

# ParkeerPanel

## elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer is in Nederland aan een **GESTAGE OPMARS** bezig. Toch zijn er nog veel **OBSTAKELS** te overwinnen voor gebruikers van elektrische voertuigen. Zoals de dure aanschafprijs, de maximale afstand op een **BATTERIJLADING** en het gebrek aan **OPLAADPUNTEN**. Hoe neem je deze obstakels weg? Het ParkeerPanel gaat in op deze en andere vragen.

### DEELNEMERS



**JEFFREY HIMPERS**  
– EV-RIJDER



**ROB LEGDEUR**  
– GEMEENTE AMSTERDAM



**HENK BLOM**  
– STEDIN



**ROBERT VAN DE VEGTE**  
– EV-BOX

## Wat zijn de voornaamste voordelen van elektrisch vervoer?



Jeffrey Himpers is actief op het Ampera Volt Forum, [www.amperaforum.nl](http://www.amperaforum.nl)

**Rob Legdeur:** “Amsterdam kiest voor zo schoon mogelijk rijden, omdat daarmee de luchtkwaliteit zal verbeteren. De luchtkwaliteit moet verbeteren voor de gezondheid van de bewoners in de stad en vanwege regelgeving. Met elektrisch vervoer kunnen de Amsterdamse doelstellingen worden bereikt.”

**Jeffrey Himpers:** “Een voordeel is de stilte bij het rijden voor de berijder maar ook voor het publiek. Bovendien hebben kinderen geen last meer van wagenziekte dankzij comfort van een gelijkmatig koppel van een elektromotor bij het rijden. Ik vind specifiek voor elektra ontwikkelde auto's futuristisch en erg



P24  
MOSSIER

ELEKTRISCH VERVOER

mooi om te zien. De sport om zo zuinig mogelijk te rijden heeft direct grote positieve impact op je range. Die is tot 50 procent meer met een elektrische auto. Ik vind het ook leuk om met anderen erover te praten en toe te lichten hoe het is om elektrisch te rijden.”

**Henk Blom:** “Elektrische auto’s zijn altijd schoner. Voor elektrische auto’s zijn de emissies van de elektriciteitsproductie bepaald op basis van de daadwerkelijke Nederlandse energiemix. Dat geeft voor elektrische voertuigen een ongunstiger maar realistischer beeld dan wanneer met 100 procent groene stroom gerekend zou zijn. Zelfs dan winnen de elektrische voertuigen het echter ruimschoots. Vanuit stedelijk oogpunt is het vooral gunstig dat de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof fors lager is dan bij een conventionele auto. Dat komt met name door de korte ritjes en het regeneratief remmen.”

## Wat zijn de voornaamste nadelen van elektrisch vervoer?

**Rob Legdeur:** “Als belangrijkste nadeel wordt gevoeld de beperkte range van de auto. De meeste auto’s op de markt hebben een max bereik van zo’n 150 tot 160 kilometer. Daarna moet de batterij weer worden opgeladen, en dat kost tijd. Hier komt bij dat

**Robert van de Vegte:** “Het meest in het oog springende voordeel van elektrisch vervoer is het gunstige effect op ons milieu. Door geen of minder uitstoot van schadelijke stoffen belasten wij onze leefomgeving veel minder dan met de conventionele vervoersmogelijkheden. Daarnaast is het elektrisch rijden goedkoper dan het rijden met een brandstof auto; niet alleen is het tarief per kWh gunstiger dan de huidige benzineprijzen maar de huidige fiscale voordelen helpen daar ook flink aan mee. De meest gehoorde reactie van mensen die een proefrit maken in een elektrische auto is dat zij het elektrisch rijden als bijzonder comfortabel ervaren, geen motorgeluid en enorm koppel. Je kan dus heel sportief rijden en toch goed bezig zijn met betrekking tot het milieu.”

oplaadinfrastructuur buiten Amsterdam niet overal beschikbaar is.”

**Jeffrey Himpers:** “Het is wel eens vermoedend dat je je altijd moet verdedigen tegenover sceptici en diegene die onbekend zijn met

“Als elektrisch vervoer groot wordt, vergt dit forse investeringen in onze energienetten.”

