

EV's slim en netbewust laden

Welkom

Tanken wordt laden... met duurzaam
opgewekte stroom

Netbewust laden... voor zo laag mogelijke
kosten

Bidirectioneel laden

door Rob Simmers & John Wolthuis



maandag

23 maart 2026

Welkom

John Wolthuis, laadcoach ZE



Energiecoöperatie ZutphenEnergie



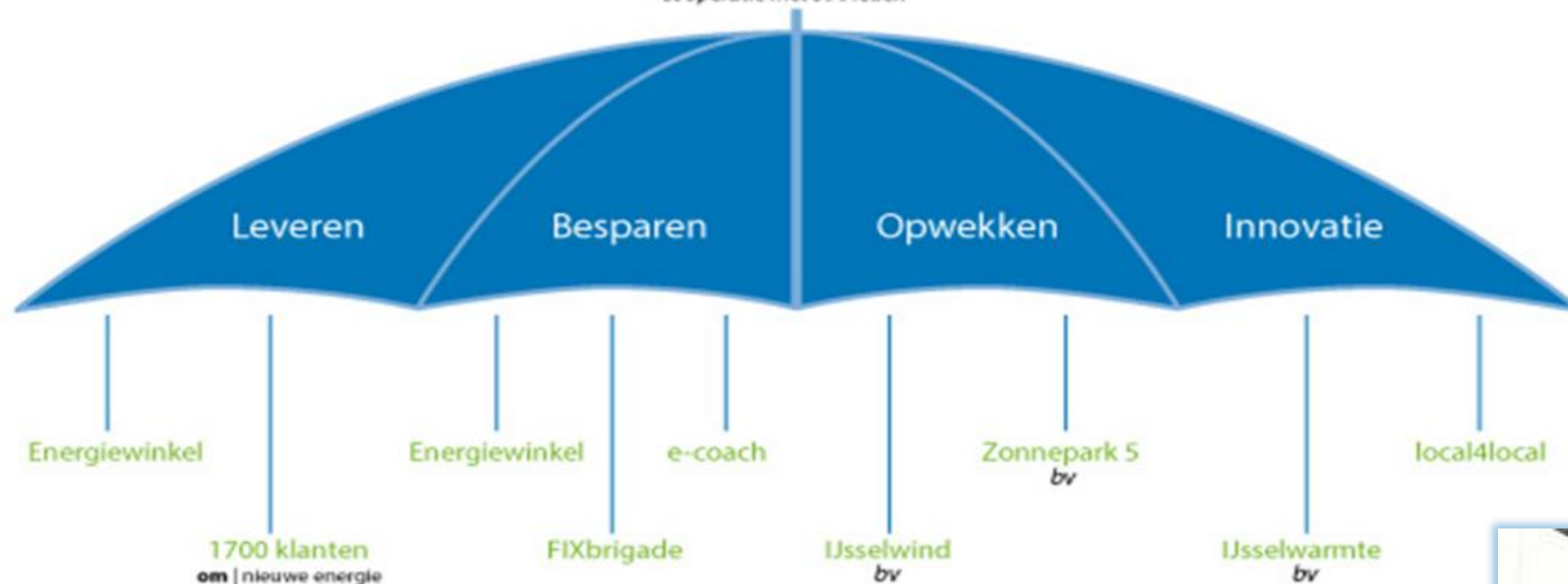
Al 13½ jaar zetten wij ons in voor een duurzaam Zutphen. Al 11 jaar zijn wij de groenste leverancier van Nederland!

Naast energie besparen en leveren, wekken wij het ook zelf op. En kijken we wat relevant is om ons motto **‘samen lokaal naar energie neutraal’** te realiseren!.

The background of the lower half of the slide is a photograph of a village scene. In the distance, a church with a tall, dark spire is visible against a clear blue sky. The foreground shows a green field with a wooden fence. A large, stylized blue letter 'Z' is overlaid on the image, with two white rectangular boxes containing green text positioned on its left vertical stroke.

ZE LEVERT STROOM EN GAS

ÉCHT GROEN EN LOKAAL



Familie van ZE
(zelfstandige
organisatie)

EAZ
coop

Energiebank Z
stichting

Zonneparken ZWLZ
coop

SEH
coop



Opslag van energie

- lange tijd focus op besparen en opwekken
- nu meer aandacht voor lokaal energie delen, voor gunstige momenten (stroomplanner) en voor energieopslag
- opslag in woning, op buurniveau of als energiegemeenschap
- diverse ZE werkgroepen zijn actief in het platform '*Batterij, Opslag & Flex*' →



- WG1 - Batterij bij bestaand zonnepark
- WG2 - Batterij in VvE-complex
- WG3 - Batterij met DC-net (bedrijf/particulier)
- WG4 - Stekkerbatterij
- WG5 - Thuisbatterij informatie
- WG6 - Thuisbatterij aansturing
- WG7 - EV laden: slim en netbewust
- WG8 - EV laden: aansturing en V2G

ZE: traditie met laadcoaches en EV-events

- begin 2021: laadcoach als spin-off van e-coach
- start laadcoach-gesprekken, incl. infoblad (>60)
- EV Experience Days in Zutphen, door ZE i.s.m. VER:
 - oktober 2021
 - juni 2022
 - april 2023/2024/2025/2026, via Aventus
- EV-informatieavonden, door ZE en energie-coöperaties i.s.m. VER:
 - oktober 2021, Hanzehof afgehuurd
 - mei-juni 2022, extra avond voor bestelauto's
 - april 2023 in Zutphen, Lochem en Twello
 - mei-juni 2024 in Zu, A'd, Dev, Twello + MKB in Deventer
 - oktober 2024 bij Energiecoöperatie Leur in Wijchen
 - juni 2025 bij Brummen Energie, Heerde Energiek
- nu: slim laden EV actueel (energiegemeenschap, local4local)



Zaterdag 11 april 2026
Elektrisch rijden
door ROC Aventus
Vlijtseweg Apeldoorn

EV evenement Apeldoorn: 11 april 2026

- zaterdag 11 april van 10.00 - 15.00 uur
- Vlijtseweg 148 in Apeldoorn
- maak zelf een proefrit in een model naar keuze, er zijn tientallen modellen beschikbaar
- georganiseerd door studenten van de Aventus opleiding 'manager mobiliteitsbranche'
- meer informatie op www.ev-evenement-apeldoorn.nl
- aanmelden voor proefrit kan vanaf 30 maart
- je kunt ook op de dag zelf komen voor een proefrit



Aventus
De school waar jij 't maakt



Laadcoach voor al je vragen

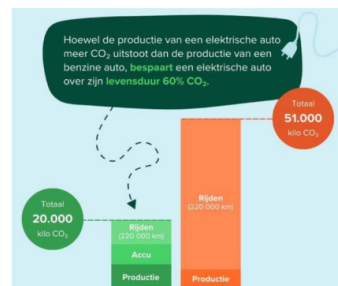
- gratis laadcoach gesprek, veelal online, inmiddels zo'n 75
- informatiebladen met links voor objectieve informatie
- ga naar: www.zutphenenergie.nl/energie-besparen/elektrisch-rijden

Informatieblad

Dit informatieblad geeft praktische informatie over elektrisch rijden. Veel is te vinden op de websites van [MilieuCentraal](#), [Autoweek](#), [ANWB](#), [Elaad](#) en [Consumentenbond](#). Ook over private lease en tweedehands. De laadcoaches van Zutphen Energie houden de ontwikkelingen bij. Zij zijn ook aangesloten bij de Vereniging Elektrische Rijders ([VER](#)).

Besparen van energie

Tijdens het rijden verbruikt een elektrische auto een **factor 3 minder energie** dan een auto op benzine of diesel. De totale uitstoot van CO₂ is het meest gunstig bij elektrische auto's, ook als je alles meetelt. Aldus onderzoeken van [TNO](#) en [AutoRAI](#). De besparing van energie vindt plaats tijdens het gebruik van de elektrische auto ten opzichte van een brandstofauto.



Groene stroom

Je rijdt het meest milieuvriendelijk wanneer je écht duurzaam opgewekte stroom gebruikt, van eigen zonnepanelen of van energiecoöperaties zoals [Zutphen Energie - OM](#). Kijk op [Natuur&Milieu](#) voor de jaarlijkse beoordeling van energieleveranciers.

Slim- en groen laden van je elektrische auto



Laadunit thuis

De website [LaadpaalTop10.nl](#) geeft uitleg waarmee je een geschikte laadpaal kunt zoeken. De prijzen zijn inclusief een aantal installateurs. Een handige keuzehulp is ook te vinden op [MilieuCentraal](#). De laadsnelheid varieert van ca. 2kW (stopcontact) tot 11kW (laadpaal). In één uur kan je ca. 10 tot 65 km bijladen.

Slim laden thuis

Om piekbelasting van het net te **beperken** (07:00-09:00 en 16:00-21:00 uur) wordt slim laden steeds belangrijker. Slim laden kan ook automatisch met apps als [Jedlix](#), [Gridio](#), [ANWB](#) en [Green Caravan](#). Inzage in het verbruik kan met de [SlimmeterPortal](#) of een [energieverbruiksmanager](#).

Laden onderweg

Nederland heeft meer dan 6000 snellaadpunten. In 10 minuten kan je 100/150km bijladen (afhankelijk van auto en laadpaal).



Laadpalen in Zutphen

Gemeente Zutphen heeft meer dan 100 openbare laadpalen. Het is onder voorwaarden toegestaan een laadkabel over het trottoir te laten lopen (met kabelmat). Zie ook de [website](#) van de gemeente.

Laadpaal vinden

Gebruik hiervoor apps als ANWB, Vattenfall, Incharge, Chargemap, Chargeprice of Shell Recharge. Of zoek via de autonavigatie of zoek op [oplaadpalen.nl](#).

Laadpassen

Er is een groot aanbod aan laadpassen. Kijk op [LaadpasTop10.nl](#) voor de verschillen qua dekking, tarieven, abonnementen en groene stroom. Ook zijn er diverse apps die je kan gebruiken.

Welk model auto

De [EVDatabase.nl](#) biedt specificaties van meer dan 1000 elektrische auto's. Je kan selecteren op actieradius, laadmogelijkheden, trekgewicht en kosten. Deze EV-database geeft ook een realistische actieradius bij zomer- en wintergebruik.

Besparen

Overweeg je elektrisch te gaan rijden? Vergelijk je jaarlijkse laadkosten in de [LaadTankVergelijker](#) en ontdek hoeveel je bespaart ten opzichte van een benzineauto.



Meer informatie of hulp nodig? Ga voor een laadcoach naar onze [website](#) of bel 0575 712 072.



Informatieblad kosten van een elektrische auto

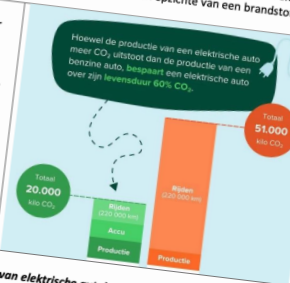
Inleiding

In dit informatieblad is door de laadcoach van Zutphen Energie informatie verzameld uit diverse bronnen over de milieuvoordelen, kosten van elektrische auto's (EV's) en de kosten van de mogelijkheid om de auto thuis op te laden.

1. Milieuvoordelen van elektrische auto's ten opzichte van benzineauto's

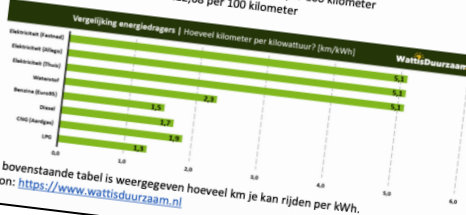
Tijdens het rijden verbruikt een elektrische auto een **factor 3 minder energie** dan een auto op benzine of diesel. De totale uitstoot van CO₂ is het meest gunstig bij elektrische auto's, ook als je alles meetelt. Aldus onderzoeken van [TNO](#) en [AutoRAI](#). De besparing van energie vindt plaats tijdens het gebruik van de elektrische auto ten opzichte van een brandstofauto.

Zowel EV's als hybrides zijn over de volledige levensduur duidelijk milieuvriendelijker dan conventionele benzineauto's. Die laatste stoten tijdens het rijden meer CO₂ en stikstofoxiden uit, zonder de mogelijkheid van lokaal emissievrij rijden. Uitgaande van een lange levensduur weegt de hogere milieubelasting van de productie van een EV of hybride daar wel tegenop. Het omslagpunt ligt bij circa 39.000 km.



2. Wat zijn de gebruikskosten van elektrische auto's t.o.v. benzineauto's?

Een gemiddelde elektrische auto verbruikt 15-20 kWh per 100 km. Een benzineauto verbruikt gemiddeld 6-7 liter per 100 km. 1 liter benzine bevat ongeveer 9 kWh aan energie. Elektrische auto (thuisladen) 17 kWh x €0,40 = €6,80 per 100 kilometer. Elektrische auto (snelladen) 17 kWh x €0,65 = €11,05 per 100 kilometer. Benzineauto 6,5 liter x €1,95 = €12,68 per 100 kilometer.



