



DE OPMARS VAN DE ELEKTRISCHE AUTO

‘Elektrische auto’s zijn veel te duur.’ We horen het vaak zeggen door iets minder milieubewuste mensen, die er vaak ook op wijzen dat de reikwijdte niet voldoende is, of dat er niet genoeg oplaadpunten zijn... maar is dat ook echt zo? Natuurlijk willen we allemaal wel een auto-industrie die inzet op waterstof (lees echter vooral verder), maar zolang lobbyisten, conservatieve politici en andere drukkingsgroepen die innovatie uit winstbejag tegenhouden, is elektriciteit het ‘groenste’ alternatief op de markt. Wij waren op het recentste autosalon en zagen daar dat steeds meer autohandelaars en ontwikkelaars uitpakken met elektrische auto’s, die bovendien zelden (veel) duurder zijn dan hun vervuilendere broertjes en zelfs aan heel schappelijke prijzen kunnen worden geleased. Wat is nu precies de waarheid? Hier een kort overzicht van de feiten.

De cijfers

De cijfers zijn schrijnend: in Vlaanderen alleen al rijden er 3,7 miljoen voertuigen rond, goed voor een duizelingwekkende 56,4 miljard kilometer en 16 miljoen CO₂-uitstoot. Toch kiest maar een minderheid voor een elektrische wagen, ondanks het feit dat opladen gemiddeld maar 3,8 tot 4,6 euro per 100 kilometer kost (een prijs waar je minder dan 4 liter benzine of diesel voor kunt kopen), dat het onderhoud van een elektrisch voertuig (of ‘EV’) veel eenvoudiger is, dat er een vrijstelling van belasting op inverkeerstelling en verkeersbelasting is, dat de batterijcapaciteit de afgelopen 3 jaar met 60% is verhoogd, dat zowel werknemers als werkgevers een fiscaal voordeel genieten, dat batterijen ook tussentijds kunnen opgeladen worden en dat het aantal laadpunten de evolutie van het aantal verkochte elektrische auto’s volgt.

Vooraf die laatste vaststelling is belangrijk: zoals zoveel onderwerpen die we in Bello Magazine behandelen, hebben we hier immers te maken met het bekendste dilemma uit de sociologie: ‘in een poging de eigen winst te maximaliseren, doet men de winst van de groep teniet.’

Met andere woorden: door aan het eigen gemak te denken, doen minder mensen het nodige of (moreel) juiste en blijven we stagneren of gaan we zelfs achteruit. We verontschuldigen onszelf dan met het excuus dat we als enkeling geen verschil kunnen maken en dat onze individuele bijdrage te klein zou zijn, maar omdat zovelen van ons zo redeneren, doen we niet wat nodig is om onze groepswinst te verhogen. Als je dan weet dat het aantal (aangevraagde) laadpunten min of meer evenredig is met het aantal elektrische auto’s dat rondrijdt in ons land, kom je dus al snel tot het besef dat de beste manier om meer plaatsen te hebben waar je jouw auto kunt opladen erg simpel is: zélf een elektrisch voertuig kopen.

Niet alleen de consument

Natuurlijk is het zo dat we de schuld niet volledig naar de consument kunnen doorschuiven: uit een rondvraag van KPMG bleek dat de autofabrikanten zelf te weinig geloven in elektrisch rijden, vooral wegens een vermeend gebrek aan laadpalen, en voornamelijk elektrisch produceren om bepaalde opgelegde milieudoelstellingen te halen.

Velen verklaren zelfs te wachten op waterstof – een technologie die al 50 jaar lang bestaat, maar zagezegd pas in 2025 zou doorbreken. Hoewel waterstof inderdaad volkomen groen is, hebben wij echter onze bedenkingen: waterstofauto's zijn immers drie keer minder efficiënt dan elektrische wagens en kennen een infrastructuurprobleem omdat de mogelijkheden om waterstof op grote schaal aan te maken, op te slaan en te transporteren er simpelweg nog niet zijn.

Op het autosalon was het dan ook soms even zoeken naar elektrische alternatieven. Zo stond de Partner van Peugeot helemaal achteraan in de zaal, lanceren Hyundai en Toyota (nochtans voorlopers met hun hybrides) hun eerste volledige elektrische modellen pas respectievelijk in 2019 en binnen enkele jaren en heeft Mercedes zelfs geen enkele volledig elektrische auto ter beschikking. Dat een fabrikant als BMW toegeeft dat de verkoop van elektrische auto's sterk zal (blijven) verschillen van land tot land en er enkel wordt ingespeeld op de vraag, is zelfs behoorlijk cynisch. Nog volgens BMW zal de volgende elektrische auto's vanaf 2021 aanzienlijk goedkoper zijn en zal er een reëel rijbereik van 500 kilometer worden gehaald.

België hinkte tot voor het autosalon dan ook hopeloos achterop: een beschamende 0,08% procent van alle wagens in ons land was volledig elektrisch, 5% was hybride. Dat is evengoed een gebrek aan visie bij onze energieministers en onze regering als bij de man en vrouw op de straat. Ter vergelijking: in Noorwegen, waar elektrische voertuigen

gens lijkt China het op het eerste gezicht niet bijzonder goed te doen, maar dat is wel bijna 7 keer meer dan bij ons en bovendien werden er in 2017 meer dan 600.000 elektrische en plug-in hybride modellen verkocht – een stijging van 71% in vergelijking met 2016 en meteen een wereldwijd record, want afgelopen jaar nam het land op zijn eentje daarmee meer dan de helft van alle herlaadbare auto's af – op de rest van de planeet steeg het aantal immers ook met 600.000. Sterker, nog: volgens het Duitse sectorinstituut CAM klokte China 2017 af met 777.000 elektrische wagens. Triestig? We denken het wel.

