

# Elektrisch rijden?

Doen!



**D66**

Stientje van Veldhoven

**PvDA**

Duco Hoogland

December 2016

## Inleiding

Elektrisch vervoer heeft de toekomst. Het is beter voor het milieu, beter voor de gezondheid, zorgt voor schonere lucht en voor minder geluidsoverlast. Elektrisch rijden kan een gigantische bijdrage leveren aan het aanpakken van de klimaatverandering. Daarom zijn er ook afspraken over gemaakt in het Energieakkoord<sup>1</sup> en de Green Deal Elektrisch Vervoer<sup>2</sup> en heeft de Kamer uitgesproken dat vanaf 2025 alleen nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden<sup>3</sup>.

Maar een transitie naar emissieloos rijden gaat niet vanzelf. Zonder aanvullende acties blijft het bij papier en mooie voornemens. Dat mogen we niet laten gebeuren. Voor het klimaat, voor onze luchtkwaliteit en voor onze gezondheid. Elektrisch vervoer biedt daarnaast ook grote economische kansen, die we niet mogen laten liggen.

Elektrisch rijden wordt al steeds aantrekkelijker. Hoewel een nieuwe elektrische auto nog steeds duurder is dan een vergelijkbare benzineauto, worden elektrische auto's snel goedkoper. Het duurt niet lang meer en dan zijn elektrische auto's voor iedereen bereikbaar. De nieuwste modellen kunnen straks 400 kilometer rijden op één acculading. En er wordt gewerkt aan een dekkend netwerk in heel Europa, waardoor niemand meer bang hoeft te zijn met een lege accu langs de weg te staan – ook niet in het buitenland. Alle bezwaren vallen langzaam weg. Onlangs mochten we in Nederland dan ook al de 100.000ste elektrische auto begroeten.

Veel van deze auto's bevinden zich nu op de zakelijke markt. Nog maar weinig particulieren hebben een elektrische auto. Maar ook dat gaat veranderen. Tot 2020 komen er zo'n 75.000 zakelijke elektrische auto's op de tweedehands markt. Zonder maatregelen zal een groot deel van deze – reeds substantieel gesubsidieerde – auto's verdwijnen naar het buitenland. Dat zou zonde zijn. Ervaringen in Oslo laten zien dat de aanschaf van een elektrische auto als tweede auto in een gezin een uitstekende optie is. Uiteindelijk worden 90% van de ritten in de stedelijke omgeving met deze schone auto gereden – met zeer positieve effecten op de lokale luchtkwaliteit en de portemonnee van de eigenaar. Met een gemiddeld kilometrage van 13.000 kilometer per jaar, wat neerkomt op 50 kilometer per werkdag, kan het overgrote deel van de kilometers op een elektrische aandrijving worden afgelegd.

Om deze ontwikkeling te faciliteren en verder te stimuleren moeten we nu stappen zetten. Investeren in een goede laadinfrastructuur, garantie op de accu en korting op parkeertarieven. In dit plan presenteren D66 en de PvdA voorstellen die de eerder uitgesproken doelstellingen ondersteunen, zodat elektrisch rijden binnen een paar jaar de norm wordt voor iedereen in Nederland.

**Stientje van Veldhoven, D66**

**Duco Hoogland, Partij van de Arbeid**

1 <http://www.energieakkoordser.nl/>

2 <http://www.greendeals.nl/>

3 motie Jan Vos c.s. (Kamerstuk 30 196, nr. 449)

## Actie 1: Meer zekerheid over de batterij

Wanneer je als particulier de aanschaf van een tweedehands elektrische auto overweegt, kijk je uiteraard naar de kosten, maar ook naar de kwaliteit en betrouwbaarheid van de auto en in het bijzonder van de batterij. Voor wat betreft de kosten, blijkt uit berekeningen van het Formule E-team<sup>4</sup>, dat de “total cost of ownership”, oftewel aankoop en gebruikskosten samen, van een elektrische auto al voordeliger is dan die van een benzineauto. Ook blijkt inmiddels dat de meeste batterijen niet substantieel in kwaliteit achteruitgaan en is de garantietermijn voor de elektrische aandrijving doorgaans al langer dan de garantie die autofabrikanten geven op niet-elektrische auto's. Omdat het vervangen van de batterij echter een kostbare zaak is, en mensen nog geen ervaring hebben, vormt de onzekerheid over de betrouwbaarheid van de batterij voor particulieren een reden om niet over te gaan tot de aanschaf van een tweedehands elektrische auto.

