

Strategie VER Politieke Zaken - Kabinet Rutte III

Visie & Uitgangspunten VER: De helft van alle auto's rijdt elektrisch in 2030

- Om de klimaatafspraken van Parijs te halen moeten alle nieuwe auto's tussen 2025 en 2030 elektrisch zijn. VER richt zich in haar aanpak alleen op de elektrische personenauto maar heeft als doelstelling dat alle wegvoertuigen dus ook scooters, cargobikes, bestelauto, vrachtauto en bus zo snel mogelijk geëlektrificeerd worden.
- Batterijen zullen de energiedrager zijn en daar waar nuttig en technisch haalbaar kan ook waterstof als energiedrager dienen, vooral voor groter en zwaarder vervoer over langere afstanden.
- Energie voor de elektrische voertuigen moet gewonnen worden door windenergie, zonne- energie of andere hernieuwbare energiebronnen.
- Lucht in stedelijke agglomeraties moet schoner worden.
- Range, snelheid en beschikbaarheid van laadinfrastructuur en kosten van elektrische voertuigen zijn even na 2020 geen belemmering voor consumenten om elektrisch te rijden.
- Elektrisch autodelen is heel gewoon.

En al die elektrische mobiliteit staat niet op zichzelf, maar is onlosmaakbaar onderdeel van de bredere energietransitie. Zo zijn de batterijen in de voertuigen ook uitwisselpunten, waarmee huishoudens en bedrijven efficiënt gebruik kunnen maken van beschikbare hernieuwbare stroom. Parkeerplaatsen zijn straks de energiecentrales op wijkniveau.

Huidig beleid elektrisch rijden

Rutte - II zet in op CO2 reductie in lijn met het klimaatakkoord van Parijs (49% CO2 reductie in 2030 ten opzichte van 1990). In Europa neemt het kabinet het voortouw om de reductiedoelstelling voor 2030 te verhogen van ten minste 40% ten opzichte van 1990 naar 55%. De VER ondersteunt die ambities. Voor Verkeer en Vervoer betekent dit dat in 2030 de CO2 uitstoot nog maximaal 21.5 Mton bedraagt. Ongeveer 10.5 Mton minder dan de prognose nu aangeeft. Er moet dus heel veel gebeuren. Een schaa sprong elektrisch rijden is de hoeksteen van die gewenste verandering. In 2018 vindt de evaluatie van de autobelastingen plaats waar gekeken wordt "of de transitie naar nul-emissie voertuigen zich op het gewenste niveau heeft voortgezet. Daarin wordt ook de inzet van het fiscale instrumentarium voor de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt voor (semi-)elektrische voertuigen meegenomen. Een aandachtspunt daarbij is de mate waarin (semi-)elektrische voertuigen geëxporteerd worden". <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34391-3.html>

In het huidige regeerakkoord staan de volgende maatregelen beschreven die bijdragen aan het doel van all-electric wegvoer;

- Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn
- Door het instellen van een milieuzone en het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's mogen gemeenten luchtkwaliteit in binnensteden verbeteren.;
- Taxi's met verbrandingsmotor gaan BPM betalen om elektrische taxi's te stimuleren;

- Geen BPM en MRB voor ev-auto's, 4% bijtelling;(en afbouw van dat voordeel als het doel in 2030 is bereikt.)
- behouden voordelen MIA/Vamil.
- kilometerheffing vrachtwagens (E-trucks aantrekkelijker) ;
- verdere uitrol van laadinfrastructuur. Levering en exploitatie van laadapparatuur blijft primair de verantwoordelijkheid van marktpartijen.
- De eerste schijf van de energiebelasting voor elektriciteit wordt lager, dit zal waarschijnlijk het thuisladen goedkoper maken, wat de invloed zal zijn voor laders op 'straat' is nog niet duidelijk.

