

‘Over vijf jaar boomt de elektrische auto’

Interview met Arthur Vijghen, managing director The New Drive

BART VAN MOERKERKE

De elektrische auto is niet meer zo zeldzaam in het straatbeeld, en iedereen raakt stilaan vertrouwd met elektrische laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Maar de grote *boom* blijft voorlopig uit. Wanneer komt die er en zijn we er klaar voor? Dat vroegen we aan expert Arthur Vijghen. “Op dit ogenblik zijn we nog mee in Vlaanderen en België, maar op de verwachte enorme sprong van de elektrische auto zijn we helemaal niet voorbereid. En die komt er snel aan, over vijf jaar beginnen we massaal elektrisch te rijden.”

Arthur Vijghen is de oprichter van The New Drive, een nog jonge onderneming met expertise op het vlak van elektrische mobiliteit, het vergroenen van wagenparken, het stimuleren van fietsen en deelfietsen, vervoerregio's en nieuwe mobiliteitsconcepten. “Typisch aan transitietrajecten is dat ze heel veel procesmanagement en procesbegeleiding vragen. Om te verduidelijken wat procesmanagement kan betekenen, geef ik altijd het voorbeeld van Alexander D'Hooghe, de intendant die het Oosterweeldossier heeft vlot getrokken. Als je kijkt naar elektrische mobiliteit, stel je vast dat de technologie aanwezig is, dat er beleidsmatig wel een en ander gebeurt en dat de gebruikers er stilaan voor openstaan, maar dat ze toch moeilijk echt op gang

geraakt. Iedereen kijkt een beetje naar elkaar. Die leemte willen wij invullen door het proces in kaart te brengen, de vele partners te verzamelen, samen een traject uit te tekenen en te kijken hoe we de transitie kunnen versnellen. Dat is nodig want de boom van de elektrische auto staat voor de deur en we moeten met zijn allen aan de slag om de boot niet te missen.”

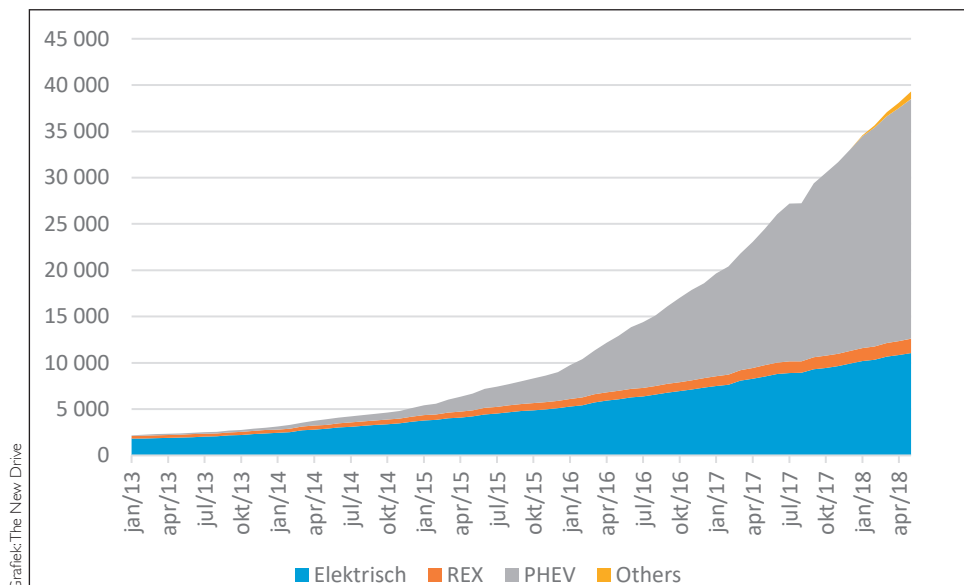
Hoe is het gesteld met de elektrische auto in ons land?

“Het aanbod hier is ongeveer gelijk aan dat in vele andere Europese landen. Er is een gelimiteerde productie van elektrische auto's en de constructeurs verdelen die afhankelijk van het verschil in vraag tussen landen. Die vraag wordt in belangrijke mate gestuurd door de incentives van overheden. Op dat vlak doet België het niet slecht, zeker niet voor vennootschappen. Voor hen maakt het geen verschil of ze een diesel-, benzine- of elektrische auto kopen, de total cost of ownership is vergelijkbaar. Voor particulieren is er sinds vorig jaar een premie. Daardoor is de extra kostprijs van een elektrische auto na zes, zeven jaar terugverdiend. Ook vzw's en autodeelsystemen kunnen een beroep doen op die premie.