We stellen daarom voor om deze onzekerheid weg te nemen. Dit kan op meerdere manieren, waarvan sommige momenteel ook al worden uitgevoerd. Zo werken RAI Vereniging en BOVAG aan de introductie van een batterijcertificaat. Hiermee krijgen kopers van een elektrische auto inzicht in de staat van de batterij.<sup>5</sup> Daarnaast brengen deze organisaties momenteel in kaart welke garanties zijn afgegeven voor in het verleden verkochte elektrische auto's. Hierdoor komt betrouwbare informatie beschikbaar voor potentiële kopers over de garantietermijnen en -voorwaarden van de door hun gewenste auto.<sup>6</sup> Ook de overheid kan op dit dossier een bijdrage leveren. We stellen daarom voor dat de regering – in samenspraak met het Formule E-team en de grote verzekeraars – een batterijgarantie voor particulieren uitwerkt.

- **We dragen de regering op met het Formule E-team, de grote verzekeraars en de autofabrikanten zorg te dragen voor de introductie van een batterijgarantie.**

## Actie 2: Het belang van goede laadinfrastructuur

Voor veel mensen blijft de vrees dat ze hun auto niet op tijd kunnen opladen een belangrijk bezwaar tegen een overstap naar een elektrische auto. Het grote aantal tankstations in Nederland geeft de zekerheid dat je niet met een lege tank langs de weg komt te staan. Om een volwaardig alternatief te zijn, is het van belang dat elektrische auto's ook die zekerheid krijgen. En dat betekent dat een goede en toegankelijke laadinfrastructuur noodzakelijk is.

Om te beginnen is het van belang dat het aantal laadpunten in steden en dorpen sterk wordt uitgebreid. We willen dat er een scan wordt gemaakt van witte vlekken in laadinfrastructuur in Nederland en dat met gemeenten, regio en sector een gericht plan wordt gemaakt voor het invullen ervan. Je moet overal in Nederland binnen 25 kilometer een plek hebben waar je kunt laden.

Om de uitrol verder te vergemakkelijken, willen we dat er een convenant met de provincies en gemeenten wordt gesloten, waarmee de aanbestedingen van laadpalen makkelijker en eenduidiger wordt gemaakt. Nu lopen ondernemers die laadpalen willen neerzetten nog aan tegen een heel scala aan verschillende eisen. Dit werkt vertragend en kostenverhogend. Door samen te werken kunnen gemeenten modelcontracten maken, ervaringen uitwisselen en gezamenlijke aanbestedingen uitschrijven. Het voorbeeld is Zoetermeer, waar een grid gemaakt is voor laadpalen. Alle vergunningen om laadpalen te

4 Formule E-team, Maak Elektrisch Rijden Groot, p. 40.

5 Formule E-team, Maak Elektrisch Rijden Groot, p.33.

6 Formule E-team, Maak Elektrisch Rijden Groot, p.34.

plaatsen zijn voor de hele gemeente geregeld. Als er een aanvraag binnenkomt die aan de eisen voldoet, wordt de laadpaal toegekend en geplaatst.

Om ervoor te zorgen dat er ook genoeg opties komen voor het opladen van je elektrische auto wanneer je langere afstanden maakt, moeten aanbieders van elektrische laadinfrastructuur naast de snelweg een eerlijke positie krijgen ten opzichte van fossiele tankstations. De regering moet daarom zo snel mogelijk werk maken van een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit en in de toekomst mogelijk ook waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen.

