



Wat vindt VER?

Opmerkingen, vragen of wil je graag bijdragen vanuit de VER?

Mail dan maartenvanbiezen@evrijders.nl

Naar 2 miljoen elektrische auto's in 2030

Elektrisch rijden leidt, naast meer rijplezier, tot vermindering van CO₂, fijnstof- en stikstofuitstoot en herrie. Dat is goed voor het tegengaan van klimaatverandering, voor schonere lucht en minder geluidhinder in steden. Daarom moet elektrisch rijden aantrekkelijk zijn voor iedereen. Overheden stellen paal en perk aan de uitstoot van auto's en stimuleren elektrisch rijden. In 2030 worden alleen maar zero emissie (elektrische) auto's in Nederland nieuw verkocht. Deze doelstelling staat in het Regeerakkoord van Rutte III/IV en in het Klimaatakkoord. Als alle auto's volgens het internationale klimaatakkoord in 2050 in Europa zero emissie moeten zijn, dan moeten alle nieuwe auto's dat zijn in 2030. Dat doel bereiken we met zo ambitieus mogelijk Europees beleid (normstelling auto) en financiële prikkels die elektrisch rijden goedkoper maken en voor iedereen bereikbaar en rijden op fossiele brandstof duurder. Maar ook door te zorgen voor voldoende en tijdig gerealiseerde laadinfrastructuur en door faciliteiten te bieden aan elektrische rijders en autodelers. Samen verleiden deze maatregelen mensen om eerder te kiezen voor elektrisch aangedreven auto's. De VER heeft duidelijke ideeën over de nodige maatregelen:

Fiscale maatregelen voor 100% EV nieuwverkoop in 2030

Zie hier ons Position paper zoals dat begin 2021 gestuurd is aan het Ministerie van Financiën voor de "Keuzewijzer Autobelastingen". Met standpunten over MRB, bijtelling, BPM en hoe om te gaan met de kosten voor stimulering van elektrische auto's.

[Bekijk hier de position paper](#)

Stimuleren particuliere EV-rijders

Tot nu toe is elektrisch rijden vooral een financieel feestje voor de zakelijke rijder. VER wil dat particulieren ook van elektrisch rijden kunnen gaan genieten. Dat kan door het invoeren en stimuleren van autodelen voor elektrische auto's, maar ook door een aanschafsubsidie voor kopers van nieuwe en gebruikte elektrische auto's.

De VER was betrokken bij de vormgeving van de aankoopsubsidie. Particuliere kopers konden voor EVs aangeschaft vanaf juni 2020 in aanmerking komen voor subsidie; €4000, - voor een nieuwe EV en

€2000,- voor een gebruikte EV. De VER was niet over alles tevreden, zo was er slechts budget voor 2500 auto's en was het dus geen verrassing dat dit budget binnen een week op was. In 2022 is dit bedrag verlaagd naar €3350 en is het budget stevig opgehoogd. Genoeg voor ruim 21.000 nieuwe elektrische auto's voor particulieren. Ook deze pot was eind mei leeg, met als de subsidiepot voor occasion EVs een paar maanden later. VER pleit voor een ruimer subsidiebudget voor nieuwe EVs en het opheffen van de jaarschotten waardoor de huidige Stop & Go-effecten van de regeling verdwijnen. De hoogte van de subsidie zoals vastgelegd in de SEPP-regeling kan worden gehandhaafd.

Batterij-check en verlengde batterij garantie

Bij aanschaf van een gebruikte elektrische auto hoort de consument zekerheid te krijgen over de staat -en garantie van de batterij van de auto. Een verplichte (uniforme) batterij-check en een aanbod voor verlengde batterij garantie moet verplicht onderdeel zijn bij verkoop van een gebruikte EV en zou daarom z.s.m. onderdeel moeten uitmaken van de aanschafsubsidie voor gebruikte EVs.

Laad Infrastructuur

VER vindt dat laadinfrastructuur beschikbaar moet zijn waar de elektrische rijder woont, werkt en recreëert. Gemeenten, bedrijven en instellingen kunnen dit het beste voor de elektrische rijder realiseren door middel van een zogenaamde laadpaal-strategie. In verschillende gemeenten in Nederland bestaat zo'n strategie. VER vindt dat iedere gemeente een laadpaal-uitrolplan moet hebben. Een laadpaal-garantie moet de basis zijn van dit beleid. Waar je ook woont, als je geen eigen oprit hebt moet je kunnen rekenen op een beschikbare publieke laadpaal binnen 3 maanden na aanschaf van een elektrische auto.