Toch is minder dan één procent van het wagenpark elektrisch. Maar als je naar de nieuwe inschrijvingen kijkt, zie je wel een shift. De belangrijkste is die van diesel naar benzine, maar daaronder is er ook een omslag naar elektrische auto's en plug-in hybrides. Die maken al vier procent van de nieuwe inschrijvingen uit,

vooral bij vennootschappen. Dat is opmerkelijk als je weet dat het aanbod toch klein blijft - er zijn een 20-tal modellen van elektrische auto's en een 25-tal plug-in hybrides, voor diesel en benzine zijn er dat ongeveer 500 -, dat de batterijcapaciteit van elektrische voertuigen nog vrij beperkt is en dat de laadinfrastructuur nog beter kan. Al bij al doen we het niet slecht.

De komende twee, drie jaar zal er enorm veel veranderen, zowel voor personenwagens als voor bussen. Voor bussen staan



Evolutie van het aantal inschrijvingen van elektrische wagens in België, volgens type aandrijving: BEV = batterij elektrisch; PHEV = plug-in hybride; REX = range extended voertuigen (zoals de BMW i3); Others = quadricycles (zoals de Renault Twizy).

Foto: The New Drive



Arthur Vijghen: "Er moet een duidelijk economisch bewustzijn komen van het belang van elektrisch vervoer. We zouden de vele miljarden euro's die nu naar Saoedi-Arabië, de VS en andere landen gaan, in de lokale economie kunnen houden."

we al iets verder, die zullen vanaf 2020-2021 zonder subsidies kunnen concurreren. De auto's volgen vanaf 2023-2024, dan zal je zonder ecofiscaliteit de extra investering vanaf het eerste jaar terugverdienen. Ik verwacht het grote offensief van de automerken vanaf 2020 omdat dan de Europese spelregels op het vlak van uitstoot strenger worden. Intussen neemt de batterijcapaciteit zeer snel toe. Tot voor kort hadden auto's een range, in reële omstandigheden, van 150 kilometer; nu gaat die al naar 250 à 300 kilometer. En de prijs van batterijen zakt zeer snel, hun energiedensiteit neemt toe – wat wil zeggen dat er meer energie in eenzelfde volume kan – net als hun soortelijk gewicht – waardoor er meer batterijcapaciteit is per kilogram."

Voor bussen staan we al iets verder, zegt u, maar De Lijn begint nog maar aan de omschakeling. Onlangs werden zelfs nog enkele dieselbussen besteld.

"We staan voor een gigantische opgave. Vlaams mobiliteitsminister Weyts wil de uitstoot van alle stedelijke busvervoer in 2025 tot nul herleiden. The New Drive heeft samen met VITO en de

twee busfederaties het ZEB-platform opgezet, zero emissie busvervoer. We krijgen daarvoor steun van de Vlaamse overheid. Bij die omschakeling komen typisch organisatorische vraagstukken kijken. Je hebt voldoende laadinfrastructuur nodig, je moet neetaansluitingen realiseren, je moet met lokale besturen praten omdat er misschien ingrepen in de publieke ruimte nodig zijn, je moet de dienstverlening bekijken omdat er voldoende oplaadtijd moet zijn. Je raakt ook aan de business case van de private operatoren omdat ze grote investeringen moeten doen, waardoor hun contract met De Lijn misschien een langere looptijd moet hebben dan vandaag. Enzovoort. We brengen De Lijn, de private operatoren, leveranciers, energiespelers, lokale besturen samen om te kijken wat er nodig is om de transitie te versnellen. Transitie kost niet alleen geld, maar ook tijd. Als we in 2025 klaar willen zijn, hebben we geen tijd meer te verliezen. Zeker niet als je weet dat er tussen de bestelling van een elektrische bus en de levering ervan al gauw twee jaar ligt. Het aanwakken van de sense of urgency is een deel van onze job. Het goede nieuws is dat de investering in elektrische bussen zichzelf terugverdient, mits de juiste omgevingsfactoren. Ze zijn zeer efficiënt en veel goedkoper in exploitatie dan diesels."

Kunt u even verduidelijken wat u bedoelt met de juiste omgevingsfactoren?

"De contractduur is een van de omgevingsfactoren. De terugverdiendtijd van elektrische bussen ten opzichte van dieselbussen is afhankelijk van de exploitatietermijn: hoelang geeft De Lijn de exploitatie aan de private operator? Contracten lopen vandaag typisch over 10 jaar, maar met de huidige prijzen worden elektrische bussen pas terugverdiend op 10 à 14 jaar. Een andere omgevingsfactor is het exploitatierisico van de laadpunten onderweg. We gaan er hierbij van uit dat de overheid - De Lijn, de stad,



Foto: The New Drive

"De energie-opgave waarvoor we staan zal steeds meer lokaal worden opgelost, op het niveau van steden of agglomeraties. In dat opzicht is het merkwaardig dat wij nu met Fluvijs een centralisatie meemaken op het vlak van energie, terwijl we net naar een decentralisatie van aanbod en vraag gaan. In Nederland bijvoorbeeld komen er naast vervoerregio's ook energieregio's."

de netbeheerder - mee investeert in de laadinfrastructuur. Je kunt dat financieel en organisatorisch niet in handen van de bus-operator leggen. Want aanvankelijk zal die infrastructuur niet efficiënt benut worden, met bijvoorbeeld één laadpunt voor één buslijn. Het wordt pas rendabel als er meerdere bussen hetzelfde laadpunt gebruiken."

Terug naar de personenwagens. Hoe staat het met de laadinfrastructuur?

"Vooreerst moet ik zeggen dat elektrisch rijden wat opladen betreft fantastisch is. Zelfs als je auto elke dag aan de stekker moet, is dat een handeling van amper tien seconden. Vergelijk dat met in weer en wind en op een vaak onaangename plek elke week staan tanken en de keuze is vlug gemaakt. Je moet een onderscheid maken tussen laden thuis, laden op het werk en laden onderweg. Laden onderweg kan op twee locaties gebeuren. Op je bestemming of echt onderweg. In het eerste geval rijd je bijvoorbeeld naar zee en je auto staat daar enkele uren stil. In België zijn er vandaag 2.000 publieke laadpunten. Afhankelijk van het type voertuig en de laadpaal is de snelheid van opladen tussen 40 en 100 kilometer per uur. Dat is dus geen probleem. Als je tijdens een lange rit onderweg wil bijladen heb je een snellader nodig. Die laadt nu al 250 kilometer per uur en dat zal in de toekomst alleen nog maar toenemen. De Benelux heeft een prima dekkend netwerk van snellaadinfrastructuur, langs de autosnelwegen, de gewestwegen en ook in stadscentra. Brussel bijvoorbeeld heeft vijftig licenties voor elektrische taxi's toegelaten. Die kunnen overdag snel bijladen."

Wie zijn de Europese koplopers in elektrische mobiliteit?

"De typische voorlopers zijn Nederland en Noorwegen. Nederland staat op het vlak van laadinfrastructuur het verst en heeft de grootste dichtheid aan laadpunten per inwoner. Amsterdam bijvoorbeeld heeft dubbel zoveel laadpunten als heel Vlaanderen. Nederland heeft hier vroeg in geïnvesteerd en is heel genereus geweest met incentives voor lokale besturen. Het leefmilieu speelde daarin mee omdat er met het elektrificeren van mobiliteit snellere winsten geboekt kunnen worden op het vlak van

luchtkwaliteit dan bijvoorbeeld via het aanpakken van de verwarming van huizen. Maar Nederland zag in de elektrische mobiliteit ook een economische sector met toekomst. Tot voor twee jaar hebben onze noorderburen zeer sterk ingezet op plug-in hybrides, nu gaan ze voor de elektrische auto. De laadpunten zijn er, de consument is er klaar voor. Op die grotere vraag spelen constructeurs natuurlijk in en ze brengen veel meer elektrische auto's naar Nederland dan naar België. Er rijden er intussen 25 à 30.000, bij ons 9 à 10.000.