In steden zie je veel hoogbouw waarbij de parkeerplaatsen zich vaak in een parkeergarage bevinden. In dat geval wordt voor de aanleg van een oplaadpunt, bekabeling en bemetering gezien als een verandering aan gemeenschappelijke zaken van de VVE. Voor deze specifieke situatie is niets geregeld in de wet, de aktes van splitsing en/of de Modelreglementen. Om niet elke VVE opnieuw te laten uitvinden is het goed hier regels voor te maken.

Tot slot is het belangrijk dat bezitters van een elektrische auto ook over de grens uit de voeten kunnen. Daarom moet de inzet zijn de laadinfrastructuur in heel Europa te uniformeren. Nederland zou hierin een mooie voortrekkersrol moeten spelen.

- **We dragen de regering op, om met IPO, VNG en sector een scan te maken van witte vlekken in de laadinfrastructuur en met deze partners en de sector te komen tot een invulling daarvan.**
- **We roepen de regering op tot een convenant met lagere overheden te komen waarmee de aanbestedingen van laadpalen makkelijker en eenduidiger wordt gemaakt.**
- **We dragen de regering op aanbieders van een elektrische laadinfrastructuur een eerlijke positie te geven ten opzichte van aanbieders van fossiele (tank)infrastructuur.**
- **We roepen de regering op te onderzoeken of wijziging van VVE-regelgeving op dit punt wenselijk is, en om modelreglementen te ontwikkelen die VVE's kunnen gebruiken als zij elektrische laadpunten willen realiseren.**
- **We roepen de regering op zich in Europees verband hard te maken voor uniformering van de laadinfrastructuur.**

### **Actie 3: Maak elektrisch rijden zichtbaar**

Elektrisch rijden moet voor iedereen aantrekkelijk worden. Het zou daarnaast goed zijn als de elektrische rijder ook zichtbaar is. Niet alleen omdat dit een positieve stimulans kan zijn voor mensen die de aankoop van een elektrische auto overwegen, maar ook met het oog op handhaving. Het helpt de politie en andere handhavers wanneer gemakkelijk te zien is dat bepaalde auto's toegestaan zijn op een busbaan, tolvrijstelling genieten of onder een lager parkeertarief vallen. Via een markering op bijvoorbeeld het nummerbord maken we voor handhavers snel en gemakkelijk zichtbaar welke auto's volledig emissieloos rijden.

- **We dragen de regering op om met voorstellen te komen om een volledig emissieloze auto ook herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een markering op het nummerbord.**

## Actie 4: Maak verlaging parkeertarieven elektrische auto's mogelijk

Momenteel is het gemeenten niet toegestaan een ander parkeertarief te hanteren voor elektrische auto's dan voor fossiele auto's. Dat komt omdat volgens de huidige Gemeentewet parkeertarieven slechts afhankelijk mogen worden gesteld van de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en de ligging van de terreinen of weggedeelten waarop geparkeerd wordt.<sup>7</sup> Het is echter nog niet mogelijk te differentiëren naar type voertuig. Juist voor stedelijke gebieden, waar betaald parkeren vaak de norm is, vinden we dit onwenselijk. In deze gebieden staat de luchtkwaliteit onder druk, (mede) als gevolg van een grote hoeveelheid fossiele auto's. Door hier met lagere parkeertarieven elektrisch aangedreven auto's te stimuleren, zorgen we voor schonere lucht. Daarom passen we de gemeentewet zo aan dat gemeenten een lager parkeertarief kunnen vaststellen voor elektrische auto's dan voor fossiele auto's.

- **We presenteren op korte termijn een wetsvoorstel dat strekt tot het mogelijk maken van een lager parkeertarief voor elektrische auto's.**

