

'Er is een Europese impuls voor de elektrische wagen nodig'



De Morgen - 02 Sep. 2019
Pagina 2

2,2 miljoen. Zoveel hybride en elektrische wagens rijden er in 2030 volgens het Planbureau rond op onze wegen. Maar onderzoeksbureau Sirius Insights geeft aan dat we in het huidige groeitempo maar aan 350.000 elektrische voertuigen komen. Eddy Van de Voorde legt uit hoe het nu zit.

De switch naar elektrisch en hybride gaat langzamer dan gedacht. Momenteel maken dergelijke voertuigen minder dan 2 procent van het wagenpark uit, berekende het onderzoeksbureau Sirius Insights. Om tegen 2030 een wagenpark met 5 procent elektrische wagens en 31 procent hybride wagens te bereiken, iets wat het federaal Planbureau naar voor schuift, is een drastische verhoging van het aantal inschrijvingen nodig. Transporteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) ziet dat niet gebeuren. "De hele entourage ontbreekt."

Wat bedoelt u met 'entourage'?

"Dit is een aanbodgedreven markt. Niet alleen op vlak van auto's, maar ook alles daarrond. Zoals de laadpalen, het elektriciteitsnetwerk, enzovoort. En dan is de grote vraag wie bereid of in staat is om die investeringen te maken. Op lokaal vlak de gemeentes? Hoeveel laadpalen staan er nu al? Het vergt een grote inhaalbeweging om voldoende laadpalen te installeren. Die onzekerheid maakt dat mensen het ook niet genoeg vertrouwen. Niemand wil staan aanschuiven om zijn wagen op te laden."

Volgens het onderzoek van Sirius Insights is een elektrische auto momenteel nog te duur voor Jan Modaal?

"Dat is ook zo. Kijk, iedereen vindt elektrisch of hybride best interessant. Maar we zijn wel niet bereid om daar veel extra's voor bij te betalen. Zolang je de keuze hebt in een breed gamma aan andere voertuigen is de prijskeuze toch mee bepalend."

Je zou een fiscale stimulus kunnen invoeren als overheid om de switch sneller te maken?

"Als je daartoe de ruimte zou hebben is een fiscaal folieke inderdaad te overwegen. Alleen: een land zoals België heeft budgettair geen ruimte. Van zodra je spreekt over 0,5 tot 1 miljard euro, dan is het onhaalbaar. Voor de markt van de leasewagens speelt datzelfde effect; ook zij zullen niet het voortouw nemen zonder stimuli. Daarom dat ik die cijfers van het federaal Planbureau compleet overroepen vindt. De groei is in procenten misschien sterk, maar als je het bekijkt in absolute cijfers, dan is het peanuts. De effectieve groei zit in de benzine-wagens. Zij hebben de diesel van de troon gestoten. Daar speelt ook de politieke onzekerheid een rol: zal ik straks nog met mijn diesel het stadscentrum binnen mogen? Mensen anticiperen daarop."

Waarom is een elektrische auto zo duur?

"Omdat de ontwikkelingskost terug moet worden verdiend. In een eerste fase heb je nog het flashy verhaal van 'zie mij eens in mijn exclusieve wagen'. Maar in een tweede fase moet je die kost kunnen uitsmeren. En vandaag is er geen enkel automerk volop bezig met een massaproductie van zulke voertuigen."

Eigenlijk ligt er toch een gigantische markt open voor een producent van een goedkope elektrische wagen? Een elektrische 'Trabant'?

"Een Trabant is misschien een slecht voorbeeld, want je had geen andere keuze als je auto wilde rijden in Oost-Duitsland. (lacht) Maar ik begrijp je vraag. Je zou eigenlijk naar een soort van Europese stimulans moeten gaan, zodat de productiekost daalt, waardoor de verkoopprijs kan dalen. Alleen, als ik zie dat elk merk bezig is met zijn eigen ontwikkeling, dan weet je dat ze allemaal die kost moeten terugverdienen."

(LID)

Copyright © 2019 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden