



Wat vindt VER?

Naar 2 miljoen elektrische auto's in 2030

Elektrisch rijden leidt, naast meer rijplezier, tot vermindering van CO₂, fijnstof-uitstoot 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 en in het Klimaatakkoord. Dat doel bereiken we met financiële prikkels die elektrisch rijden goedkoper maken 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:

Financiële maatregelen voor 100% EV nieuwverkoop in 2030

- Een CO₂ gedifferentieerde kilometerheffing stuurt vanaf 2026 op elektrificeren van het wagenpark, met een substantieel lager tarief voor een EV dan voor een brandstofauto (ICE), die betaalt per gram/CO₂ uitstoot. De MRB verdwijnt in kilometerheffing.
- Geen aanschafbelasting (BPM) op nieuwe EVs en behoud en aanscherping van BPM voor brandstofauto's zorgt dat het aantrekkelijker is een EV te kopen dan een fossiele auto. De BPM is in 2030 afgebouwd omdat er dan geen brandstofauto meer verkocht wordt.
- Minder snelle stijging bijtelling 2021-2025 en voor het 100% EV nieuwverkoopdoel in 2030 ook een beperkt verlaagde bijtelling na 2025. Specifiek voor 2021 pleit VER voor continuering van 8% bijtelling in 2021. Dat is nodig om de (Corona-)dip van 2020 te compenseren en om gelijke tred te houden met ons omliggende landen die juist fors inzetten op stimulering van de zakelijke en particuliere markt. Nederland verliest anders vanaf volgend jaar die koploper-positie van land waar het aantrekkelijk is om EVs te verkopen.
- Afschaffen btw-bijtelling voor privé-gebruik van een elektrische auto.
- Verruiming van het aantal particulieren dat jaarlijks in aanmerking kan komen voor de aanschafsubsidie voor nieuwe en gebruikte EVs en meer flexibiliteit in het budget over en tussen de jaren.

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 in te voeren voor kopers van nieuwe en gebruikte elektrische auto's. De VER was betrokken bij de vormgeving van de aankoopsubsidie. Zoals het er nu uitziet

wordt de aankoopsubsidie begin juni gepubliceerd en wordt de regeling begin juni opengesteld. Particuliere kopers kunnen voor EVs aangeschaft vanaf juni 2020 in aanmerking komen voor subsidie; €4000,- voor een nieuwe EV en €2000,- voor een gebruikte EV. Zie [Conceptvoorstel aankoopsubsidie ter inspraak](#) en zie ook de reactie VER op het conceptvoorstel in de internetconsultatie [Inspraakreactie VER](#) (positief met 3 aandachtspunten):

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 2019 groeide het aantal elektrische auto's 130% en het aantal laadpunten slechts 40%. Dat leidt tot drukte aan de paal en verhoogt de noodzaak voor meer laadinfrastructuur (en slimladen).

- Er geldt tot eind 2020 een lagere energiebelasting voor laden op laadpunten in openbare ruimte met een separate energieaansluiting. VER wil dat dit dat de lagere EB ook geldt na 2021 bij publieke laadpalen. 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.

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. 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 kleef beleid in heel Nederland, zodat je als EVrijder weet waar je aan toe bent.

Wegwijzers snelladers

Er moeten duidelijke borden komen langs het hoofdwegennet zodat chauffeurs van een elektrische auto goed weten waar zij kunnen snelladen. Voor de aanstaande elektrische rijder kan een bord goed duidelijk maken dat in heel Nederland je auto snel bijgeladen kan worden en dat range anxiety een verschijnsel uit het verleden is. Om deze borden zo snel mogelijk te plaatsen wil VER dat:

- in 2020 iconen op verkeersborden langs alle rijkswegen, verwijzen naar snellaadstations waar elektrische voertuigen kunnen laden, dit volgens dezelfde systematiek die nu voor bestaande tankstations wordt gebruikt;
- Vanaf nu onmiddellijk verkeersborden worden geplaatst bij de nieuwe actieve laadstations;
- Er een apart EV symbool voor een snellaadstation wordt gehanteerd;

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 overal. 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](#)

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.

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).

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 range