In bovenstaande tabel is weergegeven hoeveel km je kan rijden per kWh.
Bron: <https://www.wattisduurzaam.nl>

Slim- en netbewust laden + zonnepanelen

1. Slim laden

Met slim laden wordt het tijdstip en de snelheid van uw laadsessie automatisch aangepast. Slim laden kan verschillende doelstellingen dienen: zo kunt u uw elektrische auto duurzamer en goedkoper opladen, terwijl ook het stroomnet minder wordt belast. Netbewust laden is een vorm van slim laden en betekent dat het laden van uw elektrische auto automatisch wordt afgestemd op de drukte op het stroomnet. Concreet betekent dit dat uw auto op drukke momenten, op werkdagen tussen 16.00 en 21.00 uur, wat langzamer wordt geladen. Zo voorkomen we overbelasting van het lokale energienet en houden we het voor iedereen betrouwbaar (bron: Elaad).

ELEKTRISCHE AUTO SLIM OPLADEN WAT ZIJN DE VOORDELEN?



Er zijn verschillende manieren waarop slim laden kan plaatsvinden. Je kunt denken aan een laadopstelling waarmee je vooral inspeelt op goedkope of groene stroommomenten. Bijvoorbeeld op het moment dat het dattarief van kracht is of als er vanuit de netbeheerder op prijschommelingen in de energiemarkten, maar daarvoor heb je een dynamisch energiecontract nodig en een laadpaal die hierop kan inspelen. Bij dynamic load balancing stemt de laadpaal af op het stroomgebruik in huis. Zijn er veel apparaten tegelijk aan? Dan gaat er minder stroom naar de auto. Is het rustig in huis, dan laadt de auto sneller. Zo voorkom je overbelasting en wordt de beschikbare stroom slim verdeeld (bron: Milieu Centraal).

Tanken wordt laden... met duurzaam opgewekte stroom

John Wolthuis, laadcoach ZE



Stekkerauto's zijn nu al de norm

In 2025 zijn er 388.024 nieuwe personenauto's geregistreerd. 

Volledig elektrisch: 156.139 registraties, 40,2%

Hybride + Plug-in: 34.137 registraties, 8,8%

Hybride mild/full : 141.642 registraties, 36,5%

Benzine: 50.753 registraties, 13,1%

Diesel: 3.993 registraties, 1,0%

LPG: 1.359 registraties, 0,4%

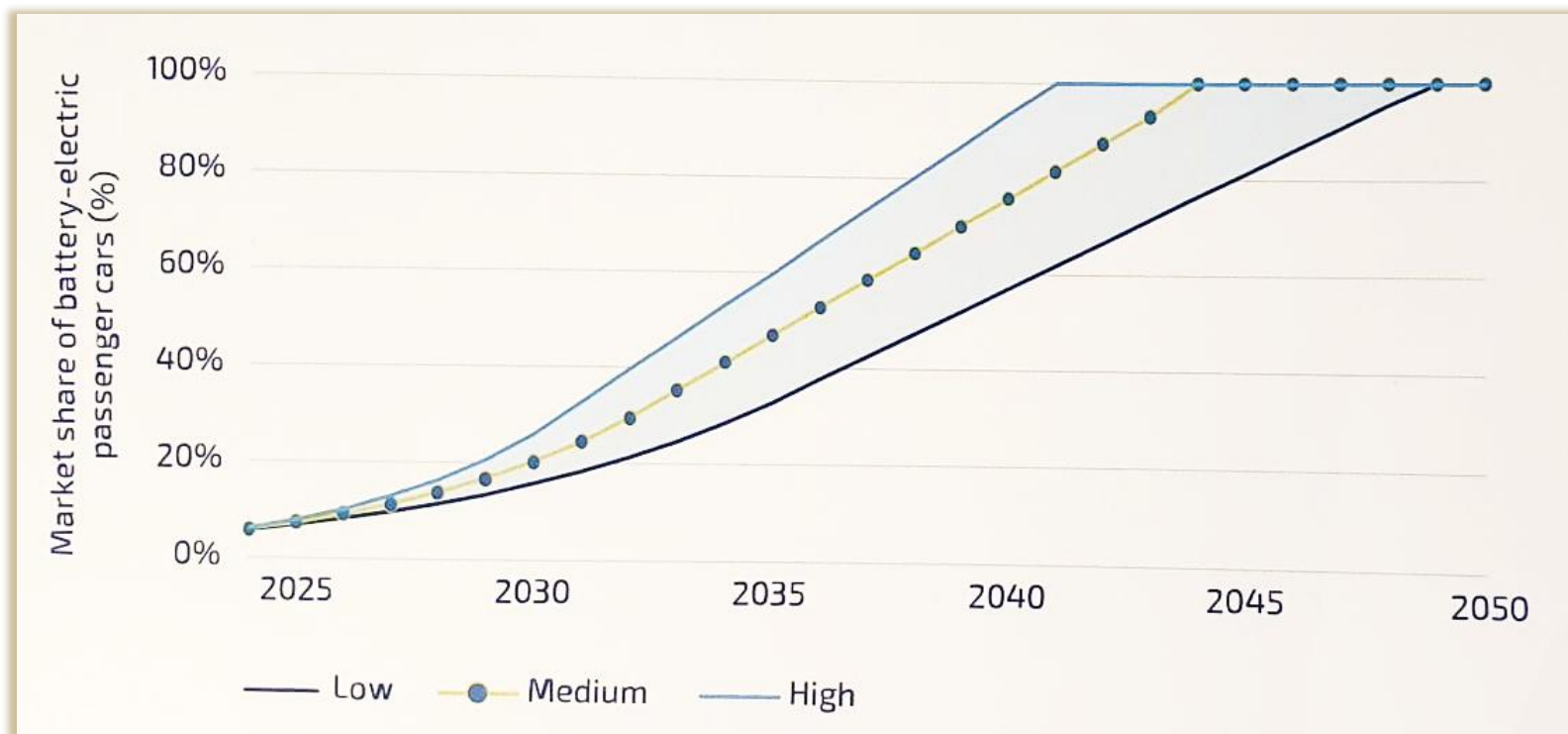
49%



Nederland loopt voorop in EU

Nu is 6,1% volledig elektrisch.
Vóór 2050 nadert dat 100%.

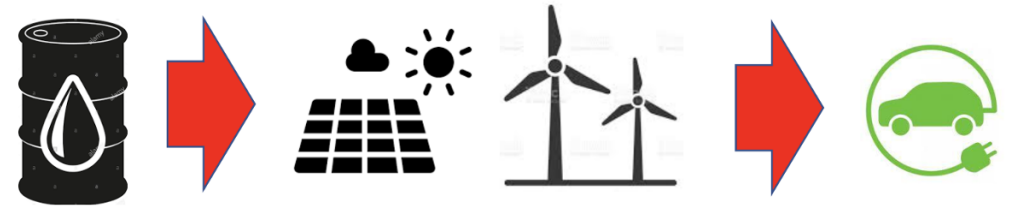
Fleet (total number of vehicles)		Current state of electrification	
Netherlands	EU-27	Netherlands	EU-27*
8.7 M	257 M	6.1%	2.2%



Elaadnl



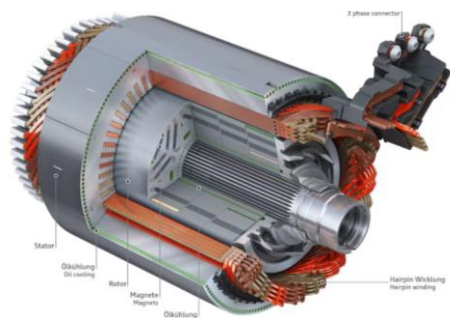
De consequenties...



-  mobiliteit gaat veel minder energie gebruiken
-  mobiliteit gaat veel minder CO₂ uitstoten
-  kosten van 'brandstof' gaan omlaag
-  elektriciteitsnet kan groei niet bijhouden: netcongestie
-  kosten van netwerk gaan ophoog
-  kosten worden afhankelijk van moment waarop je laadt

→ **dus... slim en netbewust laden**

Besparing van energie



elektromotor

verbruik gem. 17 kWh/100 km

energiewaarde 1 liter benzine = 9,7 kWh

rendement 80 - 90%

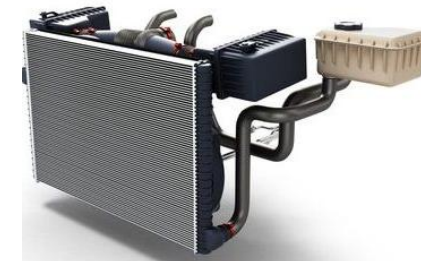
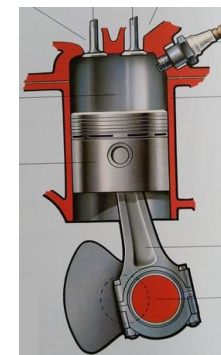
verklaart hoger verbruik bij koud weer



wat stop je in de auto
'tank-to-wheel'



benzinemotor



verbruik gem. 1:18 = 5,6 liter / 100 km

→ verbruik gem. 54 kWh / 100 km

rendement benzine/diesel 28% - 32%

veel warmteverlies via uitlaat + koeling

factor 3 energiebesparing: veel minder energie nodig per gereden km

EV: Minder uitstoot CO₂

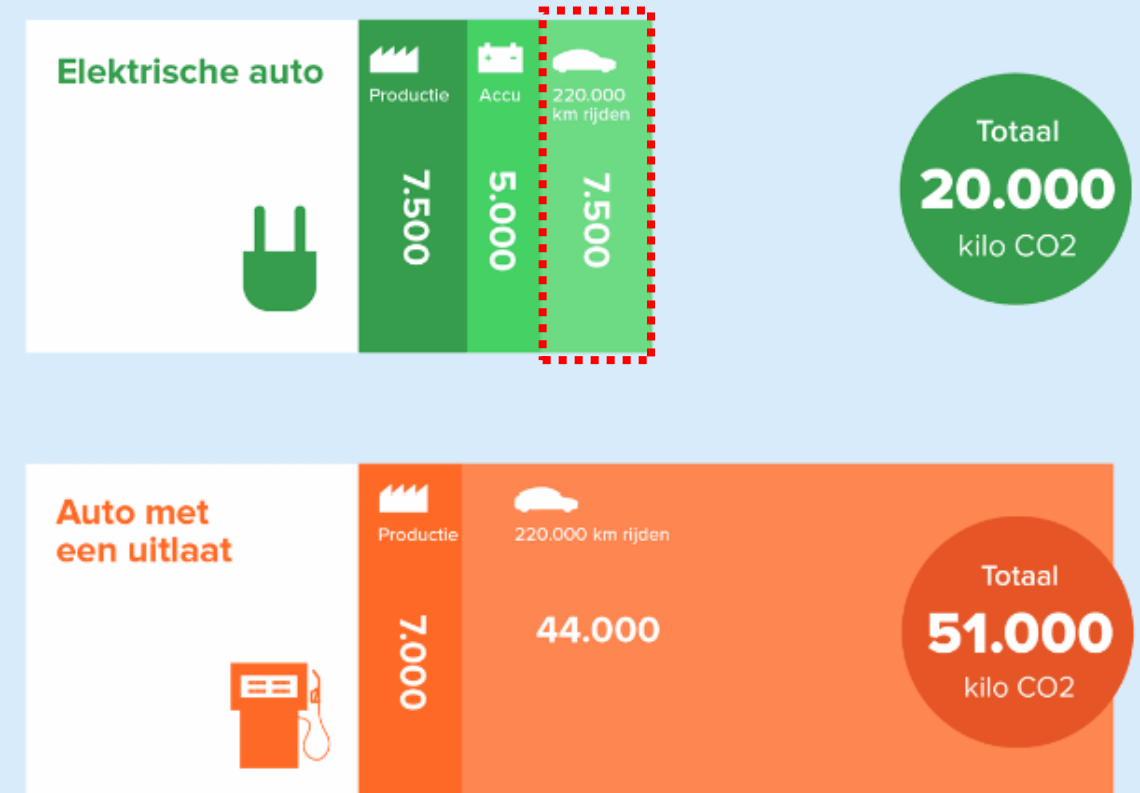
TNO, RVO en Milieu Centraal:

- **60% besparing CO₂** tijdens hele levensduur, gebaseerd op 220.000 km en mix grijze stroom
- omslagpunt ligt bij 39.000 km
- uitgangspunten:

De CO₂-uitstoot is berekend voor productie (inclusief accu voor EV), onderhoud en de geschatte uitstoot voor het (toekomstige) gebruik van de auto. Daarbij is voor de EV de CO₂-emissiefactor voor de **stroommix** van 2024-2041 aangehouden, dat is **140 gram CO₂/kWh**. Dit is gebaseerd op de voorspelling van PBL op basis van voorgenomen beleid in Nederland.

- door **alléén groene stroom** te gebruiken bespaar je meer dan **76% CO₂**

In vergelijking met een benzineauto. Dit is een schatting op basis van de gemiddelde CO₂-emissies voor de stroommix van 2024-2041.



