

DE STELLING:

# ELEKTRISCH RIJDEN IS SCHONE SCHIJN

TEKST ERIK TE ROLLER **BEELD** THOMAS FASTING

## Eelco Rietveld

is manager duurzame innovatie en mobiliteit bij EY, voorheen Ernst & Young. Vanuit zijn achtergrond als industrieel ontwerper is hij van het begin af aan een fan geweest van de elektrische auto. Zo organiseerde hij in Rotterdam in 2008 als zelfstandig ondernemer 's werelds eerste race met waterstofelektrische voertuigen. Hij adviseert nu bedrijven over hoe ze hun uitstoot kunnen halveren en tegelijk hun kosten omlaag kunnen brengen.

//

Over elektrische auto's doen heel wat broodje-aap-verhalen de ronde. Ik baseer me liever op onafhankelijk Europees onderzoek en kom op basis daarvan tot de conclusie dat elektrische auto's veel kunnen bijdragen aan schone lucht in de steden, het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en aan de overgang naar een duurzame mobiliteits- en energievoorziening. Op het ogenblik rijden er zowel puur elektrische als hybride auto's op de weg. De laatste zie ik als tussenmodel: ze zijn voorzien van een hulpmotor die soms veel krachtiger is dan de elektrische aandrijving. Hoewel de overheid de hybride auto's fiscaal faciliteert, betwijfel ik of sommige ervan werkelijk bijdragen aan een beter milieu. Overigens helpen de hybriden wel de markt rijp te maken voor puur elektrische auto's.

Hoe groot het positieve milieueffect van een hybride auto is, hangt af van hoe je ermee rijdt: of je hem gebruikt voor korte of lange afstanden, hoe vaak je hem tussendoor oplaadt en of je er een caravan mee trekt. Ik vind dat de overheid en bedrijven afspraken moeten maken over welk deel van de afgelegde kilometers medewerkers elektrisch rijden en welk deel met benzine of diesel. Op die manier valt er maximale milieuwinst uit het elektrische wagenpark te halen. Het accent ligt nu op het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar vooral in de steden is fijnstof een groot probleem. Het terugdringen daarvan is urgent. Terecht streven grote steden daarom naar een snelle invoering van de elektrische auto. Parijs bijvoorbeeld wil de toegang van fijnstof uitstotende dieselauto's tot het centrum al in 2020 verbieden. Daarnaast mogen we niet vergeten dat verbrandingsmotoren ook schadelijke zwavel- en stikstofoxiden opleveren.

Elektrisch rijden schone schijn, hoezo? Als je uitgaat van een levenscyclus voor een auto van tien jaar, waarin deze 150.000 kilometer aflegt, dan blijkt dat van de totale milieupact bij een elektrische auto bijna twaalf procent is gemoeid met de productie ervan en bij een benzine-auto nog geen zes procent. Ook is de elektrische auto zwaarder. Maar inclusief het gebruik is de milieupact een kwart lager dan die van de benzineauto bij gebruik

van grijze stroom, waardoor de elektrische auto uiteindelijk als absolute winnaar uit de bus komt. Als de stroom voor de elektrische auto uit een kolencentrale komt, schiet je er niets mee op, hoor je vaak. Uit studies blijkt echter dat de elektrische auto per saldo, dus van well to wheel, minder uitstoot, ook als hij rijdt op grijze stroom. Beter is als de elektrische auto relatief licht is en alleen op groene stroom rijdt. Dan stoot hij over de gehele levensduur zestig procent minder uit dan een benzineauto.

## ER DOEN HEEL WAT BROODJE-AAPVERHALEN DE RONDE. IK BASEER ME LIEVER OP ONAFHANKELIJK EUROPEES ONDERZOEK.

Ik moet ruitelijk erkennen dat een middenklasse elektrische auto op een volle accu niet veel verder dan dertig tot vijftig kilometer komt en in aanschaf nog relatief duur is. Maar dat gaat veranderen. De Amerikaanse autofabrikant Tesla bijvoorbeeld is van plan in 2018 in die prijsklasse een model uit te brengen, dat ongeveer 38.000 euro gaat kosten en op een volgeladen accu driehonderd kilometer zal kunnen rijden, zodat je de meeste reisdoelen met één acculading kunt halen. Met mijn Opel Ampera moet ik, als ik zoveel mogelijk op elektriciteit wil rijden, nog bewust van paal tot paal rijden. Ook dat gaat veranderen. Elk jaar verdubbelt het aantal laadpunten in Nederland en elke week komt er een snellaadstation langs de snelweg bij. En over een paar jaar zal draadloos opladen in parkeergarages mogelijk zijn. De ervaring leert dat de verkoop van een nieuw, innovatief product pas goed gaat lopen als het een marktaandeel heeft van meer dan tien procent. Eind januari stonden er 48.000 stekkerhybrides plus volledig elektrische personenauto's geregistreerd. Dat is nog lang geen tien procent op een totaal van acht miljoen personenauto's in Nederland, maar het begin is er. Dat is goed nieuws voor de Randstad die in de top tien staat van meest autodichte regio's ter wereld en dus baat heeft bij veel lagere emissies van het verkeer. //