VER is blij met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daar staan de goede voorstellen in. Tegelijk maakt VER zich zorgen dat de voorstellen niet snel genoeg worden gerealiseerd. In 2020 groeide het aantal elektrische auto's met 70% en het aantal publieke laadpunten slechts 28% (snellaadpunten 62% en private laadpunten met 12%. Dat leidt tot drukte aan de paal en verhoogt de noodzaak voor meer laadinfrastructuur (en slimladen).

- Laden moet goedkoper per kilometer blijven dan rijden op fossiele brandstoffen. Ook om hogere aanschafkosten en "psychologische gedoe" drempel bij overstap te verkleinen.
- VER is blij met de verlenging van de lagere energiebelasting voor laden op laadpunten in openbare ruimte met een separate energieaansluiting. Tegelijk stelt VER dat de prijs per kWh voor thuisladen en publiek laden in de straat redelijk vergelijkbaar in prijs moet zijn. Dit is van belang voor een eerlijk speelveld in de prijs voor opladen voor mensen met eigen oprit (en eigen laadpaal) en mensen die bijv. wonen in een flat (en aangewezen zijn op publieke laadpaal).
- Hef dubbele belasting bij opslag van elektriciteit op.
- Werk aan een laad-garantie waardoor een EV rijder kan vertrouwen op de hoeveelheid stroom die geladen gaat worden.

Transparantie laadtarieven

Als je gaat laden wil je graag vooraf weten wat je uiteindelijk gaat betalen. Nog te vaak volgt er aan het einde van de maand een onaangename verrassing als blijkt dat die ene laadpaal net bij jouw provider heel duur is. Daarom is VER voor transparante laadtarieven overall. Ook facturen moeten

volstrekt helder zijn over waar, wanneer en tegen welk tarief is geladen. Als het nodig is trekken we aan de bel! [VER/Laadpastop10 Voorstel duidelijke laadtarieven](#)
En antwoorden op Kamervragen D'66 over onduidelijke tarieven aan de laadpaal : [Antwoorden minister op Kamervragen D66](#)

Verplichte communicatie van totale kosten per maand van een auto: in Showroom en Online

VER heeft zich hard gemaakt voor deze afspraak uit het Klimaatakkoord. Elektrische auto's zijn goedkoper in gebruik, onderhoud en belastingen, maar duurder in aanschaf. De gemiddelde consument kijkt echter vooral naar de aanschafkosten. Verplichte communicatie van de TCO (total cost of ownership) maakt een vergelijking tussen een brandstofauto en een EV in één keer duidelijk. Wat kosten een auto per maand over een periode van 4 jaar en bij 15.000 kilometer per jaar. Na 4 jaar gesteggel is de autosector nog steeds niet met een voorstel gekomen. Er ligt wel een handboek hoe te komen tot een TCO. [Link naar handboek](#)

VER vindt dat deze afspraak eenvoudig kan zijn en snel in is te voeren. Communiceer zoals nu al vaak gebeurt online en in showroom bij ieder model een private leasebedrag en voeg daaraan toe de kosten van 15.000 kilometer elektriciteit (obv nationale laadmix) danwel fossiele brandstof.

Betalen naar Gebruik (BnG) / Kilometerheffing

Betalen naar Gebruik moet de transitie naar elektrisch rijden helpen. Voor het halen van Kabinets- en klimaatdoelen moeten in 2030 immers alle nieuwe auto's elektrisch zijn, en in 2050 het gehele nationale wagenpark. We liggen namelijk níet op koers. Extra inspanningen zijn nodig. Het voorstel van het Kabinet zorgt echter juist voor vertraging. Het beloont niet de schone autokilometers. Een autorijder in een Hummer betaalt straks net zoveel per kilometer als iemand in een Nissan Leaf. Dat kan natuurlijk niet als we elektrisch rijden voor iedereen aantrekkelijk en betaalbaar willen maken. We roepen kabinet en Kamerleden op om als uitdrukkelijke voorwaarde voor Betalen naar Gebruik vast te leggen dat het de transitie naar elektrisch rijden niet mag vertragen.

Ons bekruipt het gevoel dat BnG vooral wordt gezien als een slimme manier om elektrische auto's te laten betalen voor de minder- inkomsten van benzine auto's. Daarmee remmen we noodzakelijke transitie. We moeten blij zijn met minder benzine verkoop! Net als we dat zijn als er minder sigaretten worden verkocht. Ons voorstel is om die gederfde inkomsten NIET uit BnG te halen. Het is ook vanuit klimaat veel effectiever om die rekening grotendeels te leggen waar de vervuiling het hoogst is; de auto wordt schoner, maar vracht/bestel, lucht, scheepvaart nog nauwelijks. Laat vooral de vervuiler betalen!

