

Groenwasmachine

In vier seconden van nul naar honderd, optrekken kan een elektrische auto heel snel. Maar of het aandeel elektrische auto's komende jaren snel groeit, is de vraag. Voorlopig zijn accu's nog te duur en Europese CO2-normen te ruim.

Harry Perrée

De verkoop van hybride auto's, met zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor, stijgt snel, constateert BOVAG. Elk jaar worden in Nederland in totaal zo'n 400 duizend nieuwe auto's verkocht. In 2004 waren 880 daarvan hybride, vorig jaar al 9.480. Dit jaar stopt de teller waarschijnlijk pas bij 16.880. Eigenlijk betreffen deze cijfers de gecombineerde verkoop van elektrische en hybride auto's, maar de verkoop van volledig elektrische auto's is nog niet in afzonderlijke statistieken terug te vinden. "Het zijn er niet meer dan een handvol", schat BOVAG-woordvoerder Paul de Waal.

Ja, je hebt de Tesla Roadster, een volledig elektrische sportwagen, waarmee je in vier seconden kunt optrekken van nul tot honderd kilometer per uur. Met volle accu's legt het kekke sportautootje 350 kilometer af. "Op tentoonstellingen wemelt het van elektrische auto's", zegt De Waal. Alle grote autofabrikanten duiken in de elektrische auto. Er is een elektrische versie van de Renault Kangoo, er is een Volvo V70 plug in hybride, een Opel Ampera en nog veel meer. Maar in de verkoop is het stil.

Onrealistisch

Er is dus nog een lange weg te gaan naar de doelen die deze en gene zich hebben gesteld. Zo wil de overheid dat er in 2025 1 miljoen elektrische auto's rondrijden. Natuur en Milieu heeft de lat nog hoger gelegd: die 1 miljoen auto's zouden er al in 2020 moeten zijn.

Om op de plek van bestemming te komen heeft de overheid een Plan van Aanpak Elektrisch Rijden opgesteld: er ligt 65 miljoen euro op de plank voor het stimuleren van elektrische auto's tot 2011, bedoeld voor praktijktesten, aanschaf door bedrijven en vrijstelling van wegenbelasting. De overheid hoopt dat het marktpartijen verleidt nog eens voor een half miljard euro de beurs trekken. Natuur en Milieu heeft geen geld, maar wel een stoet partners, waarmee ze een Actieplan elektrisch rijden heeft gemaakt.

Bettina Kampman van milieuvbureau CE Delft vindt het niet realistisch om te verwachten dat er in 2020 1 miljoen elektrische auto's rondrijden. Accu's vormen de grootste drempel, stelt ze. "In een beetje elektrische auto zit voor 15 tot 20 duizend euro aan accu's en het is de vraag hoe lang ze meegaan. Afschrijven over vijftien jaar gaat nog wel, maar over drie jaar is het toch wel heel duur. Dat is ook de reden dat de auto-industrie niet massaal overstapt op de productie van de elektrische auto."

Of de technologie voor accu's binnenkort wel beschikbaar is, is onduidelijk. "Ik kan het niet beoordelen", zegt Kampman, "maar voor technische innovaties heb je toch al gauw een of twee decennia nodig. Slechts weinig mensen denken dat we de komende vijf jaar een massale overstap kunnen verwachten."

Dat roept de vraag op waar dat doel van 1 miljoen auto's vandaan komt. "Dat is technisch gezien het maximaal haalbare aantal elektrische auto's", zegt Maarten van Biezen, teammanager ruimte en

mobiliteit van Natuur en Milieu. “Maar ik vind een discussie over de precieze aantallen niet interessant. De vraag is hoe je elektrisch rijden als mainstream kunt neerzetten.”

Dat betekent volgens hem: op de grote lijnen letten. “Het gaat om een overheid die het afdwingt met normen en een consument die er om vraagt. Er is geen ander duurzaamheidsperspectief voor mobiliteit.”