## Actie 5: Vrije toegang tot busbanen en ontheffing C-rijbewijs

We stellen voor om – waar mogelijk en verantwoord<sup>8</sup> – gemeenten in staat te stellen om volledig elektrische auto's toegang te geven tot busbanen. Nu hebben alleen (lijn)bussen en (vaak ook) taxi's toegang tot deze wegen, en wordt de capaciteit ervan dus niet optimaal benut. Door volledig elektrische auto's voorlopig toe te laten op busbanen wordt schoon vervoer gestimuleerd en wordt de capaciteit van deze vaak speciaal aangelegde banen beter benut. We roepen de regering daarom op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), en de bijlage bij de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften, waarin de boetes voor verkeersovertredingen zijn opgenomen, zodanig aan te passen dat elektrische voertuigen toegang kunnen krijgen tot de busbanen.<sup>9</sup> Deze maatregel zal van tijdelijke aard zijn, aangezien door de verwachte toename van elektrische auto's de capaciteit van deze banen snel benut zal zijn, zeker als vanaf 2025 enkel nog volledig elektrisch aangedreven auto's in Nederland verkocht mogen worden. Op grond van het kenteken (zie ook actie 4) kan goed worden vastgesteld of de auto terecht of onterecht van het geboden voordeel profiteert.

Vanwege het gewicht van de accu vallen elektrische bestelauto's officieel onder de categorie voertuigen waar een groot rijbewijs voor nodig is. Tot 31 maart 2015 gold er een ontheffing voor bestuurders die met een B-rijbewijs in een elektrische bestelauto van 3500 tot 7500 kilogram reden, maar die is inmiddels komen te vervallen. Dat brengt een ongewenst extra obstakel voor het rijden in elektrische bestelauto's met zich mee.

- **We dragen de regering op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, alsmede de bijlage bij de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften, zodanig te wijzigen dat volledig elektrische voertuigen toegang kunnen krijgen tot busbanen. In overleg met de betreffende wegbeheerders zal uiteindelijk besloten worden of elektrische voertuigen daadwerkelijk tot de busbaan kunnen worden toegelaten.**

7 Gemeentewet, artikel 225, lid 8.

8 Van openstelling van busbanen kan alleen sprake zijn als dit vanuit verkeersveiligheids-, capaciteits- en infrastructureel perspectief niet tot disproportionele gevolgen leidt.

9 De Wet personenvervoer 2000 hoeft niet te worden aangepast, omdat deze geen voorschriften over verkeerstekens en verkeersregels bevat.

- **We roepen de regering op – naar Duits en Frans voorbeeld – de eerder geldende ontheffing voor bestuurders die met een B-rijbewijs in een elektrische bestelauto reden opnieuw in te voeren.**

## Actie 6: De overheid geeft het goede voorbeeld

De verschillende overheden in Nederland hebben een gezamenlijk inkoopvolume van maar liefst 60 miljard per jaar.<sup>10</sup> Zo'n grote inkoopkracht geeft de overheid de mogelijkheid om ontwikkelingen aan te jagen, simpelweg door met gericht inkoopbeleid de vraag naar bepaalde duurzame producten te verhogen. Dat geldt ook voor de aanschaf van dienstauto's, bestelbusjes en andere voertuigen die samen het wagenpark van de overheid vormen. Dat wagenpark moeten we zo snel mogelijk elektrificeren. Een omslag in denken bij inkopers is daarbij nodig. We willen daarom dat de nog steeds veel voorkomende 'nee, tenzij'-opstelling als het gaat over elektrisch vervoer een 'ja, mits'-opstelling wordt. Overheden moeten zelf het goede voorbeeld geven door bij de aanschaf van nieuwe auto's te kiezen voor elektrische auto's. De politie in Londen, Los Angeles en zelfs Albanië rijdt deels elektrisch. Het is dus goed mogelijk om in Nederland ook te starten met elektrificatie van wagenparken.

Afwijken blijft mogelijk, mits gemotiveerd. Goed voorbeeld doet volgen. Dat begint bij de top. Er rijden nog amper bewindspersonen, gedeputeerden of wethouders rond in een elektrische dienstauto. We willen dat hier zo snel mogelijk verandering in komt.