Tot slot: Ook zonder die accijnsderving gaat het om miljarden (6) die jaarlijks via de MRB binnen komen en waarvan het de vraag is hoe gaan automobilisten daarvoor betalen per kilometer. Het voorstel van een MRB-plus met een vlak tarief zonder onderscheid per auto is bizar. Zelfs de huidige MRB differentieert al per auto. Wij pleiten dan ook voor stevige tarief-differentiatie naar energiegebruik of CO2 uitstoot van ieder vervoermiddel. Een EV kost dan eens stuk minder per kilometer dan zeer onzuinge Plof-auto .

De effecten worden natuurlijk bepaald door de uiteindelijke vormgeving van de kilometerheffing. VER wil dan ook dat in dit traject 2 uitgangspunten vooraf worden vastgelegd:

1. BnG draagt bij aan verdere vergroening van het nationale wagenpark
2. BnG mag de ZE transitie niet vertragen

VVE's en elektrische auto's

Jij bent heel enthousiast over EV's maar jouw burens niet. Daardoor wordt in de Vereniging van Eigenaren (VVE) van jouw appartementencomplex het voorstel om laadpunten te plaatsen in de parkeergarage bij elke vergadering tegen gehouden. Laadpunten zijn voor VER een basisvoorziening in nieuwe en ook in huidige parkeergarages. Om die reden wordt de wetgeving over VVE's aangepast zodat elektrische rijders in hun parkeergarages laadpunten kunnen laten installeren. Voor nieuwe appartementencomplexen voorziet het bouwbesluit hierin. De minister heeft toegezegd dat hij ook een verdeelsleutel gaat opnemen voor extra kosten indien de VVE ook een capaciteitsverzwaring nodig heeft. VER pleit ervoor dat dit ook via loadbalancing of eventueel een virtuele netverzwaring geregeld kan worden. Discussies over onveiligheid zorgen voor aanzienlijke vertraging in de aanleg van laadinfra in parkeergarages van VVE's. Er is geen indicatie dat elektrische auto's en laadinfrastructuur tot grotere veiligheidsrisico's leidt. Zie ons VVE dossier en webinar.

<https://www.evrijders.nl/vve-adviseurs/alles-wat-je-moet-weten-over-laden-en-vve>

Vanaf 24 januari 2022 kan elke Verenigingen van Eigenaren (VvE) subsidie krijgen voor een laadpuntenadvies. VER heeft bedrijven die hierover adviseren beoordeeld op hun deskundigheid op het gebied van laadinfrastructuur en veilige installatie en bekendheid met de besluitvormingsprocessen binnen VvE's. Zie: <https://www.evrijders.nl/vve-adviseurs>

Slim Laden:

De VER vindt ook dat slimladen belangrijk is om slim om te gaan met elektriciteit. Als iedereen gaat opladen op het moment dat hij/zij thuiskomt dan kan dat zorgen voor overbelasting van het elektriciteitsnetwerk.

Maar...de Elektrische rijder bepaalt zelf of hij snel of langzamer gaat opladen. De EVrijder weet immers zelf het beste of hij snel een volle batterij nodig heeft of niet. Slim laden kan dan ook volgens de VER alleen een succes worden als de EVrijder verleid wordt om mee te doen. Denk dan aan:

1. Een aantrekkelijk laadtarief voor langzamer of in de tijd uitgesteld laden
2. Een Ontzorg aanbod
 - Heldere communicatie op de paal (laadsnelheid en kosten)
 - geen ingewikkeld gedoe waarbij de EVrijder van alles moet aangeven voordat hij laadt
 - met een eenvoudige opt-out als je niet slim wil laden
3. Betrouwbaarheid (laadsnelheid en kosten)
 - In navolging van prijstransparantie pleit de VER voor 'laadtransparantie': hoeveel kW krijg je nou eigenlijk? Naast dat ev rijders soms niet weten wat ze eigenlijk voor een laadsessie gaan betalen dreigen ze straks ook niet te weten hoeveel je auto oplaadt per uur (en hoe lang een laadsessie gaat duren).

Laadpaalklevers

Wil je net je Nissan Leaf opladen staat er een Plug-In hybride auto zoals een Mitsubishi Outlander aan de laadpaal (of nog erger een fossiele auto op de laadplek). En die staat er niet even, nee die staat er uren, een dag of langer. Zo'n auto, die niet aan het laden is, noemen we een laadpaalklever.

