

# E-car heeft de wind mee

Maurits Kuypers  
en Mathijs Schiffers

Het tij is gunstig voor de elektrische auto, maar voor euforie is het nog te vroeg.

**H**ij is stil, schoon en kan snel optrekken. En als de juiste stroom wordt gebruikt, bijvoorbeeld van wind of zon, is hij ook duurzaam.

De elektrische auto heeft veel voordelen boven de traditionele auto, die wordt aangedreven door een verbrandingsmotor. Daar komt bij dat het tij gunstig is voor de zogeheten e-car. Veel politici grijpen de kredietcrisis aan om een nieuwe, schonere en duurzame wereldorde te scheppen. Smeekebedes om staatssteun van autoreuzen als GM en Chrysler zijn dan ook pas succesvol als ze beloven meer te doen om rijden op stroom mogelijk te maken.

Maar al deze gunstige voortekenen garanderen nog geen snel succes. Want het is niet de eerste keer dat de elektrische auto aan de vooravond van een doorbraak staat. Reeds in 1890 leek het ervan te komen. De elektrische auto's die toen werden ontworpen, zoals de Detroit Electric, functioneerden eigenlijk beter dan de auto's die op benzinemotortjes draaiden. Toch waren het de benzinemotortjes die de wereld veroverden. De reden? De accu die nodig was voor de elektrische auto was loodzwaar en bovendien erg duur.

Zoveel lijkt er niet veranderd. Ergaat tegenwoordig geen dag voorbij of er is nieuws over de elektrische auto. Maar na wat euforische openingszinnen in willekeurig welk artikel, volgt steevast de domper. De accu is nog steeds het probleem. Er kan te weinig stroom op, het opladen duurt te lang (gemiddeld zes uur) en kan op te weinig plaatsen en

hij is duur. Ter illustratie: de accu van de Noorse Think, die van minister Camiel Eurlings van Verkeer recentelijk als eerste elektrische auto toestemming kreeg om in heel Europa op de weg te worden toegelaten, is na zeven jaar uitgeput en de vervanging kost €12.000.

Toch lijkt de kans dat de elektrische auto het wint van de benzinemotor nu veel groter dan een eeuw geleden. Het beseft dat we schoner moeten gaan rijden om de wereld te hoeden voor verdere opwarming, wordt steeds breder omarmd. En zeker zo belangrijk: de olie raakt op en wordt dus steeds duurder, zodat de prijsachterstand van elektrisch rijden minder groot en vroeg of laat zelfs volledig irrelevant wordt.

Volgens partner Lodewijk Westerling van Spring Associates, dat veel bedrijven adviseert met duurzame strategieën, is het 'point of no return inderdaad bereikt'. Steeds meer partijen zien dat volgens Westerling in en bijveren zich om de obstakels uit de weg te helpen; hij verwijst daarbij onder meer naar het onlangs aangekondigde plan van acht netbeheerders om 10.000 oplaadpunten voor elektrische auto's in Nederland te realiseren.

Ook de batterijindustrie maakt een inhaalslag, volgens Westerling. 'De batterijtechnologie heeft lang stilgestaan, onder meer omdat de olie zó goedkoop was dat er niet tegen te concurreren viel. Maar nu zie je ontwikkelingen op gang komen. De nieuwste batterij is in twintig minuten op te laden. Probleem is alleen dat dat niet lukt via een normaal stopcontact. Er is een speciaal oplaadstation voor nodig.'

Ondanks zijn enthousiasme beseft Westerling dat het nog wel even duurt voordat de e-car ons straatbeeld bepaalt. Hij wijst op 'overgangsmoedellen' die er al zijn. 'Zoals de plug-in hybride auto's, waarin je elektrisch rijdt voor korte ritten en overschakelt op een benzinemotor voor langere afstanden.'

Bij Shell denken ze dat de 'overgangperiode' waar Westerling het over heeft, wel eens langer kan duren dan menigeen denkt. Zeker wat vracht-

verkeer betreft. 'Het verwachtingspatroon voor elektrisch rijden is veel te hoog', zei Shell Nederland-directeur Peter de Wit onlangs in Het Financieele Dagblad. De Wit verdedigde de keus van Shell om te focussen op biobrandstoffen, die ook een bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot, en wellicht eerder op grote schaal winstgevend zijn.

Deze woorden worden onderschreven door Wilfred Hadders, oprichter van Sunoil Biodiesel in Emmen en bestuurslid van de Vereniging Nederlandse Biodiesel Industrie (VNBI). Volgens Hadders valt er nu al veel meer te halen uit biobrandstoffen, en hij doet een beroep op de overheid om het gebruik ervan meer te stimuleren. Met Sunoil geeft hijzelf het goede voorbeeld en zet hij pompstations in Nederland neer, waar pure biodiesel getankt kan worden, dus niet alleen een mengvorm.

Net zoals de netbeheerders met hun oplaadpunten de e-car willen lanceren, wil Hadders met deze pompstations de markt voor biodiesel een zet in de rug geven. 'De elektrische auto moet nog heel wat ontwikkelmomenten doormaken. Ik denk dat het nog zeker tot 2020 zal duren voordat er een auto is die in 5 minuten is op te laden. Dit terwijl je nu al voor 100% op biobrandstoffen kunt rijden', aldus Hadders. ■



---

Jonge ondernemers jagen ontwikkeling elektrische auto aan. Bekijk de videoreportage op [www.fd.tv](http://www.fd.tv)

**fd.tv**  
het financiële dagblad

**Versnelling  
Batterijtechnologie  
heeft lang stil-  
gestaan, omdat olie  
zo goedkoop was  
Te optimistisch?  
Het verwachtings-  
patroon voor  
elektrisch rijden is  
veel te hoog, zegt  
Shell, dat inzet op  
biobrandstoffen**



Chevrolet Volt

Foto: Reuters

---



De elektrische Dodge Zero op de auto show in Peking vorig jaar. Foto AP