Netcongestie en invloed tijdstip stroomverbruik

- basis stroomgebruik woning gem. **2.500 kWh/jaar**

- door **warmtepompen** en warmtenetten neemt stroomverbruik sowieso fors toe, maar:

→ het sturen van **tijdstip** van verbruik is beperkt



- verbruik **elektrische auto's** bij gem. 17 kWh/100 km:

bij 14.000 km/jaar: **2.400 kWh/jaar**

bij 30.000 km/jaar: **5.100 kWh/jaar**

→ het sturen van **tijdstip** van verbruik is **wél** mogelijk



... EV's zeer geschikt om netcongestie te beperken

Urgent probleem

Winter, koude dag, in ochtend- en avondpiek:

er wordt teveel stroom
afgenomen



Zomer, zonnige dag, vooral midden overdag:

er wordt teveel stroom
opgewekt



De Stentor, 13 maart 2026

► **Netbeheerder vreest bedrijven en particulieren tijdelijk af te moeten sluiten**

Tekort aan stroom dreigt door te veel zonneschijn

Zonig weer, geen stroom: het klinkt gek, maar deze lente en zomer kan het zomaar gebeuren. Niet omdat huishoudens en bedrijven te veel elektriciteit gebruiken, maar juist omdat we heel veel opwekken.

Castor van Dillen
Wim Schluter

Steenwijk/Raalte/IJsselmuiden

Een vriezer die niet meer vriest of een airco die niet meer koelt. Tien-duizenden huishoudens en bedrijven hebben de komende maanden mogelijk een probleem. Enexis sluit ze misschien tijdelijk af van het stroomnet.

De regionale netbeheerder waarschuwt daar deze week voor. Tijdens de piekuren, tussen 11.00 en 15.00 uur, is de druk op sommige plekken in Overijssel en andere provincies te groot. Daarom overweegt Enexis deze maatregel.

Afgelopen winter waarschuwde Enexis ook voor tijdelijke stroomuitval. Toen lag de situatie iets anders. Mensen verbruiken dan vooral veel stroom, bijvoorbeeld om het huis te verwarmen.

Als de zon weer gaat schijnen, komt er een probleem bij. In Nederland wekken we grote hoeveelheden stroom op. Daken liggen vol met zonnepanelen en op het platteland liggen flink wat zonneparken. Die elektriciteit moet ergens heen.

'Risico is klein'

Volgens woordvoerder Maartje Vermeer heeft Enexis op sommige momenten moeite om al die stroom te verwerken. Daarom komt de netbeheerder met deze waarschuwing. „Ook al is het risico klein.”

Enexis is actief in Overijssel, Groningen, Drenthe, Limburg en Noord-Brabant. Rondom 36 stroom-

stations in deze provincies zijn de problemen zo ernstig dat de stroom mogelijk tijdelijk wegvalt. Onder meer IJsselmuiden, Steenwijk, Ommen, Raalte en Olst vallen daaronder.

Volgens woordvoerder Vermeer kunnen huishoudens en bedrijven helpen om noodgrepen te voorkomen. Juist door veel stroom te gaan verbruiken op de drukke momenten. Oftewel: overdag een wasje doen of de elektrische auto opladen.

Recordbedrag

Enexis zit zelf ook niet stil. De regionale netbeheerder investeerde in 2025 een recordbedrag in het stroomnet. Liefst 1,9 miljard euro ging onder meer naar 1600 kilometer extra stroomkabels en honderden nieuwe elektriciteitsstations. Voor komend jaar staan er vergelijkbare investeringen op de rol. Tot op heden is dat niet voldoende. De vraag naar nieuwe en zwaardere stroomaansluitingen is al enkele jaren veel groter dan de capaciteit. Meer dan 10.000 bedrijven staan op de wachtlijst.

'Crisiswetgeving'

Het kabinet-Jetten komt binnenkort met 'crisiswetgeving'. D66, VVD en CDA willen het mogelijk maken om eenvoudiger vergunningen af te geven. Aanleg van kabels moet zo sneller gaan.

Hoe de plannen er precies uit gaan zien, moet de komende tijd blijken. Het kabinet heeft geen meerderheid, dus het is de vraag of de plannen door de Tweede Kamer komen.



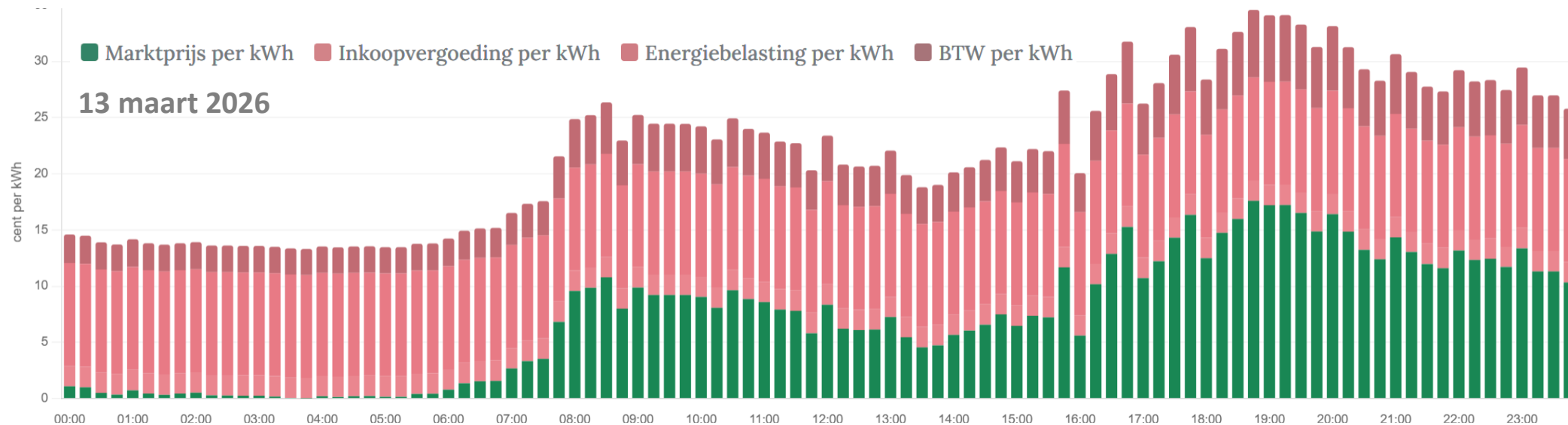
▲ Het stroomnet in Nederland zit vol. Netbeheerder Enexis waarschuwt voor uitval.

FOTOFREEK/VAN DER BERGH/ANP

Dynamisch stroomcontract

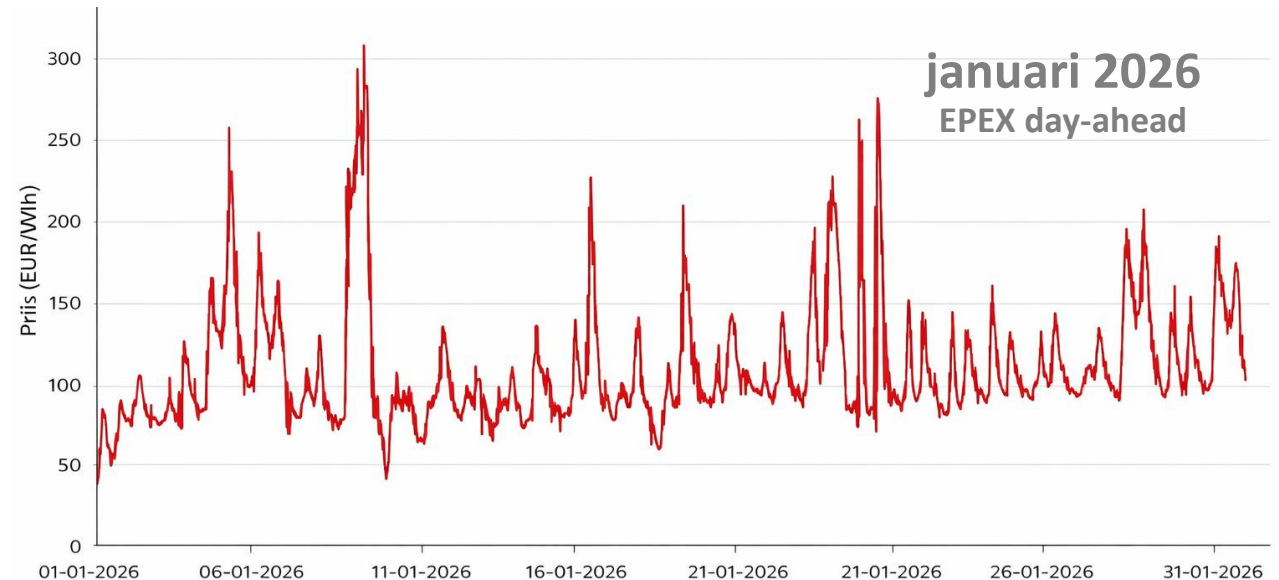
- overeenkomst waarmee je de marktprijs volgt
- prijs varieert continu: stroom per kwartier, gas per dag
- marktprijs wordt dag tevoren vastgesteld (EPEX, day-ahead)
- vanaf dec. 2025 óók bij [ZutphenEnergie | om](#)
- let op: EPEX (**groen**) is de **kale** marktprijs

'gratis stroom'
komt dus niet
vaak voor



Elektriciteitsmarkt altijd in beweging

- je wilt dit niet elke dag volgen
- je wilt de stroom:
 - het liefst zelf opgewekt
 - met lage kostprijs
 - duurzaam opgewekt
 - weinig netbelasting
- dus... slim en netbewust laden



we leggen uit hoe je dit praktisch kunt regelen

Netbewust laden... voor zo laag mogelijke kosten

Rob Simmers, laadcoach ZE
en ambassadeur VER



Waar zijn de laadkosten het laagst?



Globale energiekosten per 100 km:

Thuisladen zónder zonnepanelen:

$$16\text{kWh} \times 0,25 = \text{€}4,-$$

Thuisladen met dynamisch contract:

$$16\text{kWh} \times \dots = \text{€}2 - \text{€}4$$

Thuisladen op alléén eigen zonnestroom:

$$16\text{kWh} \times \dots = \text{€}0 - \text{€}2$$

Openbare laadpaal op straat, vanaf:

$$16\text{kWh} \times 0,40 = \text{€}6,40$$

Openbare laadpaal op straat, maximaal:

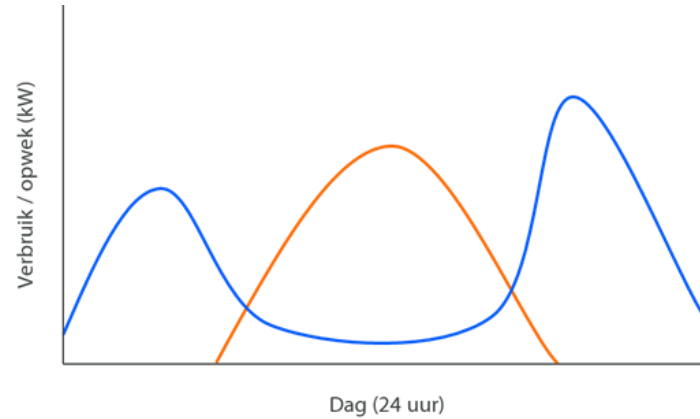
$$16\text{kWh} \times 0,70 = \text{€}11,20$$

Snelladen (DC), afhankelijk van abonnement:

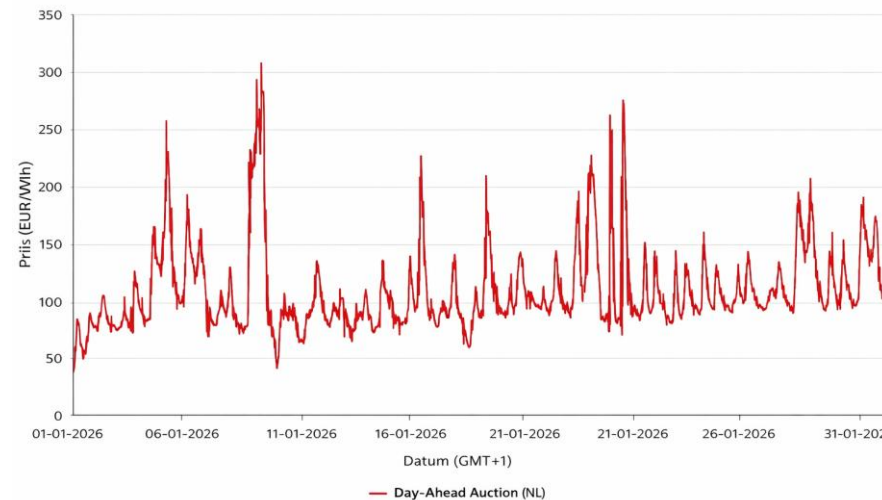
$$16\text{kWh} \times 0,78 = \text{€}12,50$$