Henk Blom





**“Amsterdam kiest voor zo schoon mogelijk rijden, omdat daarmee de luchtkwaliteit zal verbeteren.”**

Rob Legdeur



het concept. Bovendien is het concept nog relatief nieuw. Dat betekent dat je veelal de eerste bent met bijvoorbeeld het leasen van zo'n auto, laten aanleggen van een laadpaal etc. Een ander nadeel is dat je met parkeren meer tijd kwijt bent dan met een brandstofauto wanneer je maximaal elektrisch wilt rijden. Je moet namelijk aansluiten op een laadpaal, die meestal verder weg staat dan waar je met een brandstofauto parkeert. Andere nadelen zijn dat de range significant afneemt in de winterperiode en dat de verwarming van de auto veel elektra kost.”

**Henk Blom:** “Als elektrisch vervoer groot wordt, vergt dit forse investeringen in onze energienetten om vraag en aanbod goed te kunnen sturen. Deze infrastructuur moet tegelijkertijd ook gereed zijn voor andere duurzame ontwikkelingen zoals het terugleveren van energie door consumenten en bedrijven vanuit zonnepanelen en (kleinschalige) wind-

turbines. Dat is geen nadeel voor Stedin, maar het zijn wel innovatieve uitdagingen om deze ontwikkelingen en wensen goed te faciliteren.”

**Robert van de Vegte:** “Hoewel er in Nederland gemiddeld per dag minder dan 80 kilometer met de auto wordt afgelegd, ervaren veel mensen het beperkte bereik van een volledig elektrische auto als een barrière om over te stappen. De plug-in hybrides als de Opel Ampera, Chevrolet Volt en Mitsubishi Outlander hebben dit nadeel niet, deze auto's rijden verder op brandstof zodra de accu's leeg zijn en hebben daardoor een bijna onbeperkt bereik zolang je maar brandstof blijft tanken. Zodra mensen hebben gekozen voor een elektrische auto of een plug-in hybride, willen of moeten zij natuurlijk zoveel mogelijk elektrisch rijden en zo min mogelijk op brandstof. Hierin valt nog veel te verbeteren. Een landelijk dekkend netwerk van oplaadstations is cruciaal.”

## Vindt u dat het opladen in Nederland voldoende is gefaciliteerd? Zo ja waarom en zo nee, wat moet er nog verbeterd worden?

**“Het is wel eens vermoeiend dat je je altijd moet verdedigen tegenover sceptici en diegene die onbekend zijn met het concept.”**

Jeffrey Himpers

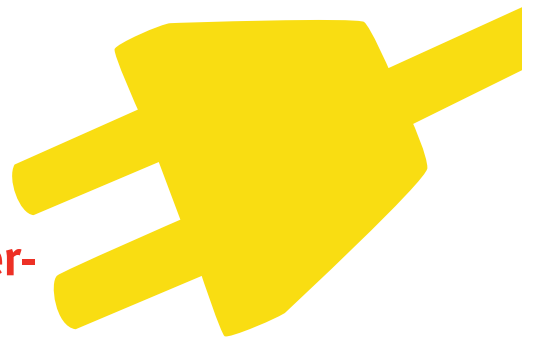


**Rob Legdeur:** “Het opladen in Nederland wordt nog niet voldoende gefaciliteerd. Voor interlokaal verkeer zijn snelladers nodig. De uitrol ervan start dezer dagen. Lokaal worstelen veel gemeenten nog met de vraag wat hun rol zou moeten zijn. De kennis over oplaadinfrastructuur is op dit moment nog vooral gebundeld in de grote steden in de Randstad, met Amsterdam voorop. Wat nodig is, is het verspreiden van de kennis over nut, noodzaak en gebruik van oplaadvoorzieningen. Omdat er nog niet sprake is van een ‘volwassen’ markt, moet de overheid financiële ondersteuning bieden.”

**Jeffrey Himpers:** Veel gemeenten zijn er wel mee bezig, maar nemen gekke besluiten. Zo staat een laadpaal bij het gemeentehuis in plaats van op een locatie waar veel geparkeerd wordt door het publiek zoals bij winkelcentra of op industrieterreinen. Vreemd zijn ook laadpalen waar maar maximaal een

uur geparkeerd mag worden (Leeuwarden) of laadpalen met twee aansluitingen die vanaf een parkeerplaats toegankelijk zijn ('s-Hertogenbosch). Ook de handhaving op het parkeren met een brandstofauto op een laadplek moet beter.”

