

En als we nu eens allemaal elektrisch gaan rijden? Makkelijk gezegd, maar is het klimaatplan van de Vlaamse regering wel haalbaar? Met dure auto's, ontoereikende batterijen, weinig groene stroom en lange laadbeurten staan de sterren nog niet al te gunstig.

Op dit ogenblik rijden in Vlaanderen een kleine 9.000 elektrische wagens rond, of nog geen 0,5% van het totaal. Tegen 2050 zullen er quasi geen auto's meer op fossiele brandstoffen mogen rijden. "Eén van de doelstellingen van ons klimaatplan is om vanaf 2030 minstens de helft van de nieuwe auto's elektrisch of op waterstof te laten rijden", zegt Vlaams Parlements lid Robrecht Bothuyne (CD&V). "In 2035 zou er dan een effectief verbod komen op de verkoop van nieuwe wagens met verbrandingsmotoren waardoor die tegen 2050 uitgebeld zijn."

Is het doel wel haalbaar?

Volgens Joeri Van Mierlo, professor Elektrotechniek aan de VUB, zeker wel. "Noorwegen verbiedt auto's op fossiele brandstoffen al vanaf 2025. Het kan lukken door vervuilende modellen effectief te bannen of dankzij stimulerende maatregelen als gratis parkeren of het mogen gebruiken van busstroken, want zoiets overlaten aan de markt is wishful thinking." Alleen: wie gaat al die auto's bouwen? "Het probleem is dat het fabriceren van elektrische wagens duurder is dan wat de consument ervoor wil betalen. Voor de meeste traditionele constructeurs, die winst maken op motoren en versnellingsbakken, hangt er geen interessant businessmodel aan vast", schetst auto-expert Vic Heylen. "Het produceren van batterijen brengt wél geld op, maar die fabrieken staan al jaren in China en Zuidoost-Azië. Die trein hebben we in Europa gemist." Het klopt dat elektrische wagens peperduur zijn. Neem nu het 'lowbudgetmodel' dat Tesla volgend jaar lanceert: dat zal 35.000 euro kosten. Van Mierlo is er evenwel van overtuigd dat merken als Opel, Audi en Renault binnenkort betaalbare alternatieven in hun showrooms hebben staan.

Naast de hoge prijs jaagt ook de angst om met een platte batterij langs de weg te staan nog veel chauffeurs naar auto's met een benzine- of dieselmotor. "Dat is inderdaad een probleem voor wie veel de baan op moet. Vandaag kan je amper 150 kilometer rijden met een elektrische wagen voor de stekker in het stopcontact moet", zegt Van Mierlo. "De industrie maakt zich echter sterk dat er binnen enkele jaren sterkere batterijen zijn die 350 à 400 kilometer meegaan."

Op dit moment: zeker niet. Volgens de jongste cijfers telt Vlaanderen 3.682 laadpunten, waarvan zowat de helft publiek. "We moeten dringend werk maken van snellaadstations in de grote steden en op de snelwegen. Plaatsen waar je je batterij in 20 minuten kan 'voltanken'", zegt CD&V'er Bothuyne. "Nu zijn er zo slechts twee, terwijl Nederland er al vijftig telt." Volgens professor Van Mierlo zullen investeerders snel brood zien in laadpalen wanneer er meer elektrische wagens gaan rijden. "Denk aan restaurants, winkels en parkeergarages."

Vlaanderen maakt nu werk van een klimaatplan, maar zelfs als de laadpalen hier de volgende jaren daadwerkelijk als paddenstoelen uit de grond schieten, wil dat nog niet zeggen dat we zonder miserie met de auto naar pakweg Slovenië, Kroatië of Italië kunnen. "Véél West-Europese landen maken hier werk van, dus gaan we ervan uit dat er overal snellaadstations komen", zegt Bothuyne. Heylen wil dat eerst nog zien. "Benzine of diesel tank je in een paar minuten. Beeld je de files aan de laadstations maar eens in op de drukke zomerweekends, als we met z'n allen elektrisch rijden en 20 minuten nodig hebben om de batterij te laden."

Mochten alle auto's in Vlaanderen elektrisch gaan rijden, dan brengt dat volgens Bothuyne een stijging van 13% van ons verbruik met zich mee. Niet meteen wenselijk, aangezien we nu al enkele winters met schaarste kampen. Het zal volgens Van Mierlo zaak zijn om er met slimme tarifieringsmodellen voor te zorgen dat niet iedereen gelijktijdig z'n wagen oplaadt. "En in bepaalde dichtbevolkte gebieden zullen er aanpassingen moeten komen aan het distributienet. Anders riskeer je dat mensen plots zonder stroom komen te zitten, omdat twee burens tegelijk hun auto's aan het opladen zijn."

De hoofdzaak waarom we auto's op fossiele brandstof vervangen, is hun CO₂-uitstoot. Als we ze dan opladen met stroom opgewekt door kern-, steenkool- of bruinkoolcentrales in binnen- en buitenland, helpen we het klimaat nog steeds naar de verdoemenis. "Daar vrees ik toch voor", zegt Vic Heylen. "Denken dat je alles kan oplossen met zonnepanelen en windmolens lijkt me zeer naïef. Trouwens, als er dan geen systemen komen om milieuvriendelijke energie op te slaan, staan we met z'n allen stil als de wind niet blaast."

Voor de giganten van ons verkeer is elektriciteit geen oplossing. "Om een vrachtwagen op stroom te laten 'bollen', moet je een hele resem batterijen voorzien. En dat gaat ten koste van de laadruimte", zegt professor Van Mierlo. "Behalve inzetten op de binnenvaart en elektrische treinen, zijn er voor het transport voorlopig geen alternatieven voor fossiele brandstoffen. Op lange termijn komen er misschien snelwegen waar elektrische vrachtwagens al rijdend kunnen opladen via inductie."

Als er vanaf 2050 geen benzine of diesel slurpende auto's meer mogen rijden, blijven dan ook oldtimers op stal? "Milieuvriendelijk of niet, het zou zonde zijn mochten we die allemaal naar de schroothoop brengen", zegt Vlaams Parlements lid Bothuyne. "Onder strikte voorwaarden zullen er nog altijd wel brandstofmotoren zijn. Met een bepaalde vergunning of een beperkte actieradius, uiteraard, zodat hier geen misbruik van gemaakt wordt."