

7X NEE TEGEN ZERO EMISSIE

ELEKTRISCH? NO WAY!



1 | Het rijdt voor geen meter

Elektrisch rijden is een bijna bloedeloze ervaring. Druk op de startknop van pakweg een Renault Fluence of Peugeot iOn en er gebeurt: niets. Ja, meestal gaat een kerstboom aan lampjes, metertjes en grafiekjes branden die de rijder informeren over alle elektronica, de hoeveelheid prik in de batterij en – in het ergste geval – zelfs willen motiveren tot zuinig rijden.

Maar verder? Schakelen hoeft niet eens, een elektrische auto zet zichzelf in beweging zodra je de aan- en uitknop onder het voormalige gaspedaal activeert. En oké, in een seconde of tien komt de landelijke snelheidsgrens – die van vóór het kabinet-Rutte – wel binnen bereik. Zonder schakelen, zonder schokken en zonder veel geluid. Ook die 130 is trouwens geen enkel probleem voor de nu leverbare modellen. Maar strak met 180 in het uur naar de wintersport? Vergeet het maar. De enige elektrische auto die de 200 nét aantikt, de Tesla Roadster, is al niet meer leverbaar.

Bovendien: je ziet zijn batterijen leegstromen als je rond die limiet rijdt. De elektrische auto kan prima meekomen in de stad en is zelfs het snelst weg bij het stoplicht. Maar mensen die 'lekker sportief' willen rijden en de boel van tijd tot tijd graag eens dwars zetten op een rotonde, kunnen misschien het best maar gas blijven geven.

Elektrisch rijden is het walhalla, hoor je overal om je heen. Maar geloof het (nog) niet. Zeven redenen om niet te snel mee te gaan in de hype.

tekst Philip Bueters illustraties Leendert Masselink

2 | Je komt er nergens mee

Een accu is en blijft een hopeloos inefficiënte en loodzware manier om energie op te slaan. Het pakket in de kleine Mitsubishi iMiEV weegt 200 kilo en is goed voor maximaal 16 kilowattuur, terwijl een kilootje diesel al 12 kWh aan energie bevat. De actieradius van een elektrische auto – hoe ver je komt op één volle batterijlading – ligt daardoor op papier rond de 150 kilometer. In de praktijk moet je erg je best doen om de 100 kilometer te halen, vooral bij extreme kou, vlot rijden of aircogebruik.

Nu valt dat misschien mee: volgens statistieken rijdt 70 procent van de Nederlandse auto's nog geen 50 kilometer per dag. Maar dat is een gemiddelde: hoe komen we dan bij oma en hoe gaan we op vakantie? Het Amerikaanse Tesla belooft een reikwijdte tot 450 kilometer voor zijn nieuwe vierdeurs Model S. Maar die is pas volgend jaar te koop en kost dan ruim 70 mille. Het Amerikaanse Envia heeft een accupakket klaar dat de iMiEV bij eenzelfde gewicht in theorie 500 kilometer ver zou brengen. Doe dat door de helft en je doorkruist heel Nederland. Ooit.

3 | Vind maar eens een laadpaal

Elektrisch rijden blijft een kwestie van plannen, want opladen moet niet alleen vaker dan tanken bij een benzineauto, het duurt meestal ook lang, tot wel 8 uur. Dat geeft bij elektrisch rijden continu het gevoel van een brandend tanklampje: hoe ver kom ik nog?

Wie beschikt over een garage of verlengsnoer, kan zijn auto 's nachts aan de stekker leggen. Om de angst om stil te vallen te bezweren, zal de baas ook een elektrische parkeerplek op de zaak moeten regelen. Maar dan nog kan onderweg natuurlijk de bodem van de elektronenput in zicht komen.

Gelukkig zijn er al wel smartphone-apps die alle laadpalen in beeld brengen. Binnenkort tonen ze ook of een paal vrij is en geven ze de mogelijkheid die te reserveren. Kijk, dat scheelt. Kun je elke 100 kilometer aan de koffie bij een Van der Valk, Total, Nissan of bij de ANWB, om vervolgens in een kwartiertje snelladen voldoende stroom te tappen voor het volgende uurtje rijden. Ja, zo kom je inderdaad nog eens ergens.



