

© Het Nieuwsblad / www.nieuwsblad.be.

N+ Dit is een exclusief artikel voor jou.

Waarom de elektrische auto maar niet doorbreekt: te duur voor de stad, te licht voor de snelweg

Vandaag om 03:00 door Bert Heyvaert



(FOTO: SHUTTERSTOCK)

“Dit is de toekomst”, klonk het al in 2010, toen het Autosalon in het teken stond van de elektrische wagens. Acht jaar later blijven ze een rariteit, en komt de verkoop maar niet van de grond. Waarom? Nieuw onderzoek legt het pijnpunt bloot: voor korte afstanden blijft hij enorm duur, voor lange afstanden is de batterij gewoon te licht.

Stel: je rijdt acht jaar op benzine, en acht jaar elektrisch. Wat is het voordeligst? Die vraag stelt Ward Aerts, student Autotechnologie aan de Thomas More hogeschool, zich in zijn onderzoek. Hij vergeleek twee Citroën Berlingo's, en nam alles in rekening: aankoopprijs, onderhoud, energieverbruik, subsidies, verzekeringen, ... “Het eindresultaat is wat we noemen de *Total Cost of Ownership*: hoeveel kost een wagen per kilometer dat je ermee rijdt. In acht jaar tijd, want zo lang houdt een Belg gemiddeld zijn wagen.”

Conclusie: hoe minder je met een elektrische wagen rijdt, hoe duurder. Wie acht jaar lang 5.000 kilometer rijdt, betaalt 20 procent meer. Ondanks de goedkope energie en de grote subsidies. Hoe meer je ermee rijdt, hoe voordeliger. Op 25.000 km per jaar is het gelijk, op 35.000 km is de elektrische wagen 7 procent goedkoper.

voordelig. Op 25.000 km per jaar is het gelijk, op 55.000 km is de elektrische wagen 7 procent goedkoper dan een benzinewagen.

15 uur laden voor 80 km

De oplossing lijkt simpel: voldoende rijden. Maar daar wringt net het schoentje: elektrische wagens zijn vandaag nog niet gemaakt om veel kilometers mee te doen. “Het bereik van de elektrische Berlingo is officieel 150 kilometer”, zegt Ben Quirijnen van de garagegroep Felix, die de testen voor het onderzoek deed. “In de praktijk ligt het lager. In de zomer gaan mensen na 130 kilometer laden, op koude winterdagen al na 80 kilometer, doordat er veel energie naar de verwarming gaat.” En de batterij opladen kost tijd: 15 uur in een gewoon stopcontact, 8 à 9 uur aan een laadpaal.

De oplossing lijkt simpel: een wagen met zwaardere batterij. Type Tesla, momenteel goed voor 632 kilometer theoretisch bereik (450 kilometer in de praktijk). Maar die kost meer dan 100.000 euro, kan je niet zomaar thuis opladen, en is door zijn enorme batterij helemaal niet ecologisch (*zie kader*). Kortom: de wagen van de toekomst botst op zijn limieten.

3,8 miljoen te veel

Het is de reden waarom het Autosalon vandaag niet vol elektrische wagens staat, zegt Mark Pecqueur, docent Autotechnologie aan Thomas More. “Eigenlijk gelooft geen enkele fabrikant dat puur elektrische wagens de toekomst zijn. Hybride wel. Maar de elektrische wagen is gewoon niet zo klantvriendelijk. De enige plaats waar hij tot zijn recht komt, is voor kleine afstanden in de stad. Maar dan blijft hij heel duur.”

Dat blijkt ook uit recente cijfers van de Vlaamse overheid. Die had vijf miljoen euro subsidies uitgetrokken voor wie in 2017 een wagen aankocht. Uiteindelijk vroegen slechts 321 mensen die subsidie aan, en werd het resterende bedrag (3,8 miljoen euro) overgeheveld naar 2018. In de hoop dat de boom er dan komt.

Vraag is: komt die er ooit? Volgens Pecqueur is het wachten op die andere autorevolutie: zelfrijdende wagens, die zonder eigenaar rondrijden. “Dan komt er een nieuw economisch model, met elektrische wagens die wel efficiënt gebruikt worden op korte afstanden. Maar zolang dat niet gebeurt en elektrische wagens het moeten hebben van subsidies, zullen ze in België niet doorbreken.”