Aanvullende maatregelen volgens de VER

Inzet in Europa:

Het voorstel om in Nederland vanaf 2030 geen auto's te verkopen die door fossiele brandstof worden aangedreven is ambitieus en noodzakelijk. Het voorgestelde EU beleid zet echter in op slechts 30% zuiniger auto's in 2030. Er is een streven opgenomen voor een 15% aandeel elektrische auto's in de nieuwverkoop in 2025. Dat is niet ambitieus genoeg en op geen enkele wijze afdwingbaar. Ook Rutte-III vindt de EU voorstellen volstrekt onvoldoende

(https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2017Z17561&did=2017D36430). Als we uiterlijk over 12 jaar op fossielvrije nieuwverkoop willen uitkomen in Nederland, moeten er scherpere maatregelen genomen worden.

Nederland moet volgens de VER vooral in Europe inzetten op een verplichtend quotum voor zero emissie voertuigen in 2025 van 50% van de nieuwverkoop. Dit is in lijn met wat in Nederland al is vastgelegd in de Green Deal Elektrisch vervoer¹. Liever een duidelijk doel dichtbij dan verder weg en liever alleen sturen op elektrische voertuigen dan op het gehele wagenpark. We zijn er als VER van overtuigd dat een 2025 EV quotum kostendaling, batterijverbetering en grotere modelkeuze versnelt en daarmee dan vanzelf een superieur product bewijst dat vervolgens “als vanzelf” ieder consument overtuigt.

Inzet Nederland

Nationaal zijn ook meer maatregelen nodig om de CO2 doelen van het Regeerakkoord te halen. Op dit moment is het nog eenvoudiger en veelal goedkoper om een auto te rijden die door een motor op fossiele brandstoffen wordt aangedreven. Een aantal factoren vormt een belemmering voor een snellere transitie van fossiele naar duurzame mobiliteit. Los van de hogere prijs die nu nog betaald wordt voor een elektrische auto. De VER zet in op de volgende punten:

1. Vervuiler betaalt: EV-rijden is financieel aantrekkelijker dan fossiel.
2. Beschikbaarheid, bereikbaarheid, zichtbaarheid en betaalbaarheid van laadmogelijkheden
3. Communicatie en voorlichting

Ad 1: **Vervuiler Betaalt:**

¹ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/uitgelicht/elektrisch-rijden

De elektrische auto moet aantrekkelijker gemaakt worden, en daar is meer voor nodig dan alleen stimuleringsbeleid voor elektrische auto's. De VER wil de huidige voordelen voor elektrisch rijden (geen BPM en MRB voor ev-auto's, 4% bijtelling) continueren na 2020 en pas afbouwen als het doel van 100% zero emissie verkoop en 50% elektrisch wagenpark in 2030 binnen bereik is.

Naast een bonus-beleid voor elektrische auto's is ook een malus-beleid nodig voor auto's met verbrandingsmotor. In Noorwegen heeft dit aantoonbaar gewerkt. Juist de combinatie van bonus en malus zorgt voor het noodzakelijke multiplier effect. Een bonus/malus regeling op resp. minder/meer CO2 uitstoot heeft de volgende voordelen;

- bij een groeiend percentage EV-rijders kunnen de fiscale voordelen voor elektrisch rijden van de vrijstelling wegenbelasting bekostigd worden uit hogere lasten voor benzine/dieselveertuigen; Tot 2030 zal de meerderheid van fossiele auto's de voordelen van elektrisch rijden financieren.
- versnelde transitie richting EV-rijden;
- minder fossiel aangedreven auto's en daardoor minder uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast in de steden;
- benutting en verdere ontwikkeling van de EV-infrastructuur en daarmee een nieuwe industrie in Nederland.

Elektrisch rijden is voor de zakelijke rijder door de 4% bijtelling erg aantrekkelijk. Voor een particuliere automobilist is een elektrische auto echter nog behoorlijk duur. Vandaar dat bijna alle elektrische auto's zakelijk worden gereden. Het voorstel voor een aankoopsubsidie voor particulieren (net als in veel omliggende landen) heeft ondanks brede maatschappelijke steun geen gehoor gevonden bij het vorige Kabinet. De regeling in de gemeente Den Haag bewijst hoe effectief dit kan zijn. Een doorbraak richting de consumentenmarkt is nodig om de EV ambities waar te maken.