4 | Je levert je over aan de onvoorspelbare overheid

Autofabrikanten erkennen het zelf: zonder goede wil (en financiële stimulans) van de overheid komt een investering in elektrisch vervoer niet uit. Nu werkt de Nederlandse overheid op dit moment nog wel mee. Ondernemers kunnen bijvoorbeeld rekenen op de Vamil (Willekeurige afschrijving milieuinvesteringen) en de MIA (Milieu Investeringsaftrek). De bijtelling is nul procent en natuurlijk blijven ook BPM en houderschapsbelasting achterwege voor de auto's zonder lokale uitstoot. Wie in Amsterdam is gevestigd, had bovendien nog eens recht op een aanschafsubsidie tot 10.000 euro en een laadpaal plus parkeerplek voor de deur. Had. Want de elektrische subsidieruif van Amsterdam was al snel leeg. En ook Den Haag ging aan het beknibben: de percentages voor MIA en Vamil zijn in 2011 alweer versoberd, en de Tweede Kamer heeft er intussen voor gezorgd dat het nultarief van de bijtelling wordt opgetrokken naar 7 procent – ondanks een brandbrief met Koninklijke afzender. Als klap op de vuurpijl maakte Amsterdam eind maart bekend dat het ook afgelopen is met gratis stroom uit de paal en het vergunningvrij parkeren ernaast. In een gewone auto houd je de spiegels in de gaten om boetes te voorkomen, in een elektrische wagen doemt in de achteruitkijkspiegel voortdurend de schaduw van de belastinginspecteur op.

Nou ja, ondernemen is risico nemen: die 36 procent extra afschrijving en 75 procent willekeurige afschrijving die nu nog valt te halen is nog steeds gratis geld, en de bijtelling gaat pas vanaf 2014 naar 7 procent...

5 | Gezien wat een nieuwe accu kost?

Een volle tank voor een elektrische auto kost 5 euro. Dat is alleszins redelijk, zeker gezien de huidige benzineprijs. Maar heeft u de rest van de lasten al gezien? De 35 mille die de Nissan Leaf kost, is zo 10 tot 15 mille duurder dan benzine-tankers van gelijke grootte. Dat zijn toch aardig wat tankbeurten. Ook de garagerekening wordt heus niet zo gek veel korter. Ja, er zijn veel minder (draaiende) onderdelen aan boord. En ja, ook die paar slokken motorolie ten bedrage van een mooi kistje Bordeauxwijn kunnen bij een elektromotor achterwege blijven. Maar er is nog steeds een differentieel dat olie behoeft, er zijn mechanische remmen, de koelvloeistof die de stroomomvormer

op temperatuur houdt moet af en toe worden vervangen en vergeet niet dat een elektrische auto een rijdend IT-pakhuis is. En dan hebben we het nog niet eens over het moment waarop de accu aan vervanging toe is. Nissan gaf al toe dat een compleet nieuw accupakket ruim 23.000 euro vergt – de prijs van een complete Volkswagen Golf. Gelukkig garanderen de Japanners dat hun accu's na vijf jaar of 100.000 kilometer nog steeds 80 procent van hun capaciteit hebben. En accu's worden ook goedkoper, al zal de prijsval beperkt blijven door kostbare materialen als lithium waaruit ze nu nog worden gemaakt. Wie echt niet kan wachten op nieuwe accutechnologie, kan bij Renault de accu in zijn Fluence apart

leasen, voor omstreeks honderd euro per maand. Dan is die meteen voorbereid op een accuwissel binnen vijf minuten, te beginnen op het eerste wisselstation, dat deze zomer op Schiphol.



6 | Echt groen is het niet

Wie echt het beste voor heeft met het milieu, gaat fietsen op een tweedehandsje of lopen op espadrilles van duurzaam katoen. Want ook voor elektrische auto's geldt: duurzaam doen is iets anders dan groen zijn. Afgezien van het fijnstof dat zijn banden achterlaten is de troep die een elektrische auto verspreidt bij het rijden zelf minimaal. Maar als je serieus je *carbon footprint* wilt verkleinen, houdt de rekenarij niet op bij de uitlaat, maar is een zogenoemde 'well-to-wheel'-analyse noodzakelijk. Elektriciteit komt immers niet zomaar in de accu. In Duitsland, waar de energie nog voor een flink deel uit bruinkool en steenkool komt, zal een Renault Fluence op grijze stroom daardoor voor meer CO₂-uitstoot verantwoordelijk zijn dan een Volkswagen Polo diesel. Nu is een elektromotor wel tot drie

maal zo efficiënt als een verbrandingsmotor. Maar alleen een elektrische auto op pure windenergie verslaat op milieugebied alle andere aandrijvingen met glans. En die accu vol gif en andere narigheid? Zwitserse overheidsonderzoekers vergeleken in een zogenoemde *Life Cycle Assessment* de milieu-impact van een elektrisch Golfje met de zuinigste conventionele broeder in de hele keten, dus van productie tot en met de schroothoop. En wat bleek? Elektrische auto's zorgen bij hun productie voor flink wat extra CO₂-uitstoot. Dat lopen ze, mits op groene stroom gereden, na verloop van tijd wel weer in via de lagere uitstoot bij het rijden. Een belangrijke voorwaarde: de batterij moet wel de gehele levensduur van de auto meegaan. Anders is de milieuzorg vrijwel voor niets geweest.