//

Ik geloof zeker in het sterk inzetten op elektrisch rijden in de grote steden en Randstedelijke gebieden, omdat elektrische auto's emissieloos zijn en dus helpen de lucht schoon te houden. Maar daar houdt onze mobiliteit niet op. Elektrisch rijden voor zware bestelauto's en vrachtwagens is nog ver weg. De beperkte laadcapaciteit van accu's vormt hierbij een belemmering. Bij personenauto's speelt dat probleem veel minder. Het rijden in een volledig elektrische auto is overigens een sensatie. Ik heb zelf wel eens in een BMW-i3 en -i8, en ook een Tesla gereden. Dat heeft kwaliteit en allure. Alleen de actieradius is nog een probleem, vooral als je de elektrische auto lange tijd achtereen nodig hebt of er grote afstanden mee wilt afleggen. Een ander belangrijk punt is de opwekking van de elektriciteit. Als die van een kolencentrale komt, vraag ik me wel af of we er per saldo veel mee opschieten. Het milieu in de stad wordt dan minder belast, maar elders meer. Als je je elektrische auto echter laadt met groene stroom, rijd je echt authentiek elektrisch en schoon.

Hybride auto's rijden nog veel op benzine of diesel. Sommige ervan zien zelfs nooit een laadpaal, terwijl hun eigenaar wel het fiscale voordeel opstrijkt. Dat is inderdaad een beetje de schone schijn ophouden en een gevolg van de kabinetskeuze om bij het stimuleren van elektrisch rijden uit te gaan van de techniek en niet van het gedrag van de automobilist. Hierdoor is de markt ernstig verstoord. Inmiddels heeft staatssecretaris Eric Wiebes van Financiën dit deels recht getrokken door het fiscale voordeel meer in overeenstemming te brengen met de CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer.

In het algemeen geldt dat de belastingwetgeving een spiegel van de samenleving moet zijn. Bij auto's is dit niet het geval. Hier valt op twee manieren wat aan te doen: bedenken hoe automobilisten op een goede manier aan de schatkist kunnen bijdragen en ervoor zorgen dat het fiscaal beleid meer gericht is op het stimuleren van zuinig en schoon rijden door niet zozeer het bezit als wel het gebruik van een auto te belasten. Op het ogenblik betalen de Nederlandse automobilisten per jaar meer dan achttien miljard euro aan belasting, daarvan vloeit

slechts vijf à zes miljard terug naar de infrastructuur. Een eerste stap om die bedragen weer in balans te brengen is het afschaffen van de BPM. Dat zal veel mensen stimuleren een nieuwe auto aan te schaffen, omdat die dan goedkoper is. Op die manier komen er sneller nieuwe, schonere auto's op de weg, waaronder ook beter betaalbare elektrische auto's. Ook kunnen vaste heffingen als de motorrijtuigenbelasting, de bijtellingen en parkeerheffingen omlaag. Verder is het natuurlijk zaak om het netwerk van snellaadstations snel uit te breiden, zodat mensen hun elektrische of hybride auto overal kunnen opladen en gemakkelijker meer kilometers elektrisch kunnen rijden. Ook valt te denken aan het stimuleren van brandstofcellen waarmee auto's op basis van waterstof hun eigen accu kunnen opladen. Dat betekent dat er voor de vloeibare en gasvormige brandstoffen ook in de toekomst een belangrijke rol blijft weggelegd.

## HYBRIDE AUTO'S RIJDEN NOG VEEL OP BENZINE OF DIESEL. SOMMIGE ERVAN ZIEN ZELFS NOOIT EEN LAADPAAL.

De overheid beschikt al over de middelen om te weten hoe snel een auto rijdt, hoe lang die geparkeerd staat en of die de spits mijdt, want elke nieuwe auto is gechipt. Hier kan zij een zogenoemde mobiliteitsbijdrage op enten, dus het gebruik belasten in plaats van het bezit. Belangrijk is te weten dat de overheid nu nog niet over de middelen beschikt om op basis van vervoersbewegingen te belasten. Dit kan echter wel binnen enkele jaren. Flitspalen en parkeermeters zijn dan niet meer nodig. Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu heeft onlangs in Genève op een bijeenkomst van ceo's uit de auto-industrie een pleidooi gehouden voor Nederland als testland voor nieuwe mobiliteitstechnieken, waaronder zelfrijdende auto's. Zij en ook RAI Vereniging vinden dat Nederland op mobiliteitsgebied een voortrekkersrol kan en moet spelen. Vanzelfsprekend ben ik het daar hartgrondig mee eens! //



## Steven van Eijck

is voorzitter van RAI Vereniging, de brancheorganisatie voor fabrikanten en importeurs van onder meer personenauto's, vrachtauto's, motorfietsen, scooters en fietsen. De vereniging heeft zich vorig jaar verbonden aan het SER Energie-akkoord en deelt de ambitie om de broeikasgasemissies van de mobiliteit en transportsector met zestig procent omlaag te brengen.