VER wil dat de plekken waar je kunt opladen ook daadwerkelijk gebruikt worden voor opladen. Ook elektrische auto's die zijn volgeladen moeten plek maken voor mensen die hun auto willen opladen. Daarom moet de functie parkeerplaats weg van de laadplekken (bij gratis parkeren). Is de auto opgeladen en sta je daarna nog langer dan een uur niet te laden dan betaal je een beperkt opslagtarief per minuut. En natuurlijk niet gedurende avond/nachten, alleen tussen 09.00 en 21.00. Tot slot pleit de VER voor een uniform laadpaal- en kleeft beleid in heel Nederland, zodat je als EVrijder weet waar je aan toe bent.

5 punten plan focus op EV in Rijexamen en rijlessen

1. Verkort traject: - Basis-examen is het elektrisch examen (voorheen "automaat"), daarbovenop kan men eenvoudig het brandstofauto examen halen (voorheen "schakel") met een aantal (~10) schakellessen. Opties:
 - a. Afschaffen automaatcode, in Nederland code 78, waaraan ook in landen als Oostenrijk en Duitsland wordt gewerkt.
 - b. Mogelijkheid om bij rij scholen een aantekening te behalen om het schakelen onder de knie te krijgen. Dan is geen CBR- examen voor dit onderdeel meer nodig. Een korte opleiding en vaardigheidstoets met documentje afgegeven door de rij school is hiervoor voldoende. Deze optie wordt waarschijnlijker als de opleiding in Nederland zelf meer gereguleerd gaat worden en de opleiders cq de opleidingsbedrijven gecertificeerd en gecontroleerd gaan worden middels steekproefcontroles. In deze variant examineren de rij-opleiders gedeeltelijk of geheel de vereiste vaardigheden bij de cursist. De steekproeven of de opleider en het opleidingsbedrijf daarbij voldoen aan de eisen die de overheid stelt worden gecontroleerd door het CBR. Dit zou vergelijkbaar kunnen zijn met de steekproefcontroles bij de APK door de RDW. Dit kan de werkdruk bij het CBR ook sterk naar beneden brengen en tegelijk de opleidingsbranche sterk professionaliseren. De Rijopleiding in stappen (RIS) kan hierbij een vertrekpunt zijn waarbij het elektrisch rijden als standaard wordt ingepast in dit systeem. Ook het leren omgaan met ADAS-systemen in de auto pleit voor sterkere regulering van de opleiding.
 - c. EU-standaardisatie waarbij de voorschriften in de Europese regelgeving die worden gesteld aan het rij-examen zodanig worden aangepast dat schakelen geen onderdeel meer uitmaakt van dit examen. Contact zal worden gezocht met de werkgroep van Samen Sterk, een overlegorgaan van de branche waarin alle partijen gezamenlijk werken aan vernieuwing en verbetering van de opleiding en examinering van de rij-opleiding.
2. Iedereen die afrijdt moet ook gereden (en geladen) hebben in een elektrische auto
 - a. Hiervoor komt een EV rij school-pool beschikbaar: Op alle 54 CBR-examenlokaties komen deel-ev's te staan die door de rij scholen gebruikt kunnen worden om leerlingen vertrouwd te maken met het elektrisch rijden.
 - b. Elektrisch rijden wordt een vast onderdeel in opleiding/training examinatoren en rij schoolhouders
3. In het theorie examen worden vragen opgenomen over het rijden met en opladen van elektrische auto's.
4. Communicatie van Lessons learned van EV rij schoolhouders (businesscase, Do's and Don'ts)
5. Enquête onder rij schoolhouders en mogelijk ook onder potentiële rijles-klanten om meningen en ontwikkelingen te peilen

EVs en verlaging maximum snelheid in Nederland

De Vereniging Elektrische Rijders heeft een enquête uitgezet onder haar leden. Uit de beantwoording blijkt dat de overgrote meerderheid van de leden van mening is dat ook elektrische rijders zich moeten aansluiten bij de 100km grens. Slechts een kleine minderheid is van mening dat voor ev's een uitzondering gemaakt zou moeten worden.

De VER is geen voorstander van een hogere maximum snelheid voor EV, ondanks dat EVs geen NOx, fijnstof of CO2 uitstoten. De redenen zijn vierledig:

- Onveiligheid en verminderde doorstroming door verschillende snelheden auto's
- Onduidelijkheid: wat is een EV en wat een ICE: handhaafbaarheid en gedrag fossiel autorijders
- Verhoogt weerstand van fossiele rijders en vertraagt omslag naar elektrisch rijden
- Harder rijden kost onnodig veel energie en vermindert ook de range.