommige momenten vertrekken met een volle EV-batterij. Dat lukt niet als de batterij 's nachts deels werd ontladen."

Injectievergoedingen

Er zijn ook de complexe fiscale consequenties. Wat wanneer mensen met een elektrische salariswagen de batterij overdag op de bedrijfsparking opladen en die stroom 's avonds thuis ontladen? Johan Driesen: "Dat is volgens mij een reden waarom bedrijven en fleetmanagers het installeren van bidirectionele laadpalen bij medewerkers thuis de komende jaren niet zullen zien zitten. Ik geloof eerder in het potentieel van Vehicle-to-Grid (V2G). Daarmee voorzien de batterijen van honderden of duizenden EV's de netbeheerder van de nodige stroomreserves als er bijvoorbeeld minder wind of zon is om hernieuwbare energie te produceren. EV-rijders zouden daar dan een contract kunnen voor afsluiten en een financiële vergoeding ontvangen." Dat kan ook via thuisoplossingen, klinkt het tot slot bij Tim Briers. "Dat idee wordt ondersteund door ontwikkelingen zoals FlexiO. Daarbij wordt een dynamisch energiecontract gebruikt om automatisch stroom op goedkope momenten af te nemen en die te injecteren wanneer de prijzen hoog zijn, wat automatisch leidt tot kostenbesparingen op de energiefactuur en een optimalisatie van het energieverbruik zonder extra inspanning van de gebruiker." De technologie is er klaar voor. Alleen zijn er in ons land nog geen afspraken over terugleververgoedingen voor EV's die elektriciteit in het net injecteren. "Pure Kafka", noemt Tim Briers dat. **Ⓛ**