Lage kosten = vaak duurzaam opgewekt

**zelf thuis
opgewekt**



**ook op de
energiemarkten**

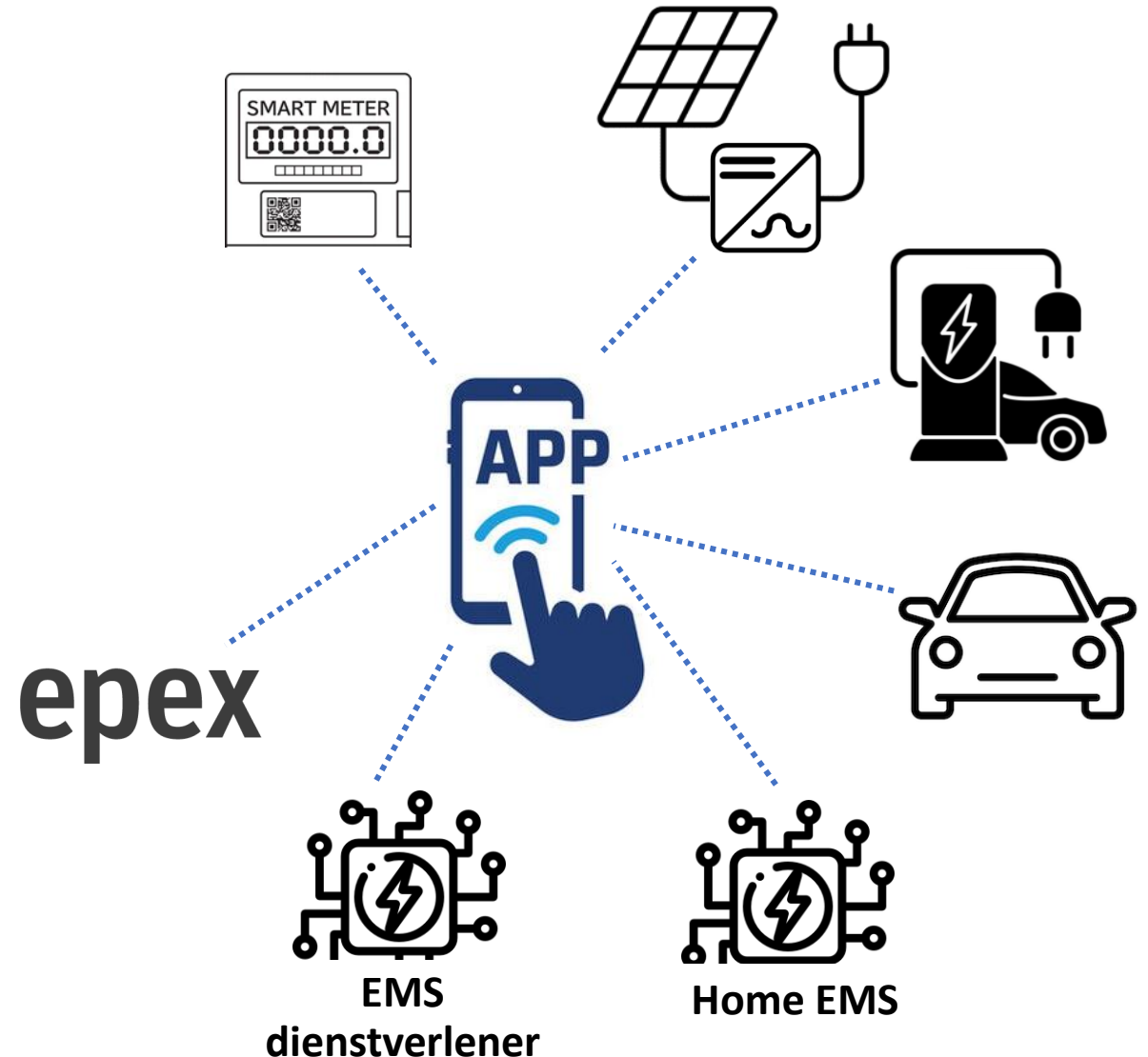


Hoe wordt het aangestuurd?

Kan op veel manieren,
“vaak via apps”
hierna volgen voorbeelden

Triggers voor aansturing:

- handmatig (start/stop)
- tijdstip
- accu status/laadsnelheid
- eigen zonnestroom (overschot)
- dynamische tarieven (EPEX)
- dienstverlener (EMS)
- energiegemeenschap (toekomst)
- onbalansmarkt (toekomst)



Automatisch laden op zonnestroom

- sommige laadpalen beschikken over de optie ‘zonnepanelen koppeling’
- auto laadt alleen als **zonnestroom beschikbaar** is (soms opties)
- mogelijk bij Alfen, Chargewell, Easee, Myenergi Zappi, Ratio, Tap Point, Wallbox, aldus **LaadpaalTop10**
- soms is **maximaal laadvermogen** instelbaar



Solar Charging



Werkmodussen

☒ Eco-modus

Schakel de Eco-modus in om het gebruik van zonne-energie te maximaliseren als je overschot gewoonlijk minder is dan 6 A (~1,4 kW) of 18 A (~4,1 kW) voor driedfasige installaties.

☐ Full green

Schakel Full green in om je voertuig uitsluitend op te laden met zonne-energie als je overschot meestal meer is dan 6 A (~1,4 kW) of 18 A (~4,1k W) voor driedfasige installaties.

Laadpaal: vooraf goed oriënteren

Voor uitleg, mogelijkheden, aanbod en prijsindicatie, ga naar <https://laadpaaltop10.nl/>



Voor keuzehulp, vraag een laadcoach of ga naar <https://tools.milieucentraal.nl/thuislaadvergelijker>



Maar kies vooral een installateur die ervaring heeft met dit merk en die goede uitleg geeft.

Alfen
Autel
Axal
Blue Current
Chargewell
EVBox
EVHub
Etrel
Hey Charging
Lanova
Myenergi
Newmotion
Ratio
SMA
Tesla
Wallbox
Webasto
Zaptec

Filter

Uitvoering

☐ Enkel☐ Dubbel

Max. vermogen

☐ 3.7 kW☐ 7.4 kW☐ 11 kW

[+ Bekijk meer](#)

Wand- of paalmontage

☐ Paalmontage☐ Wandmontage

Socket of kabel

☐ Socket☐ Kabel

Merk

☐ Alfen☐ Autel☐ Axal

[+ Bekijk meer](#)

Autorisatie

☐ Geen☐ Laadpas☐ Pincode

[+ Bekijk meer](#)

Load balancing

☐ Geen☐ Via slimme meter☐ Zonder slimme meter

DC Lekbeveiliging

☐ Ingebouwd☐ Zonder

Abonnement

☐ Geen☐ Optioneel☐ Verplicht

Zakelijk verrekenen

☐ Nee☐ Via abonnement

Koppeling zonnepanelen

☐ Ja☐ Nee

Data aansluitingen

☐ Geen☐ Wifi☐ Ethernet UTP

[+ Bekijk meer](#)

Lokaal verbruik inzien

☐ Op laadpaal display☐ In meterkast☐ Via de computer

[+ Bekijk meer](#)

Smappee laadpaal

De Smappee laadpaal is ontworpen voor wie duurzaam en efficiënt wil laden.

Heb je zonnepanelen? Dan kun je ervoor kiezen zoveel mogelijk te laden met je eigen opgewekte zonne-energie.

Split billing is mogelijk.

Via OM Nieuwe Energie kan je tot 12,5% korting ontvangen

<https://www.samenom.nl/diensten/laadpaal-smappee/>

 **nieuwe energie**

Voordelen van de Smappee thuislader

**Dynamic Load Balancing**

Duurzamer laden, dankzij Dynamic Load Balancing.

**Laden met eigen zonnepanelen**

Mogelijkheid om te laden met energie van eigen zonnepanelen.

**Veilig opladen**

Veilig opladen wanneer ook andere apparatuur veel stroom vraagt.

**Inzicht in verbruik**

Altijd overal inzicht in je verbruik en kosten met de Smappee app.

**Snelle installatie**

In minder dan een dag thuis aangesloten.

**Split billing mogelijk**

Laadkosten bedrijfswagen scheiden van huishoudelijk energieverbruik.

Bereken je eigen situatie

KostenVergelijker VER:

besparing met EV is afhankelijk van de mate van gebruik zonne-energie en verhouding van thuis/snelladen

<https://vergelijkladenmettanken.nl>

LaadTankVergelijker

Elektrisch laden versus benzine tanken



Powered By:



Overweeg je elektrisch te gaan rijden? Vergelijk je jaarlijkse laadkosten en ontdek hoeveel je bespaart ten opzichte van een benzineauto.

Jaarlijkse besparing bij 15.000 km

Vergelijk de besparing per autosegment op basis van het in Nederland gemiddelde aantal gereden kilometers per jaar.

Segment	Voorbeelden	Kosten benzine	Besparing elektrisch*	Max. besparing elektrisch**
A - Klein	VW Up, Fiat 500, Dacia Spring	€ 1.784	€ 784	€ 1.313
B - Compact	VW Polo, Peugeot 208, Mini Cooper	€ 1.908	€ 884	€ 1.426
C - Midden	VW Golf, Volvo XC40, Kia Niro	€ 2.139	€ 1.060	€ 1.630
D - Groot	VW Passat, Tesla Model 3/Y, Skoda Kodiaq	€ 2.431	€ 1.326	€ 1.910

* Besparing t.o.v. benzine o.b.v. gemiddelde laadmix in Nederland¹⁻⁵

** Besparing bij een dynamisch energiecontract en 100% thuisladen⁶

Voorbeeld met 80% thuisladen

KostenVergelijker VER:

80% thuisladen en
100% gebruik van
zonnepanelen
geeft besparing
van €1504,-

[https://vergelijklad
enmettanken.nl](https://vergelijklad
enmettanken.nl)

Maak de vergelijking persoonlijk

Vul je rijgedrag, energieprofiel en laadmix in, voor een persoonlijke kostenbesparing.

	Elektrisch	Benzine	Besparing
Kosten per jaar	€ 435	€ 1.939	€ 1.504
Kosten per 5 jaar	€ 2.175	€ 9.695	€ 7.520

Kilometers / jaar 15.000

Benzineprijs 1,945

Energieprofiel thuisladen

netstroom 0 % 0,265 € / kWh

zonnepanelen⁷ 100 % 0,095 € / kWh

☐ Via dynamisch contract

☒ Via thuis slim laden⁸

€ 0,02

korting op het
Laadmix gemiddelde

Laadmix

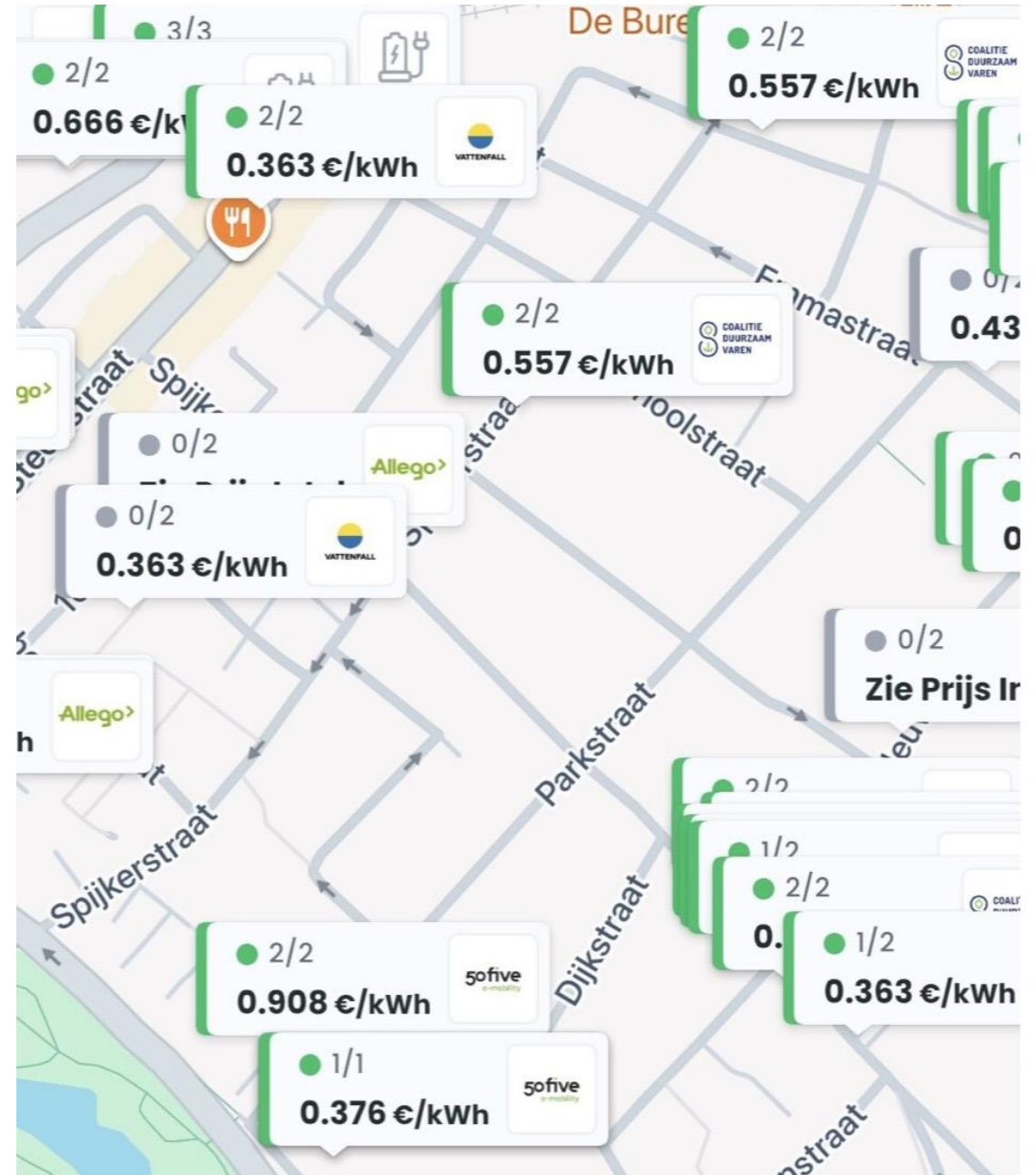
		€ / kWh
Thuis	80 %	0,095
Werk	0 %	0,195
Openbaar	20 %	0,475
Snel	0 %	0,604
Gemiddeld	100 %	0,151

Vind een goedkoop openbaar laadpunt

App's geven inzicht:

- verschil in kosten per **laadpaal** (bijv. ANWB)
- verschil in kosten per **laadpas** (Go Charge)!
- Let op laadkleeftarief!