**Robert van de Vegte:** “We zijn in Nederland op de goede weg en zijn een voorbeeld in de wereld als het aankomt op de ontwikkelingen van het elektrisch rijden en het netwerk van (publieke) oplaadstations. Eind dit jaar staat de teller in Nederland al op ruim 20.000 elektrische auto's en plug-in's, dat is twee jaar voor op de verwachting van de overheid. Nu is het zaak dat we in Nederland verder bouwen aan de publieke en semi-publieke laadinfrastructuur om zo dit proces niet te vertragen. De groei van de markt voor elektrische auto's brengt reële kansen, voor parkeerexploitanten, de energiesector en andere stake-holders.”



## Moeten oplaadpunten in betaaldparkeerzones gratis zijn?

**Rob Legdeur:** "Nee. Voor opladen en parkeren moet gewoon worden betaald. De stroomkosten benaderen nog lang niet de kosten voor de gebruikelijke brandstof (geremd per gereden kilometer). Bezwaar tegen gratis parkeren is, dat ook auto's worden aangesloten, die eigenlijk niet staan te laden."

**Jeffrey Himpers:** "Nee waarom? Voor benzine moet je toch ook gewoon betalen. Het systeem met de laadpassen werkt uitstekend."

**Henk Blom:** "Hier hebben we als netbeheerder geen mening over, dat is aan de (commerciële) aanbieders van oplaadpunten elektrisch rijden zoals energieleveranciers en gemeenten. Wij leggen in opdracht van hen de infrastructuur aan."

**Robert van de Vegte:** "Gratis is nooit houdbaar, of liever gezegd gratis bestaat niet. Op de een of andere manier zal er altijd betaald moeten worden voor een dienst of brandstof, ook voor elektriciteit. Een automobilist is gewend om te betalen voor zijn mobiliteit. Elektrisch rijden is al een stuk goedkoper, dus er is in het algemeen de bereidheid te betalen voor het laden van de auto. In de markt heerst nog wel de perceptie dat elektrisch rijden goedkoper zou moeten zijn dan op brandstof rijden. Uit onderzoek blijkt dat ook het inzichtelijk maken van de laadkosten bij de diverse oplaadpunten de beleving van elektrisch rijden positief zal beïnvloeden. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen de marktpartijen die elektrisch laden mogelijk maken."

Lees het volledige verslag van de ParkeerPanel-discussie op [www.parkeer24.nl/panelelektrischvervoer](http://www.parkeer24.nl/panelelektrischvervoer)

## Heeft de e-auto de toekomst of zijn er andere manieren van milieuvriendelijk vervoer in opkomst?

**Rob Legdeur:** "De e-auto heeft absoluut toekomst. Het zal een plek krijgen tussen lopen, fietsen, trein, alsmede auto's met een range extender op waterstof (fuel cell). De verwachting is dat niet het product auto nog centraal staat voor de consument, maar de beschikbaarheid van mobiliteit."

**Jeffrey Himpers:** "Wat mij betreft wel. Een volgende auto voor mij persoonlijk wordt als het enigszins mogelijk is een 100 procent elektrische auto. Ik neem aan dat er in de markt een variatie aan aandrijftechnologieën beschikbaar komen die naast elkaar hun bestaansrecht hebben. Elk met de eigen voor- en nadelen. Consumenten kunnen dan zelf hun keuze hierin maken wat voor hun situatie het meest geschikt is. Ik zit dan te denken aan brandstofaangedreven (benzine, diesel, gas);

hybride; EV met range-extender; EV; waterstof en wie weet nog meer varianten."

**Henk Blom:** "Wij bepalen als netbeheerder niet of de elektrische auto dé toekomst is. Wel willen wij dit zo goed mogelijk faciliteren, dat geldt net zo goed voor bijvoorbeeld het rijden op groen gas (biogas) waarbij via ons gasnet een beroep gedaan kan worden op energie. Zowel de automobilist (afnemer) als producenten van (groen) gas worden door ons gefaciliteerd qua vraag en aanbod."

**Robert van de Vegte:** "De e-auto heeft absoluut een goede toekomst. Wij denken echter dat elektrisch rijden uiteindelijk één van de manieren is van een nieuwe mobiliteit naast andere vormen van duurzame brandstoffen."

"Gratis is nooit houdbaar, of liever gezegd gratis bestaat niet."

Robert van de Vegte