'Wie het beste voor heeft met het milieu, gaat lopen, op espadrilles van duurzaam katoen'



35 min



9 min



24 min



32 min

DUS, AMSTERDAM –

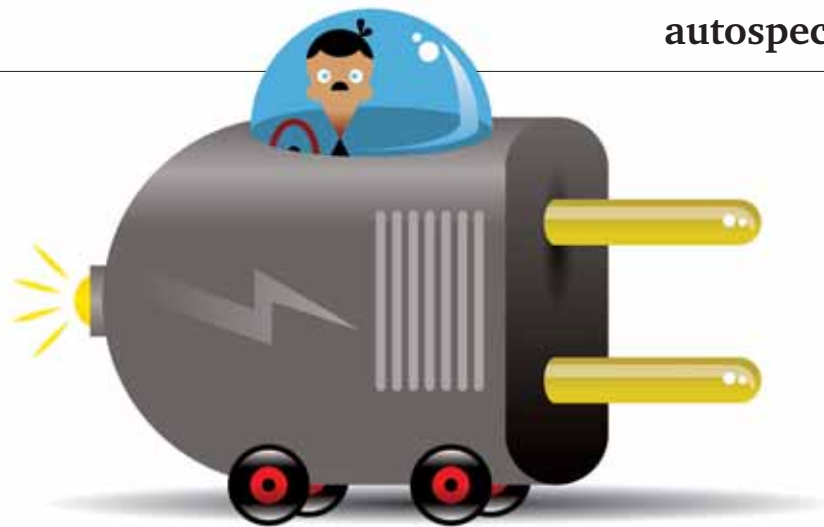
thalys.com

HIER, ZAL NIEMAND U VRAGEN OM UW TELEFOON UIT TE ZETTEN OF OM UW TAFELTJE IN TE KLAPPEN. WiFi*, maaltijden opgediend aan uw zitplaats, internationale lectuur, een eigen stopcontact... Ervaar 1e klasse reizen bij Thalys. Dankzij het comfort en de services aan boord, kan uw reis zelfs te kort aanvoelen.

*Dienst geleverd door 21Net en geactiveerd door Nokia Siemens Networks, onder voorbehoud van beschikbaarheid.

7 | Je staat voor paal

Waarom moeten die zogenaamd verantwoorde auto's er eigenlijk ook zo ongelooflijk verantwoord uitzien? Vriend en vijand zullen het erover eens zijn: de drieling Mitsubishi iMiEV/Peugeot iOn/Citroën C-zero is wat uitstraling betreft een anti-auto. En de Nissan Leaf mag misschien een olijk karretje zijn, zonder reclamestickers kun je hem maar beter niet aanschaffen: de burens zouden wel eens kunnen denken dat het serieus is bedoeld. De nieuwste Renault Fluence dan? Dat is een op elektra omgebouwde Turkse budget-variant van de Megane. En met alle respect voor zijn herkomst: die laat zich niet verbloemen. Het Amerikaanse Tesla laat met zijn kloekke, fraai gelijnde Model S vanaf volgend jaar zien dat elektrisch rijden ook met opgeheven hoofd kan. En Renault komt na de Fluence met nul-emissieauto's die het wél voor dat doel heeft ontworpen en die er meteen een stuk beter uitzien. Tot die tijd sta je toch nog steeds een stuk minder voor paal als je een 'gewone' Audi of BMW voor de deur parkeert. ■



En 1 reden waarom u er toch aan zult moeten geloven

Redenen genoeg om nog even te lachen om de elektrische auto. Maar vroeg of laat wordt het natuurlijk wel een achterhoedegevecht: of het nu nog 10 of 40 jaar duurt, de verbrandingsmotor in uw auto is wel passé. Niet eens zozeer vanwege de milieulobby, maar vooral doordat onze olieverslaving zijn tol eist. Het zwarte spul komt uit lastige landen, de bronnen raken er bovendien niet gevulder op, terwijl de dorst van landen als China en India vrijwel onstilbaar is. We gaan dus zonder meer van broem naar zoem. Aan u de keuze of u bij de trendsetters wilt horen (kan nog net), of net zolang wil wachten tot er geen andere keus meer is...



11 min



1u27

— PARIJS 3U18

VAN HARTE WELKOM