Normen

Wat betreft de normen: in Europa geldt voor auto's in 2015 een uitstoot van 130 gram CO₂/km, “maar die kan de industrie ook halen met verbrandingsmotoren”, aldus Kampman. Waarschijnlijk ligt in 2020 de lat bij 95 gram CO₂/km. “Dan wordt het al moeilijker. Dan dwing je de auto-industrie te investeren in hybrides.”

Maar volgens Transport & Environment staat dit effect op losse schroeven door een gat in de regelgeving. Voor elke elektrische auto die een autofabrikant straks verkoopt, zou ze 3,5 SUV mogen verkopen, meldt de milieuorganisatie. De Europese normen zijn namelijk gemiddelde normen.

Kampman beaamt het: “Als je één auto verkoopt met een uitstoot van nul CO₂, mag je er ook een verkopen die 270 gram CO₂/km uitstoot. Dat betekent dat de verkoop van de elektrische auto met deze norm niet leidt tot minder uitstoot van het totaal aantal auto's.” De winst van de elektrische auto's mag meteen worden opgeslokt door de verkoop van benzineslurpers. Van Biezen: “Met de normen die er nu in vooruitzicht zijn voor 2020 wordt de elektrische auto een excuusauto.”

Het is niet de enige drempel die de elektrische auto moet nemen. Er rijden ruim 7,7 miljoen auto's rond in Nederland. Als die allemaal elektrisch worden, zijn er evenzoveel oplaadpunten nodig. “Eigenlijk veel meer”, meent Kampman, “het is net als met parkeerplaatsen.” In plaats van opladen kan de autorijder zijn accu's wisselen als ze leeg zijn. Hoe dan ook, er is een volledig nieuwe infrastructuur nodig.

Milieu-effect

Maar is de elektrische auto wel goed voor het milieu? Sceptici menen dat hij leidt tot extra stroomverbruik dat niet duurzaam is opgewekt en tot laksheid om auto's met verbrandingsmotoren zuiniger te maken. Ingenieur en ex-wethouder Verkeer van de gemeente Haarlem, Karel van Broekhoven, ziet de elektrische auto als “een groenwasmachine van asfalt”. De elektrische auto heeft volgens hem maar een energie-efficiency van 35 procent, een dieselmotor 40 procent. Bovendien komt de elektriciteit voor de auto uit energiecentrales die grotendeels op fossiele brandstof draaien. Van minder CO₂-uitstoot is kortom helemaal geen sprake.

Maar er zijn ook cijfers die de andere kant op wijzen. “Als de elektrische auto op de gemiddelde stroommix rijdt, is de CO₂-uitstoot ongeveer de helft van diesel of benzine”, meent Kampman van CE Delft. “Als je op kolenstroom rijdt, is hij vergelijkbaar met diesel.”

Maar eigenlijk vindt ze de vraag naar vergelijkingen op dit moment niet relevant. Het gaat om de toekomst: de elektrische auto kan met duurzame energie als bron veel groener worden dan de auto met verbrandingsmotor die op biobrandstof rijdt. “TNO becijferde de CO₂-winst van een elektrische personenauto voor het jaar 2020 en komt tot een matiger cijfer: de CO₂-uitstoot is dan 35 procent lager dan een auto met een verbrandingsmotor, uitgaande van een gemiddelde energiemix.”

Door een andere bril bezien is de CO₂-winst van elektrische auto's spectaculair groter, zo signaleren Kampman en Van Biezen en het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden van de overheid. Stroomproductie valt namelijk onder de CO₂-emissiehandel. Van Biezen: “Voor de energiesector en de industrie is er een maximum aan CO₂-uitstoot. Meer elektrische auto's betekent een stimulans voor duurzame energie. De energiesector móet het wel steeds zuiniger gaan doen. Een bedreiging is dat de Europese politiek zegt: er is meer vraag naar elektriciteit, dus moeten we het plafond omhoog schroeven. Dat moeten we voorkomen.”