Transparantie is gewenst



Stoepladen als oplossing

- veel woningen zónder eigen oprit
- ‘verlengde private aansluiting’ soms een oplossing
- dus laden met eigen (zonne)stroom
- de al toegestane kabelmat is niet optimaal
- dec. 2025: gemeenteraad Zutphen akkoord met proef voor kabelgoten



Idee 'buurtlaadkring'

- veel woningen zónder eigen oprit
- maar stoepladen wél mogelijk
- probleem: beperkte ruimte
- oplossing: eigen laadpunt (voor elkaar) openstellen
- financiële verrekening is aandachtspunt

... wie wil hiermee aan de slag?



Laadkosten verlagen met ERE

ERE-certificaten (Emissiereductie-eenheden) zijn digitale bewijzen die aantonen dat CO_2 is bespaard door elektrisch te laden.

Eigenaren van laadpalen kunnen deze verkopen aan brandstofleveranciers, wat een vergoeding oplevert, naar schatting rond €0,10 per kWh.

Vanaf januari 2026 kunnen consumenten ERE's claimen,
niet iedere laadpaal is geschikt!

Bedrijven die niet aan hun verplichtingen voldoen, betalen dus voor jouw opgebouwde ERE's.

Wat heb je nodig om ERE te claimen?

Om in aanmerking te komen voor deze ERE-vergoeding heb je drie dingen nodig:

- **Een elektrische auto** die je thuis of als bedrijf oplaadt
- **Aanmelding via een inboekingsdienstverlener**
- **Een MID-gecertificeerde laadpaal** of een aparte EAN-aansluiting voor je laadpunt

*NB: de MID-meter moet **in** de laadpaal zitten*

Dr. Groene Nerds

laadpalen met MID-meter

Hieronder vind je een compleet overzicht van laadpalen met geïntegreerde MID-meter die momenteel in Nederland verkrijgbaar zijn. Dit overzicht wordt continu bijgewerkt? Mis je iets? Laar het ons weten!

Merk & Type	MID-meter ingebouwd?
Alfen Eve Single S-line	Ja
Alfen Eve Single Pro-line	Ja
Easee Charge Max	Ja
Easee Charge Pro	Ja
Easee Charge Up	Nee
Easee Charge Core	Nee
Zaptec Go 2	Ja
Zaptec Pro	Ja
Zaptec Go (origineel)	Nee
Ratio io6	Ja
Ratio io6 Pro	Ja
Tesla Wall Connector Gen 3 (MID-versie)	Ja

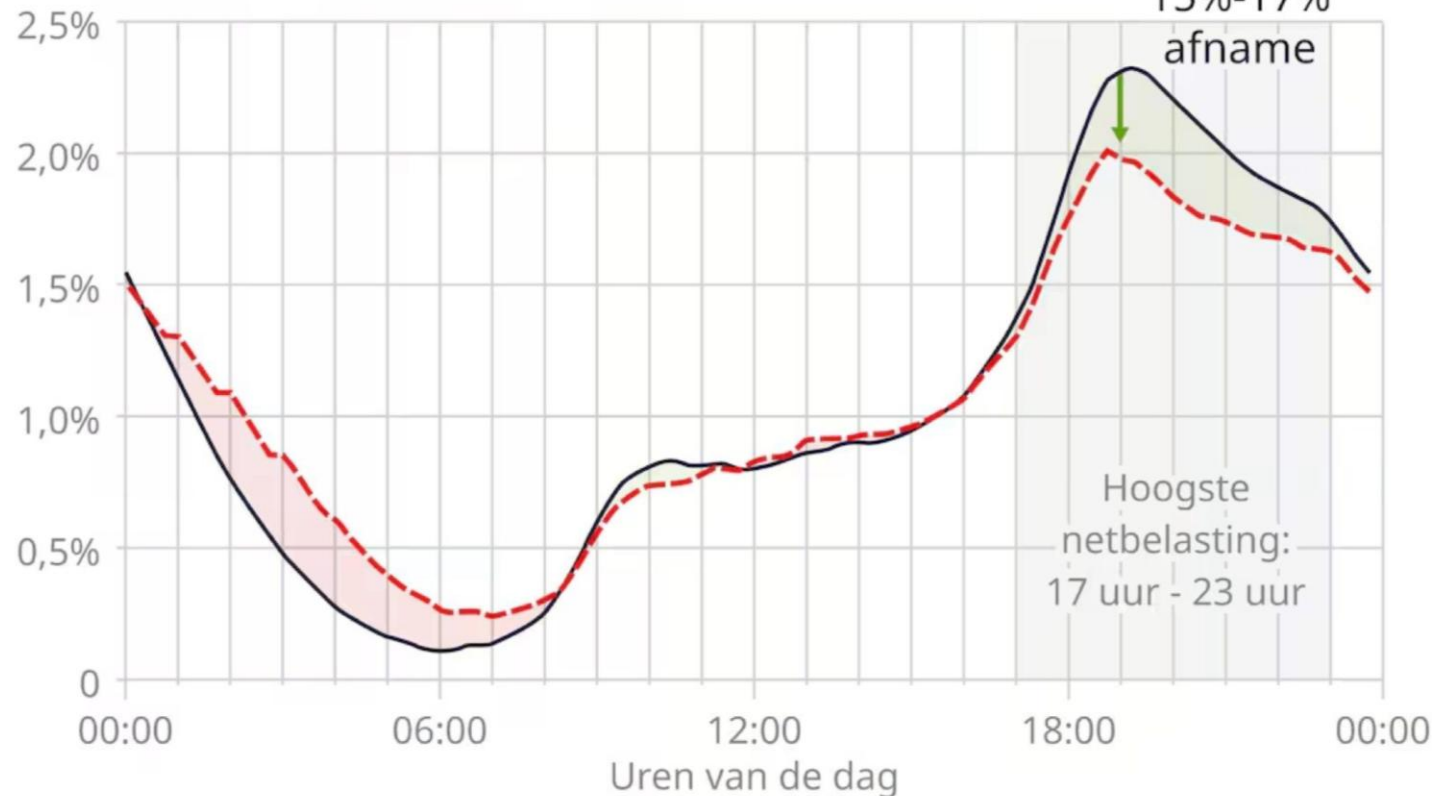
Netbewust laden

Laden op
dal momenten in
energievraag
helpt de
piekmomenten te
verminderen

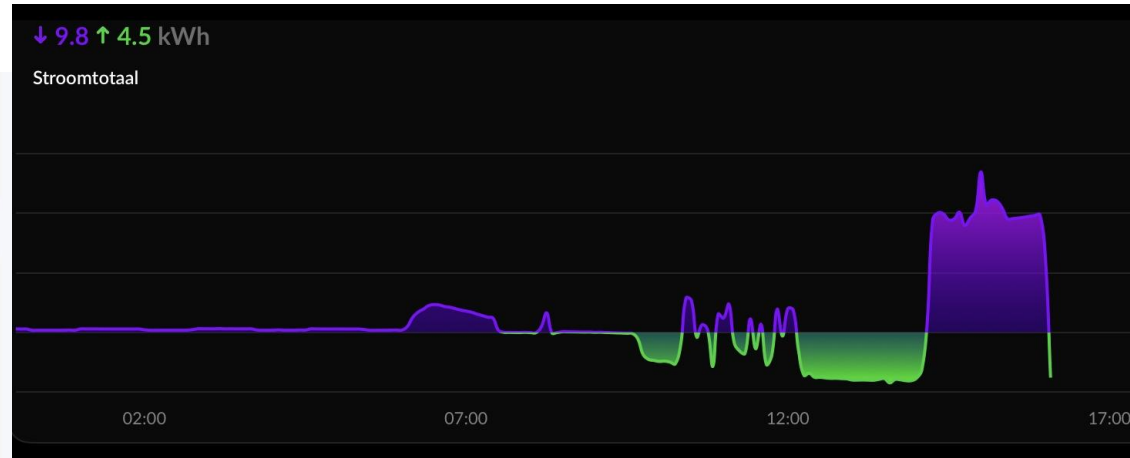
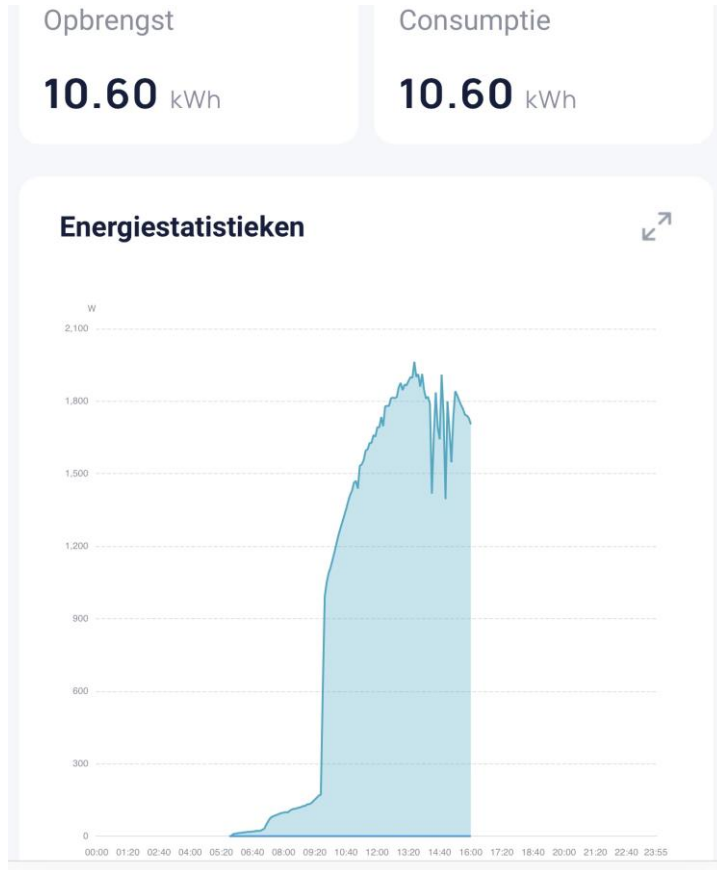
Verminderde piekvraag bij slim laden

— normaal laden - - - 'slim' laden

Deel van de laadvraag (per kwartier)



Slim omgaan met eigen zonnestroom



Van 10.6kWh totale zonopbrengst is 's middags 6.1kWh gebruikt om de auto op te laden.



