

Elektrisch rijden moet de norm zijn



Een voordeel van elektrisch 'tanken' is dat het ook thuis kan.

foto epa

Door financiële prikkels en aanpassing van de infrastructuur moet de overheid elektrisch rijden aantrekkelijker maken, bepleit Olof van der Gaag.

*OLOF VAN DER GAAG, DIRECTEUR
NEDERLANDSE VERENIGING
DUURZAME ENERGIE*

In 2025 verkopen we alleen nog volledig elektrische auto's, zo stelde de Tweede Kamer in de lente. Een prachtige ambitie. De cijfers over de eerste helft van 2016 zijn ontvondend: de verkoop van volledig elektrische auto's daalde in Nederland met 17 procent, terwijl die in de EU juist met 19 procent toenam.

Technologische bezwaren zijn er niet. De iPhone bestaat nu negen jaar - en de smartphone is in die tijd de nieuwe norm geworden. Zo kan de elektrische auto ook prima in negen jaar de norm worden. Batterijen worden snel effectiever en goedkoper. Volgens onderzoeksbureau Bloomberg is de elektrische auto rond 2025 goedkoper dan een benzine- of dieselauto. Zo snel kan technologische verandering gaan.

De trend is ook logisch. We worden omringd door producten die energie gebruiken. Maar weinig producten verbranden die energie ter plekke. De olielamp is al lang uit het straatbeeld verdwenen en aan onze tv hangt geen generator. Historisch is het onlogisch om auto's wel te laten walmen in onze directe leefomgeving. Voor trein en

tram is dat al heel lang niet meer gebruikelijk. De elektrische auto was 100 jaar geleden even vrij gangbaar, maar door de overdadige toevoer van goedkope olie is die ontwikkeling doorbroken.

Voor onze kinderen zal de 'olieauto' even gedateerd voelen als de olielamp voor ons. Maar de huidige automobilist moet de omslag nog maken. Angst voor het nieuwe is een obstakel voor elke verandering- zeker bij veranderingen die raken aan onze dagelijkse gewoontes. Daarom is het zo belangrijk om die verandering zo klein mogelijk te houden en de voordelen duidelijk.

Geen bordjes

Nu zijn de barrières onnodig groot. De belasting voor rijden op stroom is flink hoger dan voor rijden op benzine en diesel. Er zijn 4200 benzinstations, maar nog geen 100 snellaadstations, de nieuwe benzinstations. En snellaadstations langs de snelweg hebben geen voorzieningen: geen winkel, geen toilet, geen ruimte om binnen te zitten, en er zijn geen bordjes langs de snelweg die snellaadstations aangegeven.

Zo is de barrière om elektrisch te gaan rijden hoger in plaats van lager. We moeten elektrisch rijders zo snel mogelijk als normale automobilisten behandelen, met alle voorzieningen van dien. Een extra voordeel van elektrisch 'tanken' is dat dat ook thuis kan: ook dat verdient meer stimulans. De angst om met een lege accu te stranden kan alleen worden overwonnen met een excellente infrastructuur voor elektrisch laden. Duitsland heeft daar bijvoorbeeld net 300 miljoen euro in geïnvesteerd. En natuurlijk helpen auto's met een grotere accu, waar de industrie nu hard aan werkt.

Omdat elektrisch rijden grote maatschappelijke voordelen heeft, is een extra zetje op z'n plek. Elektrische auto's dringen

luch vervuiling en klimaatverandering terug, zelfs als ze nog op stroom uit kolencentrales rijden. Bij een snelle overgang naar 100 procent duurzame energie is de winst nog veel groter - en helpt de elektrische auto om pieken in zon - en windenergie op te vangen, zoals Eric van Kaathoven als schreef (Opinie, 3 september). Door elektrisch te rijden op duurzame stroom uit Nederland maken we onszelf ook minder afhankelijk van energiebronnen uit landen met dubieuze regimes.

Nederland wisselde al eens eerder van energiebron, bij de overgang van kolenkachels naar gasverwarming. Ook die omslag kwam binnen tien jaar tot stand, met een strakke regie van de overheid. Dat is ook nu nodig.

De politiek kan dat extra zetje geven door strengere milieu-eisen te stellen aan nieuwe auto's, door fiscaal een groter verschil te maken tussen auto's met en zonder uitlaat en door tijdelijk een aanschafsubsidie of belastingvoordeel te geven voor particulieren die elektrisch gaan rijden.