- **We dragen de regering op dat het Rijk in principe enkel nog elektrische auto's en busjes aanschaft bij de vernieuwing van hun wagenpark. Daarnaast roepen we de regering op met lagere overheden overeen te komen om het 'ja, mits'-principe bij alle overheden de norm te maken.**
- **We roepen bestuurders (bewindspersonen, gedeputeerden, wethouders) op het goede voorbeeld geven door over te stappen op een elektrische dienstauto.**

## Actie 7: Elektrificeer grootschalig stedelijk vervoer

Een ander punt waar de overheid het goede voorbeeld kan geven, is het elektrificeren van grootschalig vervoer, door als voorwaarde in de concessie op te nemen, dat in 2020 enkel nog volledig emissieloze bussen, taxi's en vervoersbusjes in de binnenstad mogen rijden. Daartoe moeten gemeenten partnerschappen aangaan met bedrijven die verantwoordelijk zijn voor veel vervoersbewegingen in de binnenstad. Zo zijn taxibedrijven en pakketdiensten logischerwijs veelrijders in de binnenstad. Ook dit soort bedrijven zouden hun wagenpark zo snel mogelijk moeten elektrificeren. Er zijn al voorbeelden die bewijzen dat het kan. Het grootste deel van de taxi's op Schiphol is elektrisch. Ongeveer de helft van alle taxiriten vanaf Schiphol naar centrum Amsterdam en andersom zijn nu elektrisch en daarmee emissieloos. In onder andere Delft experimenteert PostNL samen met de gemeente in het project Stadslogistiek. Pakketjes worden aan de rand van de stad verzameld en gaan vervolgens met compacte elektrische voertuigen de stad in. En zo zijn er tal van andere voorbeelden van elektrische distributie. Heineken rijdt met elektrisch aangedreven vrachtwagens. Deze voorbeelden motiveren andere bedrijven. De taxibranche en de grote distributeurs moeten geprikkeld worden om het wagenpark elektrisch te maken. Door afspraken te maken

<sup>10</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanbesteden>

en te experimenteren kan de verandering vorm krijgen. Evalueer bestaande initiatieven en experimenten en toets deze op de mogelijkheid voor grootschalige uitrol.

- **We dragen de regering op afspraken te maken met ‘veelrijders’ zoals taxibedrijven en pakketdiensten om hen te stimuleren het wagenpark te zo snel mogelijk te elektrificeren.**
- **We dragen de regering op overheden bij openbare aanbestedingen emissies van het vervoer een prominente plaats te geven. Zo krijgen elektrisch aangedreven auto’s en bussen een kans in het aanbestedingsproces. We bevelen hierbij aan ook te kijken naar in hoeverre het verlengen van concessie-termijnen (zoals bij de taxibussen van Schiphol succesvol is gebleken) bij kan dragen aan het rendabel maken van elektrisch vervoer.**
- **We vragen de regering op samen met andere overheden succesvolle experimenten met elektrische distributie in binnensteden zichtbaar te maken en te komen tot een grootschalige uitrol daarvan.**

## Actie 8: Stimuleer het delen van elektrische auto’s

Onbekend maakt onbemind. Dat geldt helaas ook nog steeds voor elektrisch rijden. Dit zorgt er voor dat de drempel hoog is om tot aanschaf en/of lease van een elektrische auto over te gaan. We willen daarom zo veel mogelijk bevorderen dat mensen op een laagdrempelige manier kennis kunnen maken met elektrisch rijden. De steeds groter wordende deeleconomie is daarbij een uitkomst. Via autodeelplatformen kan een ritje in een elektrische auto zo geregeld zijn. Om dat mogelijk te maken en ook nog eens betaalbaar te houden zien de indieners graag dat initiatieven als ‘De Testrijders’ van de gemeente Den Haag en Stichting Natuur & Milieu fors worden uitgebreid.<sup>11</sup> Dit initiatief biedt de elektrische leaserijders (genaamd ‘ambassadeurs’) een voordelig tarief, mits zij een aantal keer per maand hun elektrische leaseauto uitlenen aan mensen die nog niet bekend zijn met elektrisch rijden. Dit gebeurt onder andere via een bekend en succesvol autodeelplatform. De Testrijder vertelt je vervolgens alle ins en outs van elektrisch rijden, zoals hoe je oplaadt, waar je laadpalen vindt en hoe ver je kunt rijden met een volle accu. Ook de overheid kan hierin een rol spelen, door een deel van het centraal wagenpark open te stellen voor mensen die op een laagdrempelige wijze gebruik willen maken van een elektrische deelauto.