Langzaam laden heeft voordelen



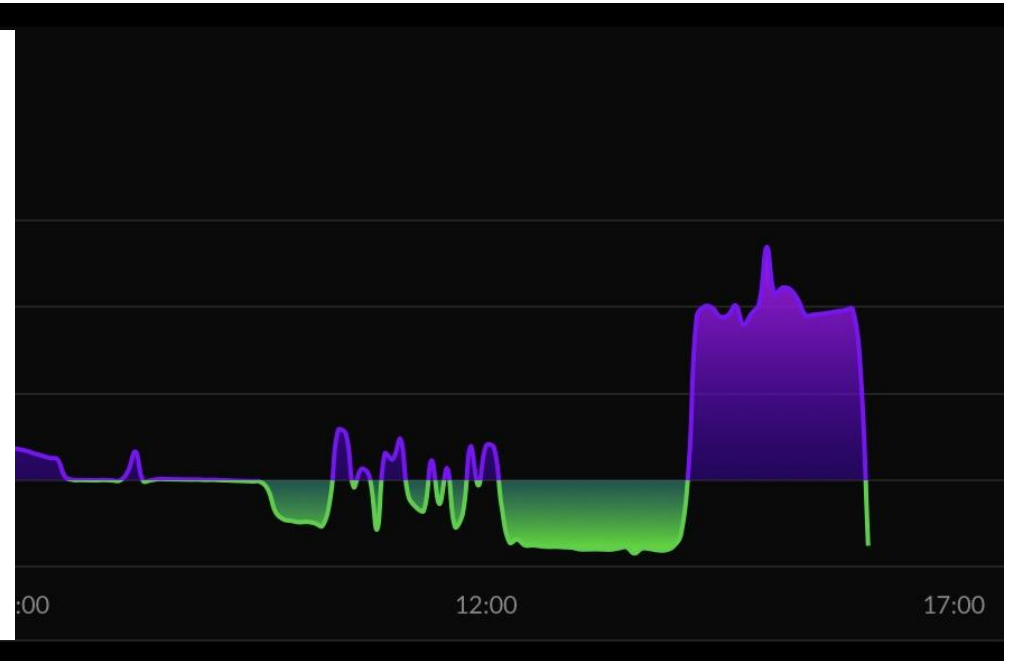
Powerlimiet

Stel de versterkers hier op elk gewenst moment in. Een lagere limiet stopt overvraag als u andere apparaten gebruikt terwijl u oplaadt.

24A

6A

25A

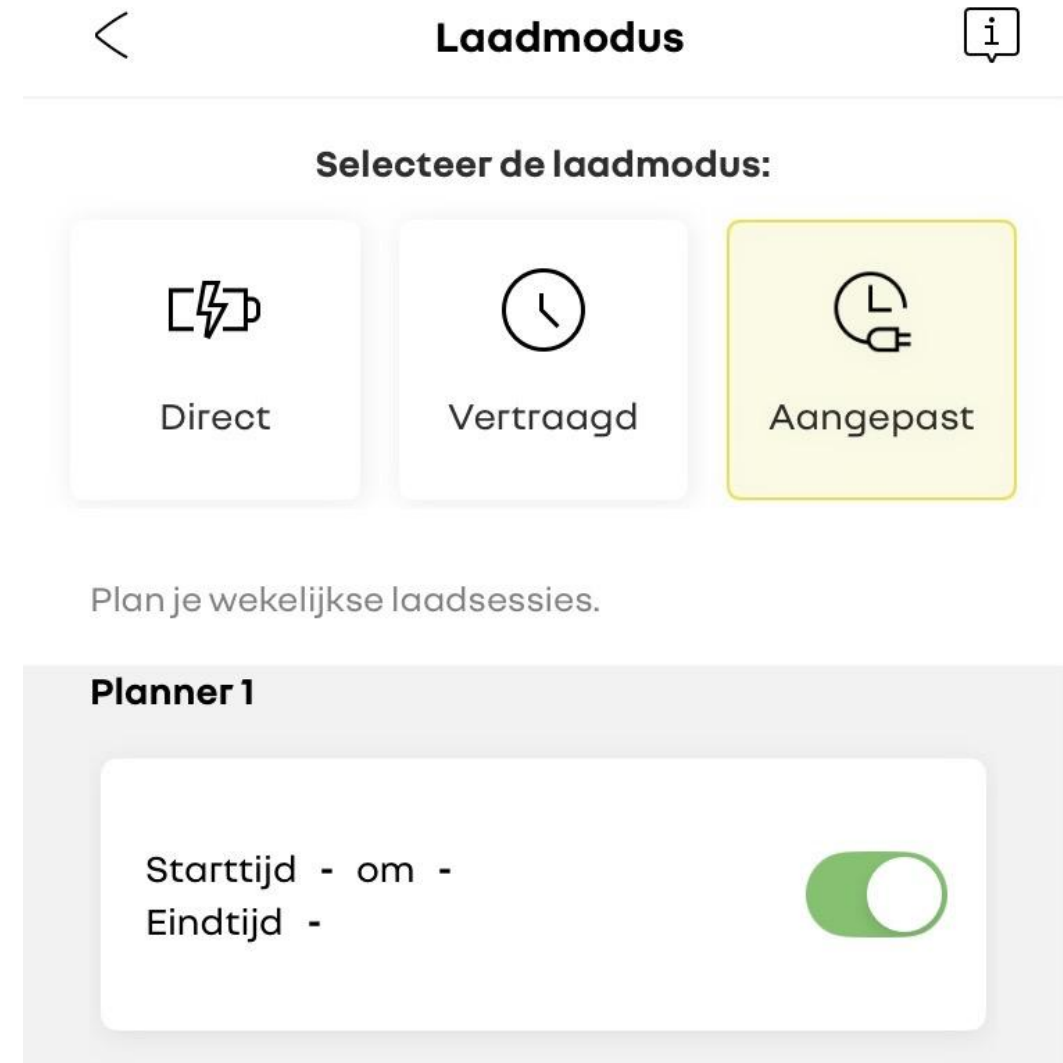


HomeWizzard app: in plaats van terugleveren is zonnestroom gebruikt om de auto op te laden. Bij langzamer laden is het mogelijk meer zonne-energie te benutten, bijvoorbeeld met een nachtlader. De powerlimiet kan ook ingesteld worden via app van de laadpaal).

Laadinstellingen van de auto

In de instellingen van de auto is het mogelijk het laden te plannen.

Dat kan direct of via een planner op een zelf gekozen tijdstip waarop bijvoorbeeld de energieopbrengst hoog is.



Laadinstellingen van de laadpaal

In de instellingen van de eigen laadpaal is het mogelijk te kiezen voor optimaal gebruik van de energie van de zonnepanelen.

Dat kan met zonne-energie als toevoeging of uitsluitend op zonne-energie

< Solar Charging ⓘ

Laadt uw voertuig automatisch op met overtollige energie.

✓ Energiemeter gedetecteerd

Solar Charging



Werkmodussen

☒ Eco-modus
Schakel de Eco-modus in om het gebruik van zonne-energie te maximaliseren als je overschot gewoonlijk minder is dan 6 A (~1,4 kW) of 18 A (~4,1 kW) voor driefasige installaties.

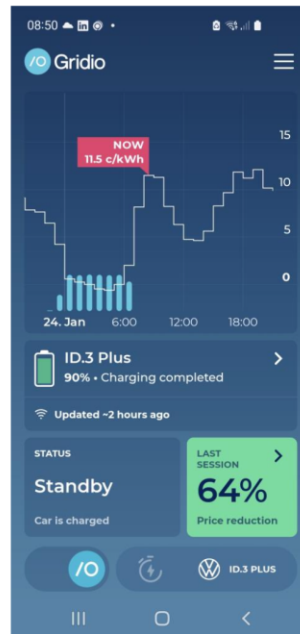
☐ Full green
Schakel Full green in om je voertuig uitsluitend op te laden met zonne-energie als je overschot meestal meer is dan 6 A (~1,4 kW) of 18 A (~4,1k W) voor driefasige installaties.

Laden op basis van prijs (EPEX)

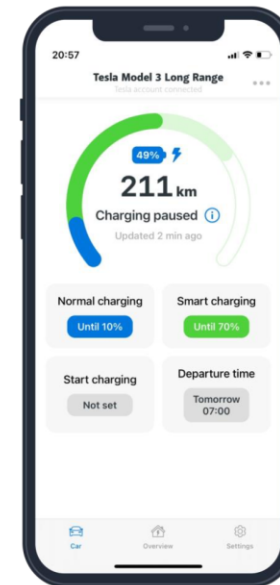
Met bijvoorbeeld de app's van de ANWB, Green Caravan, Gridio en Jedlix kan je de auto opladen wanneer de energie het goedkoopst en daarom meestal het schoonst is.

Of in combinatie met een dynamisch energiecontract.

Voorbeeld apps voor slim laden

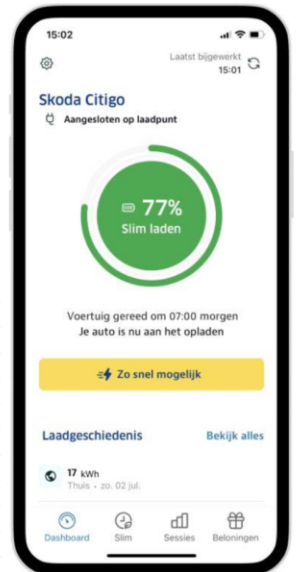
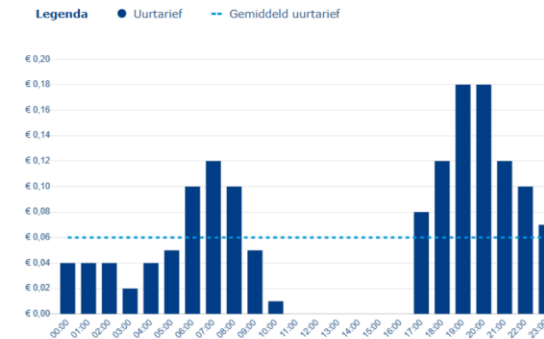


Gridio stuurt ID.3 aan om automatisch in de nacht te laden



Jedlix stuurt Tesla aan en laat zien dat laden is gepauzeerd

ANWB app stuurt Skoda aan zodat om 7.00 uur is geladen met de laagste uurtarieven dynamisch contract (13 mei)



Netbewust openbaar laden (ANWB)

Financieel voordeel
voor de rijder

Rijder houdt controle

Rekening houdend
met voorkeuren rijder
(vertrektijd)



Bidirectioneel laden

Rob Simmers, laadcoach ZE
en ambassadeur VER



Zo verandert de opslag van energie ons leven

Onze elektrische auto wordt een energiecentrale

Een miljoen jaar lang stak de mens iets in de fik als hij energie nodig had. De komende decennia 'oogsten' we vooral energie uit zon en wind. De batterij is de spil in dit energiesysteem. Auke Hoekstra, visionair en dé batterij-expert van Nederland, over hoe batterijen ons leven veranderen.

PAOLO LACONI

Met zijn lange Garibaldi-baard is Auke Hoekstra een markante verschijning. Zijn kennis en enthousiasme zijn aanstekelijk. Wie hem spreekt, voelt de urgentie van een man die de blauwdruk van onze energievoorziening in 2050 al helder op zijn netvlies heeft. „Wij zijn de generatie die de overstap maakt van fossiel naar eendeloze duurzame energie”, zegt hij. „Maar zon en wind komen met pieken en dalen. Dat vraagt om opslag. En daar komt de batterij om de hoek kijken. Zoals we vroeger graan opslagen in een schuur, gaan we nu energie opslaan. De batterij is onze nieuwe graanschuur.”

Mensen noemen Hoekstra vaak een visionair en dé batterij-expert van Nederland. De batterij-revolutie zie je volgens hem op drie plekken: bij de mensen thuis (nano), op wijkniveau en op bedrijventerreinen (micro) en bij grote projecten, zoals enorme windparken op land en zee (macro).



Nano:
De thuisbatterij en de elektrische auto

Paul Dekker uit Deventer nam vorig jaar een thuisbatterij. Een deel van de stroom die hij met zijn veertien zonnepanelen opwekt, belandt in deze accu. Om er op een later moment - bijvoorbeeld 's avonds als het donker is - de lampen en televisie mee te voeden. „Met zonnepanelen en een thuisbatterij voel ik me onafhankelijk. Het geeft rust en een veilig gevoel.”

Lang was de thuisbatterij een veel te duur speeltje voor enthousiastelingen. Ook nu nog waarschuwen consumentenorganisaties dat je de investering niet terugverdient. Maar de economische wetmatigheden zijn onverwacht veranderd, stelt Hoekstra. Hij voorspelt een toekomst waarin de thuisbatterij niet zo standaard wordt als de cv-ketel vroeger was.

Die ontwikkeling is nu al aan de gang. De afgelopen drie jaar is het aantal thuisbatterijen geëxplodeerd van zo'n 15.000 nieuwe installaties vier jaar geleden naar ruim 80.000 het afgelopen jaar. „Batterijen worden de komende jaren in sneltreinvaart beter en veel goedkoper. Het gaat echt een gigantische vlucht nemen.”

Hij geeft een voorbeeld. Nu nog kost een thuisbatterij van 5 kilowattuur inclusief installatie tussen de 3500 en 5000 euro. Over tien jaar heb je een opslagsysteem voor 300 euro. „Ze worden in razend tempo goedkoper. Over tien jaar is een batterij in huis heel normaal.”

Hoewel de thuisbatterij een waardevolle aanvulling is, staat de echte gamechanger op de opricht: de elektr-

sche auto. Die groeit volgens Hoekstra uit tot de mini-energiecentrale van je woning.

Hij ziet de elektrische auto niet als een vervoersmiddel, maar als een batterij op wielen die 90 procent van de tijd stilstaat. „Nu pluggen we de auto om zes uur 's avonds in, als iedereen gaat koken en de vraag naar stroom het grootst is. Dat is vragen om problemen.”

