

# ParkeerPanel

# Elektrisch Vervoer

Rijden we in Nederland over tien jaar allemaal **ELEKTRISCH**? En zo ja, is Nederland wel klaar voor elektrische **MOBILITEIT**? Zijn er voldoende wagens en voldoende laadpalen? En is de regelgeving rond elektrisch vervoer wel op orde? Het ParkeerPanel maakt een **TUSSENBALANS** op.

## Allemaal elektrisch rijden?

Rijden we over tien jaar allemaal elektrisch? Zo nee, wat zijn de voornaamste oorzaken waarom dat niet zou lukken?

**Steven van Eijck:** Er komt een tijd waarin je schrikt als iemand een stuur in zijn handen heeft en kinderen alleen uit geschiedenis e-boeken leren hoe een tankstation er vroeger uitzag, maar dat duurt nog wel even. Binnen nu en tien jaar neemt automated drive beslist

een vlucht en zal een groot deel van de auto's op enige manier elektrisch aangedreven worden. Dat kan door middel van een volledig elektrische aandrijving, door middel van het principe van de plug in hybride of door middel van waterstof. Een collega docent aan de

DEELNEMERS



STEVEN VAN EIJCK –  
RAI VERENIGING



PAUL DE BEER –  
GEMEENTE BREDA



HARM-JAN IDEMA –  
APPM



MARTIJN BOELHOUWER –  
NETBEHEER NEDERLAND

universiteit opende altijd zijn rechtenonderwijs met de richting studenten geruststellende mededeling dat het recht altijd achter de feiten aanloopt. Technisch is heel veel mogelijk om elektrisch rijden snel verder in te voeren. Wet- en regelgeving en infrastructuur staan soms nog in de weg. Ook de aanschafprijzen van de auto's en het aanbod van laadinfrastructuur vormen soms obstakels.

**Harm-Jan Idema:** Hoewel ik er van overtuigd ben dat elektrisch rijden de toekomst is, rijden we over tien jaar helaas nog niet allemaal elektrisch. Dit heeft er onder andere mee te maken dat de gemiddelde leeftijd van een auto in het Nederlandse wagenpark al circa tien jaar is. En dat neemt alleen maar toe. Auto's die nu worden verkocht worden dus gemiddeld over tien jaar vervangen. Aangezien de komende jaren nog slechts een klein deel van de auto's elektrisch is, zal het nog meer tijd kosten voordat elke auto op de weg elektrisch is. Daarnaast is in de nationale brandstofvisie opgenomen dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's een zero-emissie (elektrisch) aandrijflijn hebben en dat vanaf 2050 alle auto's volledig zero emissie zijn. Het ligt voor de hand dat beleid- en regelgeving hierop gaan aansluiten.

## Is Nederland klaar?

**Is Nederland klaar voor elektrische mobiliteit? Deze vraag geldt zowel voor de infrastructuur als voor het aanbod aan beschikbare wagens.**

**Steven van Eijck:** Ja en nee. Qua infrastructuur zijn we op de goede weg als het de laadpalen betreft, maar we zijn er nog niet. De publieke laadinfrastructuur moet met het steeds breder beschikbaar komen van elektrisch aangedreven voertuigen nog wel een vervolgstap maken en zeker in de aanleg van een dekende tankinfrastructuur voor waterstof moet nog geïnvesteerd gaan worden. Daarin lopen we mijlenver achter op bijvoorbeeld Duitsland en Groot-Brittannië. Het aanbod van beschikbare auto's is steeds verder groeiend, daarover maken we ons geen zorgen. Kijk naar de

**Paul de Beer:** Niemand weet het zeker. Mogelijk dat we dan wel elektrisch rijden, maar niet meer met accu-auto's maar met auto's met brandstofcellen die waterstof gebruiken om stroom te maken. Voor de autorijder zou dat makkelijker zijn. Hij kan dan in principe net als nu bij een tankstation in een paar minuten waterstof tanken en heeft een actieradius van ongeveer 500 kilometer. Het gebruiksgemak is dus groter dan bij de huidige E-auto's.