- **We dragen de regering op initiatieven om mensen via autodeelplatformen kennis te laten maken met elektrisch rijden actief te ondersteunen en stimuleren.**
- **We dragen de regering op zo snel mogelijk te starten met het openstellen van het elektrische deel van het rijkswagenpark voor mensen die op een laagdrempelige wijze gebruik willen maken van een elektrische deelauto.**

## Actie 9: Vrijstelling van tol

In Nederland kennen we op rijksniveau geen tolwegen. Binnenkort zal daar met de aanleg van de ViA15 en de Blankenburgverbinding verandering in komen. We stellen voor om deze tolverbindingen, in ieder geval

<sup>11</sup> <http://www.detestrijders.nl/>.

tot 2025, voor elektrische auto's tolvrij te maken en nemen zelf het initiatief de wet zodanig te wijzigen.<sup>12</sup> Ook voor het gebruik van veerboten<sup>13</sup> dienen automobilisten in Nederland doorgaans te betalen. Door de tarieven voor elektrische auto's te verlagen wordt de aankoop en het gebruik van een elektrische auto verder gestimuleerd. Aangezien veerboten in Nederland niet in beheer zijn van het Rijk en het Rijk hiervoor ook geen concessies uitschrijft kan de regering niet direct of indirect de tarieven voor elektrische auto's aanpassen. We willen daarom dat de regering in gesprek gaat met de rederijen en de concessiehouders om hen te bewegen de tarieven tot 2025 te differentiëren.

- **We komen met een initiatiefwetsvoorstel waarin we voor de aan te leggen ViA15 en de Blankenburgverbinding regelen dat volledig elektrische auto's tot het jaar 2025 geen tol hoeven te betalen.**
- **We roepen de regering op het gesprek aan te gaan met relevante lagere overheden en concessiehouders om te komen tot vrijstelling van tol voor zoveel mogelijk veerboten.**

## Actie 10: Volg ontwikkelingen in buurlanden op de voet

We willen door elektrisch rijden aan te jagen de ontwikkeling van andere schone brandstoffen, zoals waterstof niet belemmeren. In Duitsland kiest men er bewust voor de ontwikkeling van zowel elektrisch vervoer als vervoer op waterstof naast elkaar te laten plaatsvinden. Deze keuze heeft ook invloed op de ontwikkeling van elektrisch rijden in Nederland. Nederland mag hier niet blind voor zijn. Daarom dient de regering te bezien of het Duits beleid wijzigingen in Nederland tot gevolg dient te hebben.

- **We dragen de regering op te onderzoeken in hoeverre het Duitse beleid aanleiding geeft tot aanvullend beleid op het gebied van bijvoorbeeld waterstof.**

<sup>12</sup> De indieners van deze nota zullen het initiatief nemen de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 zodanig te wijzigen zodat elektrische voertuigen op deze Rijkswegen tot 2025 geen tol meer hoeven te betalen.

<sup>13</sup> Denk met name aan de verbindingen tussen het Nederlandse vasteland en de Waddeneilanden.



## Afsluiting

Om de opwarming van de aarde tegen te gaan, moet in alle sectoren de uitstoot van broeikasgassen omlaag, ook in het verkeer. Dat heeft, zeker in de stedelijke omgeving, bovendien belangrijke positieve effecten voor de gezondheid van de bewoners. In Nederland leven inmiddels meer dan een miljoen mensen met een longaandoening. De uitstoot van verkeer is hier mede debet aan. Door voor ons vervoer af te stappen van het verbranden van fossiele brandstoffen en waterstof of elektriciteit te gaan gebruiken, verbetert de luchtkwaliteit, verlagen we de vervoerskosten, sparen we het milieu en verminderen we onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Met deze nota doen wij voorstellen, om de verandering van benzine- en dieselauto's naar elektrische te versimpelen. Zo kan de transitie vorm krijgen op zo'n manier dat de automobilist er van meeprofiteert.