Bi-directioneel laden gaat volgens Hoekstra een vlucht nemen. Een elektrische auto kan dan naast laden ook ontladen en stroom leveren aan de apparaten in de woning. De techniek die dit mogelijk maakt was duur, maar daalt snel in prijs. „Straks kom je thuis en levert je auto stroom aan je vaatwasser en warmtepomp op het moment dat de prijs hoog is. En 's nachts, als het waait en de stroom bijna gratis is, laadt hij zichzelf weer vol.”

De angst dat de accu van de auto daardoor sneller slijt verwijst hij naar het rijk der fabelen.

„De moderne batterij overleefde de garantietermijn van de auto met gemak, ook als je hem als thuisaccu gebruikt.”

Micro:
De buurtbatterij en de bedrijfsaccu

Het nieuwe azc van Dalfsen moest vijf jaar wachten op een stroomaansluiting. De bouwbedrijf bedacht een slimme oplossing, legde zonnepanelen en plaatste een grote buurtbatterij. Nu dient dit miniwijk met honderd woonunits als schoolvoorbeeld voor projecten die dreigen vast te vastlopen.

Tallose nieuwbouwprojecten en bedrijven die willen uitbreiden moeten tegenwoordig vaak jaren wachten op een stroomaansluiting. Hierdoor zitten bedrijven muurvast en lopen projecten veel vertraging op. Dat komt door netcongestie, overbelasting van het stroomnet.

„De batterij kan in dit soort situaties dé oplossing zijn”, vertelt Hoekstra. „Stel, je wilt duizend huizen bouwen, maar de netaan-sluiting is de bottleneck. Als je daar een buurtbatterij neerzet die de pieken afvlakt, kun je plotseling 2500 huizen bouwen op diezelfde kabel. Dan zijn de kosten van die batterij een no-brainer.”

Een buurtbatterij plaatsen bij nieuwbouw is relatief eenvoudig. Datzelfde realiseren in een bestaande wijk is een ander verhaal. Je hebt dan te maken met veel partijen, zoals gemeente en netbeheerder. En breng maar eens tientallen bewoners op één lijn. „Het kan en we zien het her en der gebeuren, maar het is een stuk omslachtiger. Daarom heb ik hier niet zulke hoge verwachtingen van.”

Op veel bedrijventerreinen is de druk nog groter. Ondernemers die willen uitbreiden, krijgen te horen dat ze geen zwaardere aansluiting kunnen krijgen. Op Urk en in de Noordoostpolder zijn de problemen zo groot, dat bedrijven tot 2031 moeten wachten op een zwaardere aansluiting. Tot die tijd zitten ze klem.

Op sommige bedrijventerreinen, zoals het Zwolse Hessenpoort, lossen ze dit probleem op met een gezamenlijke batterij waar verschillende bedrijven op zijn aangesloten. Maar dit soort projecten verlopen meestal traag.

„Veel bedrijven gaan niet wachten op een collectieve oplossing”, voorspelt Hoekstra. „Die zetten zelf een batterij neer. Als ze hun pieken gladstrijken met een batterij, kunnen ze hun productie verdubbelen.”

„De bedrijfsbatterij wordt voor de industrie wat de thuisbatterij voor huishoudens is. Ik ben ervan overtuigd dat het een vlucht zal nemen.”

Wie is Auke Hoekstra?

Auke Hoekstra (1966) is senior onderzoeker aan de TU Eindhoven en een van de meest prominente experts op het gebied van de energietransitie. Hij is de grondlegger van het Neon-onderzoeksprogramma en oprichter van Zenmo, waar hij met complexe rekenmodellen de toekomst van energie en mobiliteit voorspelt. Hoekstra staat bekend als dé batterij-expert van Nederland en op sociale media voert hij onder de geuzennaam 'Debunker-in-Chief' een voortdurende strijd tegen desinformatie over de energietransitie. Hij woont in Herpt, waar zijn eigen huis fungeert als proeftuin voor de technieken van morgen.

Macro:
De opmars van de giga-batterij

Windpark Zeewolde is met tachtig turbines een van de grootste windparken van Nederland. De molens wekken jaarlijks stroom op om 300.000 huishoudens te voorzien. Maar steeds vaker liep het windpark tegen de beperkingen van het volle stroomnet aan. Nu staan er zestien batterijcontainers op een rij. Daarin worden de pieken opgevangen op momenten dat de stroom niet het net op kan.

Op het terrein van de megabatterijen gebeurt momenteel heel veel. Meer en meer windparken hebben dit soort batterijen op hun terrein staan. Ook netbeheerders zoals TenneT, Liander en Enexis plaatsen volop batterijen om het stroomnet te stabiliseren.

De wachttijd met aanvragen voor megabatterijen bij TenneT is inmiddels 60 gigawatt groot, terwijl er tot 2030 maximaal 20 gigawatt aan opslagcapaciteit nodig is. Dat toont aan dat opslag booming is.

Tegelijkertijd investeren netbeheerders jaarlijks miljarden euro's om het stroomnet met extra hoogspanningsstations, transformatorhuisjes en duizenden kilometers aan kabels uit te breiden. „Broodnodig”, zegt Hoekstra. „Maar in veel gevallen zijn slim ingezette batterijen een betere én goedkopere oplossing.”

Hij gebruikt de metafoor van de files op onze snelwegen. In de spits is het druk en staat het verkeer vast. Het stroomnet uitbreiden is dan te vergelijken met extra rijbanen aanleggen om in de spits geen files meer te hebben.

Auke Hoekstra is dé batterij-expert van Nederland.
FOTO: JORD VISWIJ/DCIMEDIA

Auke Hoekstra
De Stentor
21 februari 2026

de
belofte...
maar
heeft iets
meer tijd
nodig

„Maar beter kun je het verkeer over de dag spreiden, dan heb je ook geen extra asfalt nodig”, legt Hoekstra uit. „Datzelfde geldt voor het elektriciteitsnet. Als je de stroom beter over de dag verdeelt, heb je veel minder kabels nodig. Dit kun je alleen bereiken door volop batterijen in te zetten.” Hoekstra praat met een heilig geloof in de grote rol die batterijen gaan spelen in de energietransitie. Maar zit hier niet een keerzijde aan? Wat betekenen al die brandgevaarlijke batterijen wel niet voor onze veiligheid?

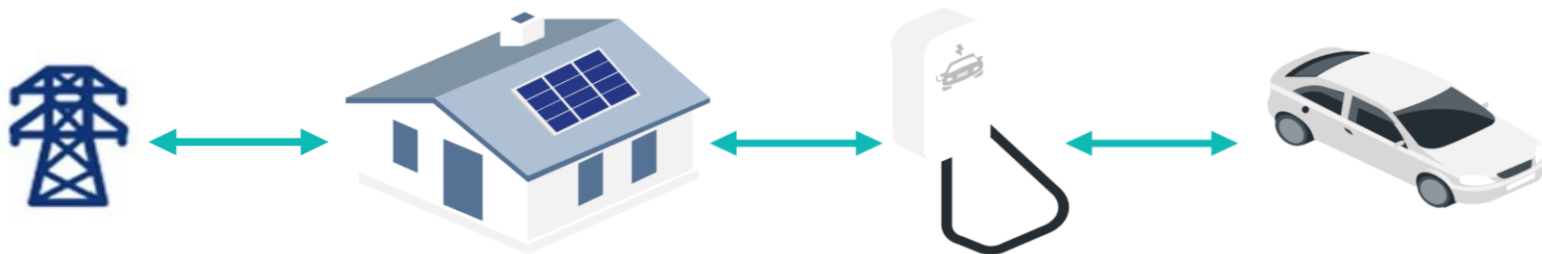
„Die risico's worden overtrokken”, vindt hij. „Ja, een goede installatie van thuisbatterijen is belangrijk. De huidige lithiumbatterijen vliegen honderd keer minder vaak in brand dan benzineauto's. Maar sowieso gaan we voor de particuliere markt meer naar zoutbatterijen. Die zijn nauwelijks in de fik te krijgen en heel veilig.”

Bidirectioneel laden

De auto is in staat om twee kanten op te laden.

Afkortingen:

- V2L = vehicle to load: auto heeft/wordt stopcontact (230V)
 - adapter al breder toegepast: Hyundai, Kia, Nissan, Renault, BYD, MG, VW, etc.
- V2H = vehicle to home: stroom van auto naar huis (thuisbatterij)
 - komt er aan: Kia EV9, Volvo EX90, Renault 5 E-tech...
- V2G = vehicle to grid: stroom van auto kan naar het publieke net
 - nog in kinderschoenen, maar heeft veel potentie...



Kan EV een (thuis)batterij worden?

productiecapaciteit
groeit → prijzen van
kWh dalen



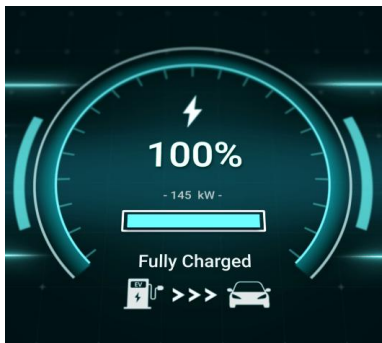
auto staat 95% stil:
thuis, werk,
parkeerplaats (P&R)

accucapaciteit
groeit, 50-70 kWh
vaak beperkt gebruikt

schaarse metalen
steeds minder nodig

30% beschikbaar
stellen = 18 kWh =
2 à 3 dagen huisgebruik

automatisch regelen
kan met
slimme software



Redenen voor auto als accu (1)

gebruik van overdag
zelf opgewekte
zonnestroom

zelfvoorziening,
onafhankelijk (off-grid)

mywheels
WE DRIVE LAR

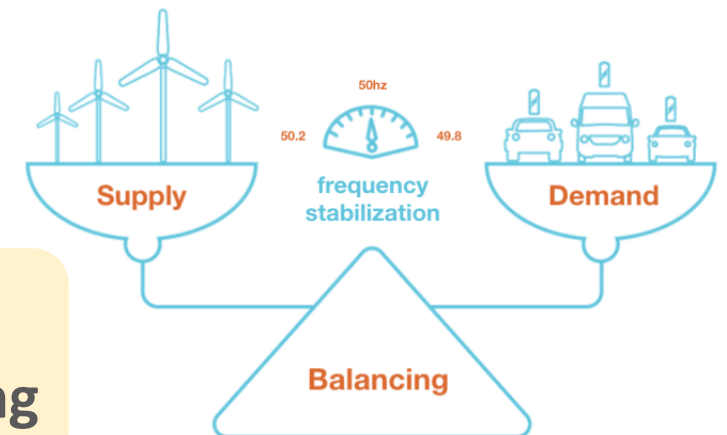
praktisch: camping,
klussen, verlichting,
e-fietsen, evenementen

verdienmodel, hoe, voor wie?



netcongestie:
lokaal opslaan/leveren
voorkomt 'transporteren'

onbalans stroomnet:
correctie door centrale aansturing



Redenen voor auto als accu (2)

zelfvoorziening,
onafhankelijk



Auto als accu

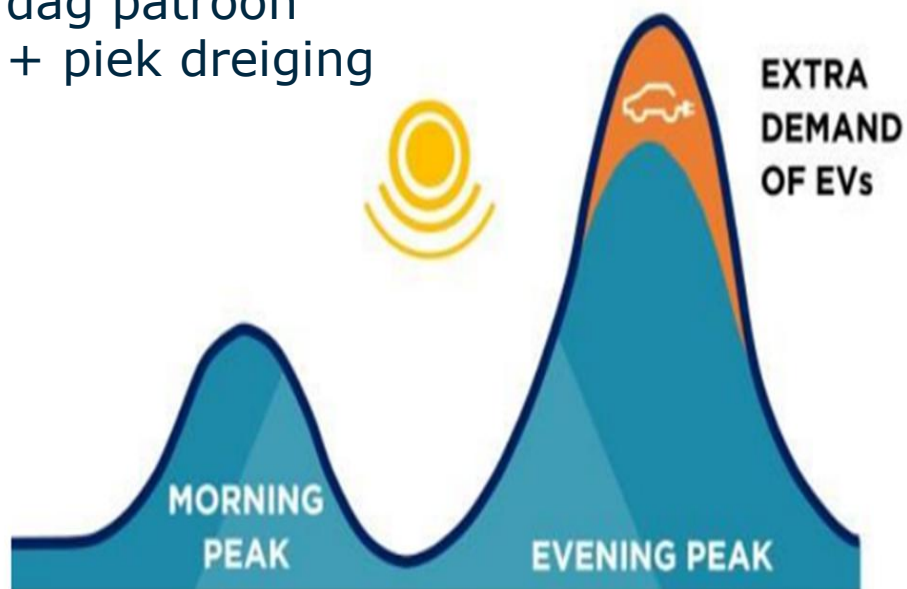
Let op instellingen van auto en thuisbatterij: niet ongewenst ontladen van thuisbatterij (anti-draining) door laden van auto (voorbeeld Zappi-Libbi)