Onze Belgische cijfers? Een groei van 54% tot 2.235 stuks in 2016 en een verdere groei van een bedroevende 8% in 2017. Afgelopen jaar werden er immers maar 2.414 nieuwe elektrische wagens ingeschreven, al spreekt ACEA over een totale groei in verkoop van 31,9%. Ter vergelijking: het Europese gemiddelde van 53,7% halen we bijlange niet en onze noorderburen deden met een groei van... 132% zoveel beter dat we bijna door de grond zakten toen we de cijfers hoorden. Gelukkig verdubbelde zowel het aantal hybrides als het aantal plug-in hybrides, maar ook dan hebben we het over cijfers van respectievelijk 12.147 en 12.246 verkochte wagens in 2017.

Er is echter beterschap op komst. Zo lanceerden de Bond Beter Leefmilieu, Nissan en ALD Automativ, met de steun van de provincie Vlaams-Brabant en Radio 2 Vlaams-Brabant, het project 'Testrijders: ambassadeurs voor elektrisch autodelen' op het autosalon. Daarmee



afgelopen jaar 20,8% van de verkoopcijfers haalden, is een indrukwekkende 52% van het autopark al volledig elektrisch, hybride of plug-in hybride en onze Chinese vrienden tonen ook in dit segment hoe hun land op technologisch én ecologisch vlak veel sneller evolueert dan wij. Met een marktaandeel (in december 2017) van 3,3% stekkerwa-

zoekt het initiatief 20 geïnteresseerden die een elektrische Nissan Leaf willen leasen en delen met anderen. Ook besliste minister Tommelein op de valreep nog om de premie op elektrische auto's niet terug te schroeven tot 3.000 euro en voorlopig op 4.000 euro te houden.

Mythes

Een van de zaken die veel mensen tegenhoudt om een elektrische auto te kopen, is de mythe dat elektrische voertuigen toch niet zo groen zouden zijn. Dat idee steunt echter op slechte cijfers.

Volgens de voorvechters van fossiele brandstoffen en hun meestal goedbedoelende, maar ook goedgelovige volgelingen, zouden elektrische auto's hogere productiekosten hebben dan normale wagens én gebruiken ze elektriciteit die zijn eigen ecologische voetafdruk heeft. Dat klopt echter niet.



Zelfs als de productiekosten in rekening worden gebracht, draait alles eigenlijk om de brandstof die jouw energie oplevert. Als elektrische auto's elektriciteit gebruiken die door kolen wordt geproduceerd, gaan de emissiewaarden inderdaad niet naar beneden; als de elektriciteit wordt aangemaakt door aardgas, halen batterijwagens dezelfde waarden als

de beste hybride voertuigen; en als energie halen uit 'lage' koolstof, zijn ze minder dan de helft zo schadelijk als de beste injectiewagens.

Shrinkthatfootprint.com voerde al enkele jaren geleden een studie uit waarbij de uitstoot in een veertigtal landen in kaart werd gebracht. De resultaten werden getoond in aantal gram equivalente koolstofdioxide per afgelegde kilometer en daarvoor werden nog minder efficiënte cijfers uit 2009 gebruikt. Daaruit bleek dat de uitstoot CO₂ tot 5 keer hoger kon liggen, afhankelijk van de energiebron waarmee de elektriciteit werd opgewekt: van 70 g CO₂e/km in het verrassend milieuvriendelijke Paraguay, dat een bloeiende hydrocultuur had, tot 370



g CO₂e/km in India, waar nog steeds veel elektriciteit wordt opgewekt door kolen. Als je groene energie gebruikt, belast je het milieu dus altijd véél minder dan een benzine-, diesel- of zelfs hybride wagen dat doet, zelfs als je de productie mee incalculeert.

De waarheid is dus dat we er veel beter aan doen om met z'n allen elektrisch te gaan rijden. Er is een evolutie aan de gang, maar nog geen revolutie, en daarbij wordt er vooral gekeken naar het toonaangevende Tesla. Binnen de auto-industrie geldt namelijk: als eigenaar/filantroop Musk iets doet wat succes heeft, volgt de rest. Milieuactivisten kijken dan ook reikhalzend uit naar 2025. Dan zouden er ook weer enkele elektrische sportwagens (onder andere van Porsche) en minder dure alternatieven op de markt moeten gekomen zijn, in een poging om Tesla in te halen. Wie in een goedkoper segment zoekt, hoeft echter niet te wanhopigen: de prijs voor de goedkopere elektrische auto's valt behoorlijk goed mee. Een auto als de nieuwe Hyundai Kona combineert twee trends: hij is een SUV én wordt elektrisch aangedreven, met een autonomie van 470 kilometer. Zelfs de retro-uitvoering van de Microlino van BMW heeft met een batterij van 14,4 kWh al een bereik van 215 km.

Een mentaliteitswijziging die we met z'n allen zullen moeten doorgaan als we de toekomst van de volgende generaties willen verzekeren: zolang we blijven praten over 'minder uitstoot', zijn we te weinig ambitieus – zowel voor onszelf als voor het milieu. De doelstelling moet altijd '0 uitstoot' zijn en zelfs als dat niet helemaal lukt, is het belangrijk om daar zo dicht mogelijk bij in de buurt te komen. In die zin is het ook wachten op de volledig geautomatiseerde, door AI aangedreven auto's en de nodige wetgeving daarrond. Die blijken immers niet alleen veel veiliger te zijn, ze zijn ook een stuk efficiënter, waardoor ze minder energie verbruiken – maar dat is voer voor een ander artikel.

Dirk Vandereyken