In Noorwegen wordt de duidelijke strategische keuze voor elektrische mobiliteit door alle politieke partijen gedragen. Ook al is het land een grote exporteur van olie en gas, zelf wil het er minder afhankelijk van worden. Daardoor kan het meer fossiele brandstoffen uitvoeren en daar geld mee verdienen. Bij ons is de beleidsmatige urgentie eigenlijk laag. Er moet een duidelijk economisch bewustzijn komen van het belang van elektrisch vervoer. We zouden de vele miljarden euro's die nu naar Saoedi-Arabië, de VS en andere landen gaan, in de lokale economie kunnen houden. Investeer in het bouwen van laadstations, bekijk de elektrische auto als een mogelijkheid om de energie van zon of wind op te slaan op wijkniveau, school de medewerkers van autodealers om tot elektrotechniekers. Die strategische opportuniteiten grijpen we nu nog niet en dat maakt dat we niet bij de echte koplopers zijn."

Steeds weer duikt de discussie van de kip en het ei op. Zijn er onvoldoende elektrische auto's omdat er onvoldoende laadinfrastructuur is? Of is het omgekeerd?

"Je kan daar lang over palaveren, maar uiteindelijk gaat het over het maken van keuzes. Willen we als overheid inzetten op elektrische mobiliteit of niet? Wij hebben wat langer gewacht. Marktspelers zoals Allego, Nissan en EDF Luminus hebben de grote investeringen in laadinfrastructuur volledig zelf gedragen, zonder steun van de overheid. Het gevolg voel je ook als eigenaar van een elektrische auto. Aan een publieke laadpaal betaal je 32 à 33 eurocent per kWh, thuis 25 cent en bij je werkgever 15 cent. Iemand die 15.000 kilometer per jaar rijdt, betaalt 200 euro meer aan elektriciteit als hij publiek oplaadt en niet thuis. Is er laadinfrastructuur op het werk, dan bespaart hij zelfs 500 euro."

Afwachten kan misschien ook een verstandige strategie zijn in een sector die zeer snel evolueert. Wie vooroploopt, loopt volgens de wet van de remmende voorsprong het gevaar al snel voorbijgestoken te worden.

"Een afwachten heeft inderdaad soms voordelen, maar het grote nadeel is dat je de boot mist. De Antwerpse mobiliteitschepen Koen Kennis heeft al aangekondigd dat er tegen 2025 een Antwerps openbaarvervoerbedrijf komt. De stad zal dat waarschijnlijk niet zelf doen maar een contract in de markt zetten. Alle grote jongens uit het buitenland weten alles van elektrische mobiliteit. In Vlaanderen hebben enkel De Lijn en misschien een enkele operator een beetje kennis. Ze kunnen nooit dezelfde knowhow opbouwen als de leidende bedrijven en dus is de kans groot dat ze naast dat contract grijpen. Als De Lijn straks



Foto: The New Drive

"We gaan ervan uit dat de overheid - De Lijn, de stad, de netbeheerder - mee investeert in de laadinfrastructuur voor bussen onderweg. Je kunt dat financieel en organisatorisch niet in handen van de private busoperator leggen."

Foto: The New Drive



“Men heeft het de gemeenten zeer makkelijk gemaakt door het plaatsen van laadpalen aan Eandis over te laten. Ze kunnen intekenen, Eandis regelt alles. Een ongewenst effect is dat de kennis niet bij gemeenten zit en dat er geen gevoel van hoogdringendheid is.”

de concurrentie moet aangaan met buitenlandse openbaarvervoeraanbieders rijst hetzelfde probleem. De meeste private operatoren van De Lijn hebben helemaal niet in elektrische mobiliteit geïnvesteerd, zij zullen geen rol van betekenis kunnen spelen. Je ziet ook dat de meest succesvolle laadbedrijven in Nederland zaten, niet in België. Ze zijn opgekocht door grote energiebedrijven zoals Engie, Shell of Total. Fastned en Allego, twee grote spelers op het vlak van snelladers, komen uit Nederland. Al die opportuniteiten zijn aan Vlaanderen voorbijgegaan. De Vlaamse en federale overheid moeten echt strategische keuzes maken op lange termijn, een plan en een visie uittekenen dat als kader voor het beleid dient. Ter vergelijking, in Eindhoven rijden honderd elektrische bussen, De Lijn heeft er nu zes gekocht voor twee of drie lijnen. Schaalvergroting is absoluut noodzakelijk.”

Wat is de rol van lokale overheden?