De VER doet daarom de volgende voorstellen:

- Betaal uit de BPM opslag voor de meest vervuilende auto's een aankoopsubsidie voor particulieren
- Overweeg een kleine schuif van zakelijke- naar particuliere markt door zakelijke bijtelling te verhogen van 4% naar 5% en die opbrengst te gebruiken voor een particuliere aankoopsubsidie (~80 mln; voldoende voor de jaarlijkse aankoop van 20.000 EVs a 4k bonus).
- Verlagen van de onbelaste reiskostenvergoeding voor auto's, waarbij mensen de huidige vrijstelling van 19 ct/km mogen behouden als zij aantonen in een elektrisch voertuig te rijden. *(die 19 ct is nu al niet voldoende om kosten te compenseren!!!)*
- Accijnsopslag benzine en diesel van 1 cent per liter (inkomsten 100 mln?) als financiering van een aankooppremie. *(accijnsverhoging ligt natuurlijk heel gevoelig gezien grenseffekten. Niet doen dus/niet haalbaar)*

Ad 2: Laadpaalbeleid

Beschikbaarheid, bereikbaarheid en zichtbaarheid van laadmogelijkheden: dat vereist laadpaalbeleid (zie hieronder) maar ook actief beleid in bewegwijzering, anders dan de bestaande wijzigingscyclus van RWS.

Transparante laadprijzen: als je gaat laden moet je weten wat je gaat betalen; geen verrassingen achteraf;

- De wetgeving met betrekking tot VvE's wordt zodanig aangepast dat een laadpunt voortaan wordt omschreven als basisvoorziening. Dit houdt in dat er niet meer over een laadpunt vergaderd zal worden. Voor de aanvrager van een laadpunt bestaat dan alleen nog maar een notificatieplicht;
- Een landelijke subsidie voor het aanpassen van het elektriciteitsnetwerk in appartementencomplexen zodat de kosten aanleg van een laadpunt niet langer een belemmering vormen voor de aanschaf van een EV.
- Laadpaalgarantie, na aanschaf van een ev moet de berijder cq eigenaar van de auto binnen 2 maanden en binnen 200 meter van werk en woning de beschikking krijgen over de mogelijkheid om te kunnen opladen;
- Laadpaalstrategie iedere gemeente moet beschikken over een strategie om de laadpaalgarantie realiteit te laten worden.
- Snellaaduitrol (in andere landen bijvoorbeeld Duitsland wel gesubsidieerd) in Haarlem en Den Haag zijn er ook in de stad snellaadstations gebouwd; Dat moet in alle stedelijke agglomeraties gemeengoed worden.
- EV eisen bij nieuwbouw in alle inpandige parkeerplaatsen wordt er een minimum van één op de tien parkeerplaatsen voorzien van infrastructuur voor elektromobiliteit. Hetzelfde geldt voor gebouwen die gerenoveerd gaan worden.
- Laadpaalkleven: Het is een groeiende ergernis voor EV rijders dat parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor het opladen van ev-auto's worden bezet door niet-ev-auto's of door ev-auto's die volgeladen zijn. Tarifiering van het bezet houden van een EV-laadplek zonder te laden zal hierin verandering brengen. Slimme apps waarschuwen ev-rijders onderling al voor het voltooid zijn van het opladen, waarna de laadpaal vrijgemaakt kan worden en beschikbaar komt voor ev's die opgeladen moeten worden. Ook andere simpele oplossingen zijn denkbaar, zoals 2 oplaadpunten met 4 parkeerplaatsen. De opladers komen automatisch vrij als de auto is volgeladen. De andere twee parkeerders kunnen dan gebruik maken van de oplaadmogelijkheid.
- Parkeergelegenheden bij evenemententerreinen en toeristische attracties krijgen in 2018/2019 10% parkeerplaatsen met oplaadmogelijkheid. Vgl Johan Cruyff Arena Amsterdam.

Ad3: Communicatie en voorlichting

- publiekscampagnes als met Postbus 51 over nut/noodzaak/voordelen/effecten elektrische rijden en slimme mobiliteit. BOB rijdt elektrisch!