**Martijn Boelhouwer:** Inmiddels zijn er ongeveer 70.000 elektrische voertuigen in Nederland. Dat is op een wagenpark van 8 miljoen een relatief bescheiden aantal. Maar de ontwikkelingen gaan snel en Nederland loopt op dit moment voor op de doelstellingen: 2015: 15.000 tot 20.000; 2020: 200.000; 2025: 1.000.000.<sup>1)</sup>

Over tien jaar zal een belangrijk deel van de voertuigen echter nog altijd rijden op fossiele brandstoffen. Deels omdat auto's technisch langer meegaan dan tien jaar. Ook zullen meer voertuigen gebruik maken van een hybride aandrijfvorm waarbij de benzinemotor wordt gebruikt om de actieradius te vergroten.

autotentoonstellingen wereldwijd, de industrie is er klaar voor. Het aanbod is groot en zal in de toekomst alleen maar verder toenemen. Er kan nog wel wat uitgebreid worden in de publieke laadinfrastructuur en vergeet daarbij ook waterstof niet.

**Harm-Jan Idema:** Nederland is goed op weg met de introductie van elektrisch rijden. Maar we staan nog in de kinderschoenen. In de volgende generaties elektrische voertuigen gaan we een aanzienlijke groei van de actieradius zien (300 kilometer of meer) tegen

'Technisch is heel veel mogelijk; wet- en regelgeving en infrastructuur staan soms nog in de weg'

Steven van Eijck



ELEKTRISCH VERVOER

'De uitrol van publieke infrastructuur blijft behoorlijk achter bij het aantal elektrische auto's'

Harm-Jan Idema



'We zijn nog in een pioniersfase; zowel de E-auto's als de infrastructuur zijn nog volop in ontwikkeling'

Paul de Beer



redelijke prijzen. Hierdoor wordt de elektrische auto voor een bredere groep interessant. Ons (fiscale) beleid is tot nu toe echter vooral gericht op zakelijke auto's daar waar veruit de meeste personenauto's in particulier eigendom zijn. Gezien de hoge aanschafprijzen is er absoluut nog een ontwikkeling nodig voordat er in Nederland significante percentages van het volledige wagenpark elektrisch zijn. Daarnaast blijft op dit moment de uitrol van publieke laadinfrastructuur al behoorlijk achter bij het aantal elektrische auto's. Er zijn veel meer e-rijders met behoefte aan een openbare laadpaal dan dat er aan laadpalen beschikbaar is. Hier ligt voor gemeenten ook een belangrijke rol door via vergunningen of opdrachten met laadpaalexploitanten laadinfrastructuur te gaan realiseren.

**Paul de Beer:** We zijn nog steeds in een pioniersfase maar lopen wel redelijk voorop in de EU. Zowel de E-auto's als de infrastructuur

zijn nog volop in ontwikkeling. Met name de accu's vergen nog veel verbetering. Wat wel eens wordt vergeten is dat de meeste mensen niet op eigen terrein kunnen opladen en dus zijn aangewezen op publieke laadvoorzieningen. Om te kunnen voorzien in voldoende oplaadgelegenheden voldoende dicht bij huis is nog een grote opgave. Mogelijk dat als alle E-auto's snel kunnen opladen en als ze dat dan ook bij de bestaande tankstations kunnen in nagenoeg dezelfde tijd als nu benzine en diesel tanken kost, dat een oplossing kan zijn net zoals waterstofauto's dat kunnen zijn.

**Martijn Boelhouwer:** Het aantal elektrische voertuigen neemt de komende jaren verder toe. Batterijtechnologie zal zich verder ontwikkelen waardoor de kostprijs lager wordt en de batterijcapaciteit (en daarmee het aantal kilometers dat kan worden afgelegd op een volle accu) toeneemt.

## Impact op publieke laadinfrastructuur

**Welke impact heeft EV op de publieke laadinfrastructuur? Sluit de groei van de laadinfrastructuur aan op de groei van elektrisch vervoer?**

**Harm-Jan Idema:** Deze impact is heel erg groot. Onderzoek van ons naar het beleid van gemeenten laat al zien dat in gemeenten waar laadoplossingen voor handen zijn zoals laadpalen, maar ook maatwerkoplossingen zoals een verlengde huisaansluiting of een kabel over de weg er meer elektrische auto's zijn. Oftewel in gemeenten waar er mogelijkheden zijn om in de openbare ruimte de elektrische auto op te laden zijn significant meer elektrische auto's dan in gemeenten waar die mogelijkheid niet is. Zoals aangegeven blijft op dit moment de groei van het aantal publieke laadvoorzieningen behoorlijk achter op de groei van het aantal elektrische auto's. Hier ligt onder andere een belangrijke rol voor gemeenten om de realisatie van publieke laadinfrastructuur mogelijk te maken.