automatisch regelen
kan met
slimme software



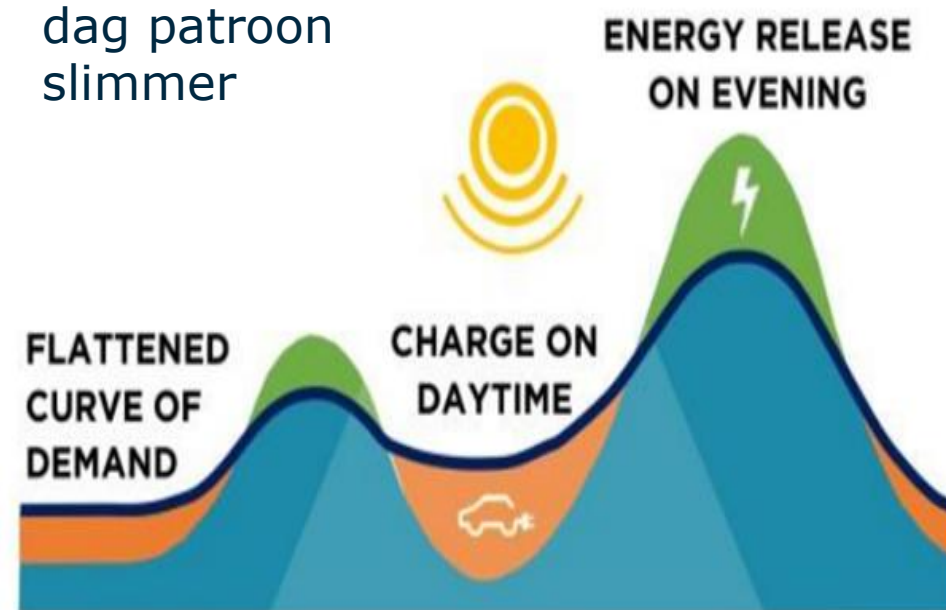
V2G kan helpen pieken af te vlakken

dag patroon
+ piek dreiging



WITHOUT V2G

dag patroon
slimmer



WITH V2G

Prio 1 = laden op dal momenten → 2 = teruggeven tijdens piek

Waarom is V2G er nog niet/nauwelijks?

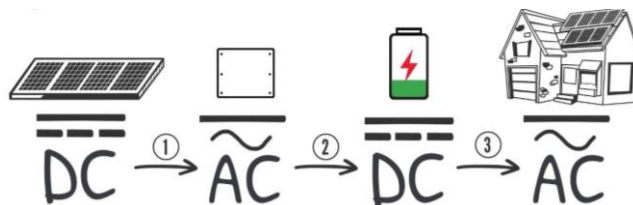
EU keuze
stekkerformaat:
CHAdeMO → CCS

communicatie-
protocol ISO 15118
afgerond in 2022

€ € € voor wie: leaseauto,
woning, werkgever, berijder...

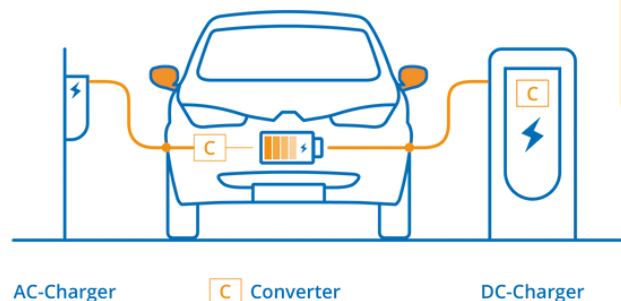
fiscaal: dubbele
energiebelasting

AC-DC woning:
zonnepanelen →
omvormer → accu →



accu conditie →
garantiebepalingen

AC-DC auto:
omvormer wel/niet
standaard in auto...



verschillen per land

salderingsregeling



V2X – wat kan er al wel, en niet?

Kijk ook op de website van de VER en op YouTube

<https://www.evrijders.nl/alles-over-bidirectioneel-laden-v2x-v2g-v2h-v2l-en-meer>



V2X – welke auto's zijn al geschikt?

Kijk ook op de website van de VER



Overzicht van EV's die klaar zijn voor V2X

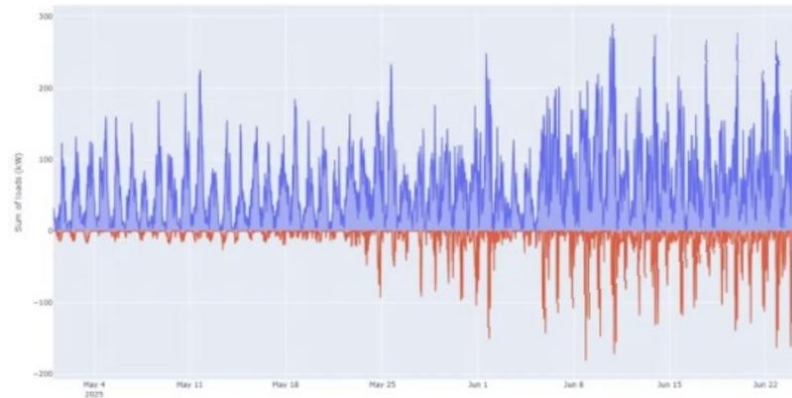
Merk en type	AC of DC	Vanaf bouwjaar
Nissan Leaf	DC (CHAdeMO)	2013
Audi Q4 e-tron	DC	2024
BMW iX3	DC	eind 2025
Kia EV3	AC	2024
Kia EV9	AC	2024
Mercedes-Benz GLC	DC	2026
Mercedes-Benz CLA	DC	2026
Polestar 3	DC/AC	2025
Renault 4		
Renault 5	AC	2025
Renault Mégane		
Renault Scénic		
Renault Trafic	AC	2026
Renault Master	AC	2026
Skoda Cupra Born*		
Skoda Elroq*	DC	2024
Skoda Enyaq iV*		
Volkswagen ID.3 Pro S*		
Volkswagen ID.4 / 5*	DC	2024
Volkswagen ID.7		
Volkswagen ID.Buzz		
Volvo EX60	DC	2023
Volvo EX90	DC	2023

Ontwikkeling V2G gaat door

Deelauto's worden ingezet als oplossing van piekbelasting op stroomnet (V2G).

Er wordt meer geladen dan ontladen.

Er zijn al terugleverpieken tot 200kW bereikt.



Project V2G-deelauto's Utrecht gaat volgende fase in

Jeroen Horlings | 19 aug. 2025

[Delen](#)



Begin juni 2025 werden in Utrecht de eerste 50 V2G-deelauto's in gebruik genomen die via AC-bidirectioneel laden actief bijdragen aan netbalancering. De komende maanden worden nieuwe auto's toegevoegd. Ook zijn de eerste praktijkresultaten bekend.

Links

<https://www.evrijders.nl>

<https://www.milieucentraal.nl>

<https://laadpaaltop10.nl>

<https://laadpastop10.nl>

<https://ev-database.org/n>

<https://www.wattisduurzaam.nl>

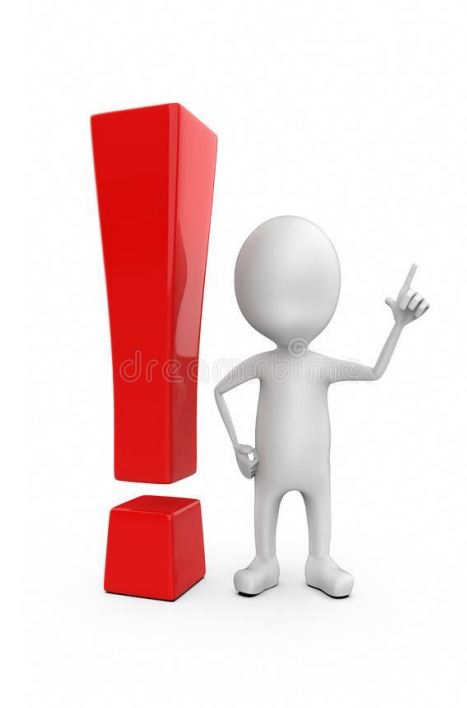
<https://evkenniscentrum.nl>

<https://www.evrijders.nl/alles-over-bidirectioneel-laden-v2x-v2g-v2h-v2l-en-meer>

<https://www.zutphenenergie.nl/energie-besparen/elektrisch-rijden>

<https://www.samenom.nl/diensten/laadpaal-smappee/>

Vragen



BACKUP SLIDES

Meer informatie over ERE

De **Groene Nerds**

PODCASTS

ARTIKELN

VERTEL ME ALLES OVER... ▾

NIEUWSBRIEF

SAMENWERKEN



VERBODEN
te kopiëren,
te verspreiden
of anderszins
openbaar te maken

Laadkosten verlagen met ERE

Europa verplicht sinds 2011 via de [Renewable Energy Directive \(RED\)](#) dat brandstofbedrijven hun fossiele brandstoffen verduurzamen.

Lukt dat niet voldoende, dan moeten ze 'emissiereductie-eenheden' (ERE's) kopen van partijen die wél groene energie leveren aan transport.

Een ERE staat voor 1 kilogram bespaarde CO₂.

Vanaf januari 2026 kunnen ook consumenten meedoen.

Het duurzame deel van de stroom waarmee je thuis je elektrische auto laadt, telt nu mee voor de Nederlandse duurzaamheidsdoelen.

Bedrijven die niet aan hun verplichtingen voldoen, betalen voor jouw opgebouwde ERE's.

Welke laadpaal is geschikt?

De Groene Nerds

Je laadpaal moet een ingebouwde, gecertificeerde MID-meter hebben.

Een losse MID-meter in de meterkast lijkt voor deze regeling niet voldoende, maar de handhaving en bewijslast is nog redelijk vaag.

De meter moet in de laadpaal zelf zitten en door de fabrikant zijn gecertificeerd.

laadpalen met MID-meter

Hieronder vind je een compleet overzicht van laadpalen met geïntegreerde MID-meter die momenteel in Nederland verkrijgbaar zijn. Dit overzicht wordt continu bijgewerkt? Mis je iets? Laar het ons weten!

Merk & Type	MID-meter ingebouwd?
Alfen Eve Single S-line	Ja
Alfen Eve Single Pro-line	Ja
Easee Charge Max	Ja
Easee Charge Pro	Ja
Easee Charge Up	Nee
Easee Charge Core	Nee
Zaptec Go 2	Ja
Zaptec Pro	Ja
Zaptec Go (origineel)	Nee
Ratio io6	Ja
Ratio io6 Pro	Ja
Tesla Wall Connector Gen 3 (MID-versie)	Ja
Peblar Business	Ja
Peblar Home Plus	Ja

Hoe werkt ERE claimen?

Jij meldt je laadpaal aan bij een inboekdienstverlener (bijvoorbeeld via laadloon.nl/degroeneners) (zij ontvangen dan een kleine vergoeding t.b.v. hun podcast).

Je geeft toestemming om jouw laaddata te gebruiken voor het inboeken van ERE's. Je doet dit door handmatig elk kwartaal de meterstand door te geven.

De dienstverlener regelt de volledige administratie en verkoop.

Jij ontvangt eens per jaar (in het geval van laadloon jouw vergoeding, minus hun fee van 20%).

Marktwaaarde van ERE's

Na aftrek van commissie (20% bij Laadloon) kom je op ongeveer 3 tot 10 cent netto vergoeding per geladen kWh.

Bij lagere marktprijzen of een lager duurzaamheidspercentage kan dit dalen naar €150-200 per jaar. Bij hogere marktprijzen of meer laadverbruik zijn bedragen boven de €400 mogelijk.

Rekenvoorbeeld

Verbruik: 5.000 kWh

Duurzaam percentage: 54%

Duurzame stroom: 2.700 kWh

Omrekenfactor naar ERE's: $\times 0,34$

Aantal ERE's: 918

Marktprijs per ERE: €0,40

Brutovergoeding: €367

Na 20% commissie: **circa €294**

Smappee laadpaal



Smappee EV Wall

€ 899,00 incl. BTW

✓ **Op voorraad**

Binnen 2 weken geïnstalleerd

Loadbalancing

Solarbalancing smart-kit + € 345,00

Kabelhouder

Selecteer een optie

Uitleg laden met Jedlix



Installatie & Koppeling: Download de app en koppel deze aan je elektrische auto

Slim laden instellen: Geef aan wanneer je de auto weer nodig hebt (vertrektijd) en wat het gewenste batterijniveau is.

Automatisch beheer: Wanneer de auto wordt aangesloten, onderbreekt Jedlix het laden en start dit pas op de meest gunstige (goedkope/duurzame) momenten, rekening houdend met de vertrektijd.

Financieel voordeel: Naast besparingen door te laden in daluren, biedt Jedlix in veel gevallen een financiële beloning per geladen kWh.

Zonnepanelen: Als je zonnepanelen hebt, kan de app het laadproces zo inregelen dat de auto optimaal profiteert van je eigen opgewekte zonnestroom.

Bankgegevens: Zodat we je eventuele verdiensten kunnen uitbetalen wanneer je meer dan van €5 hebt bereikt;