“Een lokale overheid moet zelf het goede voorbeeld geven, uiteraard, en moet elektrische mobiliteit faciliteren en stimuleren, bijvoorbeeld door in laadinfrastructuur te voorzien. Men heeft het de gemeenten natuurlijk wel zeer makkelijk gemaakt door het plaatsen van laadpalen aan Eandis over te laten. Ze kunnen intekenen, Eandis regelt alles. Een ongewenst effect is dat de kennis niet bij gemeenten zit en dat er geen gevoel van hoogdringendheid is. De opdracht voor het uitrollen van laadinfrastructuur is tot 2020 aan Eandis toevertrouwd. Vlaanderen zou er goed aan doen dat daarna niet meer zo centraal te organiseren. Leg die rol bij lokale overheden of regio's. Daar gebeurt het. Lokale besturen kunnen verder ook inzetten op de elektrificatie van taxi's, van het schoolvervoer, van het doelgroepenvervoer en, op het niveau van de vervoerregio, van bussen.

Ook op het gebied van de relatie tussen mobiliteit en energie hebben gemeenten een rol. Er zijn buitenlandse voorbeelden waarbij lokaal opgewekte energie op wijkniveau wordt benut voor elektrische voertuigen. Omgekeerd wordt 's avonds energie aan auto's onttrokken om te koken, de televisie in te schakelen, enzovoort. De energie-opgave waarvoor we staan zal steeds

meer lokaal worden opgelost, op het niveau van steden of agglomeraties. In dat opzicht is het merkwaardig dat wij nu met Fluvius een centralisatie meemaken op het vlak van energie, terwijl we net naar een decentralisatie van aanbod en vraag gaan. In Nederland bijvoorbeeld komen er naast vervoerregio's ook energieregio's. Dat is typisch aan transitievraagstukken: hoe groter de schaal van de opgave, hoe moeilijker het is om ze te tackelen. Maar breek je de opgave in stukjes, dan wordt de transitie behapbaar.”

Kan het elektriciteitsnetwerk de massale elektrificatie van auto's aan?

“Vandaag of morgen is er geen probleem, maar als er straks miljoenen elektrische auto's rondrijden hebben we wel een probleem. Als we die allemaal 's avonds opladen, dan zijn noch onze productie noch ons lokale distributienet daar klaar voor. Ondanks het feit dat ons elektriciteitsnet een van de beste van de wereld is, zullen we erin moeten investeren. En we zullen de gebruikers van elektrische auto's ertoe moeten aanzetten om niet om 17 uur op te laden maar na 21 uur. Doen ze het toch om 17 uur, dan zal het meer kosten. Dat vraagt investeringen, dat vraagt een slimme meter, dat vraagt nieuwe manieren om het gedrag van de gebruiker te sturen.

Die gedragsverandering in gang zetten wordt misschien wel de grootste uitdaging. In Nederland lopen al enkele proefprojecten, die moeten wij ook opzetten. Wachten is geen optie als onze CO₂-uitstoot in 2050 95 procent lager moet zijn dan in 1990. Dan hebben we geen tijd meer te verliezen. Dat is de reden

“Vandaag of morgen is er geen probleem, maar als er straks miljoenen elektrische auto's rondrijden hebben we wel een probleem. Als we die allemaal 's avonds opladen, dan zijn noch onze productie noch ons lokale distributienet daar klaar voor.”

waarom we met Energyville en drie Nederlandse partners, en met de steun van het departement Omgeving, het Kennisplatform Slim Laden hebben opgericht. We organiseren workshops, excursies om samen kennis over slim laden te ontwikkelen. We zullen een visie voorleggen met een roadmap voor de komende tien, twintig jaar. Elektrische mobiliteit biedt gigantische mogelijkheden, maar vandaag gebeurt er te weinig.”

Wanneer wordt de elektrische auto mainstream?

“De elektrische wagen is superieur aan de benzine- en diesel-auto op het vlak van energie-efficiëntie, geluid, comfort, rijbeleving. Over vijf jaar, als elektrische auto's evenveel kosten als hun evenknieën op fossiele brandstoffen, is het hek van de dam. Dan zullen we massaal elektrisch gaan rijden.” ■

Trefwoorden: beleid (lokaal), De Lijn, elektromobiliteit, laadinfrastructuur, openbaar vervoer, The New Drive.