**Paul de Beer:** De impact is enorm: geen EV

dan geen laadinfra en omgekeerd bevorderen de hoeveelheid en spreiding van oplaadpunten de groei van de E-mobiliteit. De groei van de laadinfrastructuur sluit momenteel niet aan op de groei van elektrisch vervoer, maar loopt nog achter. De groei kan wel redelijk bijgehouden worden als we als gemeenten kunnen blijven rekenen op oplaadpalen die om niet door commerciële bedrijven worden aangeboden, geplaatst en beheerd.

**Martijn Boelhouwer:** Inmiddels zijn er ongeveer 10.000 (semi)publieke laadpunten en enkele tienduizenden private laadpunten. Dit aantal zal verder moeten toenemen om het grotere aandeel elektrische voertuigen te faciliteren. De recente komst van de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur, die de mogelijkheid biedt om de publieke laadinfrastructuur met financiële

steun van het Rijk uit te breiden met 8.000 laadpalen, is goed nieuws. Laden van voertuigen wordt een basisvoorziening. Die laadpalen moeten wat Netbeheer Nederland betreft slim laden mogelijk maken en toekomstbestendig zijn. Een laadpunt moet niet een 'dom' stopcontact zijn, maar flexibel laden op de juiste momenten mogelijk maken. Wél laden

als er veel aanbod is aan duurzame stroom, maar niet laden als de grenzen van de capaciteit van het elektriciteitsnet in zicht komen. Netbeheerders, gemeenten en marktpartijen kunnen dat gezamenlijk bewerkstelligen.

**'Het is voor de e-mobility-sector wenselijk dat de overheid consistent beleid maakt'**

Martijn Boelhouwer

## Regelgeving omtrent EV

Is de regelgeving omtrent EV op orde? Zo nee, wat zijn de belangrijkste omissies?

**Steven van Eijck:** Met onze mobiliteitsbrief hebben we het voortouw genomen om op fiscaal gebied elektrisch rijden sterk te laten stimuleren door de overheid. Het is goed te zien dat het kabinet en de Tweede Kamer dat coalitievoorstel uit de branche hebben overgenomen. We hopen dat er ook nog een fonds komt dat elektrisch rijden door particulieren, het verder verbeteren van de infrastructuur en het investeren in innovaties op dit gebied verder ondersteunt. Een ander punt betreft de hoge belasting op elektriciteit die geheven wordt via publieke laadpalen. In het FET (Formule E team) zijn we aan het werk om een voorstel te maken om een 'eigen' belastingtarief voor deze vorm van elektriciteit te maken zodat we de prijs aan de paal aantrekkelijker kunnen maken. De (fiscale) wet- en regelgeving is wat betreft elektrisch rijden belangrijk om als RAI Vereniging consequent te monitoren.

**Harm-Jan Idema:** Voor EV ontbreekt op dit moment hele specifieke regelgeving, vaak wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die bestaande regels bieden. Verkeersbesluiten met een doelbestemming voor 'het opladen van elektrische voertuigen' zijn daarvan een mooi voorbeeld. Er bestaat nog geen speciaal bord voor het opladen van elektrische

voertuigen. Om de groei van elektrisch rijden te versnellen ben ik groot voorstander van een 'recht op een laadpaal' regel, oftewel iedereen die een elektrische auto rijdt en niet op eigen terrein kan parkeren zou bij een openbare laadvoorziening moeten kunnen laden. Op dit moment is de wijze waarop overheden omgaan met verzoeken voor laadvoorzieningen nog erg vrijblijvend. Wat ook kan helpen is om bijvoorbeeld het bestemmen van parkeervakken voor het opladen van elektrische auto's te vereenvoudigen.

**Paul de Beer:** Gemeenten hebben geen zeggenschap over regelgeving met betrekking tot voertuigen. Lastig is het moeten reserveren van parkeerruimte uitsluitend voor het kunnen opladen van E-auto's.

**Martijn Boelhouwer:** Het is voor de gehele e-mobilitysector – en voor de uitrol van laadinfrastructuur – wenselijk dat de overheid consistent beleid maakt voor de elektrische auto.



■  
Informatie over elektrisch vervoer is onder meer te vinden op:  
[www.nederlandelektrisch.nl](http://www.nederlandelektrisch.nl)  
[www.nknederland.nl](http://www.nknederland.nl)  
[www.slimladenbrabant.nl/](http://www.slimladenbrabant.nl/)  
(voor Noord-Brabant)

Noot

<sup>1)</sup> Bron: Plan van aanpak 2011-2015 'Elektrisch rijden in de Versnelling'.