

# RIJDEN OP BATTERIJEN



**GROENLINKS**  
ZIN IN DE TOEKOMST

[WWW.GROENLINKS.NL](http://WWW.GROENLINKS.NL)

# RIJDEN OP BATTERIJEN

*Tien punten plan GroenLinks voor het stimuleren van de elektrische auto*

*- Kees Vendrik -*

Naar het werk in 2015. 's Morgens start je je elektrische auto, die 's nachts voor de deur is opgeladen. Je rijdt van huis naar je werk. Op de parkeerplaats is een oplaadpunt waar je auto even bij kan 'tanken'. 's Avonds ligt op de deurmat ligt de rekening van je elektriciteitsbedrijf. Dat heeft geïnvesteerd in de batterijen van jouw auto. En in de windmolens die de stroom opwekken.

## **Klimaatcrisis**

Op dit moment is het almaar groeiende verkeer één van de belangrijkste oorzaken van de klimaatcrisis. Het autoverkeer stoot teveel CO<sub>2</sub> en roet uit. De uitbreiding van wegen maakt die problemen nog groter, omdat het ruimte biedt aan nog meer auto's. Natuurlijk is er lang niet altijd een alternatief voor de auto voorhanden. Juist daarom is het van groot belang de autoritten die we maken zo schoon mogelijk zijn.



GroenLinks vindt dat het de hoogste tijd is massaal over te stappen op elektrische auto's, wat moet lukken als de overheid met het bedrijfsleven alles op alles zou zetten om een doorbraak te forceren. Omdat Europa draait met het stellen van stevige normen aan de uitstoot van auto's, lukt het maar nauwelijks om zuiniger auto's de weg op te krijgen. Het ontbreekt het kabinet duidelijk aan visie om het tij te keren. Het is pappen en nathouden. Keer op keer wordt er gekozen voor oude antwoorden op de problemen van vandaag en morgen.

Om de klimaatcrisis een halt toe te roepen, moeten alle beschikbare maatregelen en middelen uit de kast gehaald worden om de uitstoot door het verkeer te beperken. Dat betekent: veel meer openbaar vervoer ten koste van extra asfalt, meer thuiswerken, de kilometerheffing en last but not least: het optimaal inzetten van auto-techniek, die tot echte doorbraakoplossingen leidt.

### **Elektrisch heeft de toekomst**

Elektrische auto's hebben de toekomst. Ga maar na: ten opzichte van de auto's die we nu kennen, met een gewone verbrandingsmotor waar benzine of diesel in verstoekt wordt, zijn elektrische auto's stukken schoner en een factor twee efficiënter. Door de hoge efficiency van batterijen gaat er bij elektrische aandrijving véél minder warmte verloren. GroenLinks vindt bovendien dat de stroom waarmee elektrische auto's worden opgeladen afkomstig moet zijn van zon- of windenergie. We leven dan nog niet van de wind, hebben nog steeds te weinig tijd om in de zon te liggen, maar rijden er wel op.

Door de razendsnelle technologische ontwikkelingen, komen de oplossingen voor de technische hobbels die genomen moeten worden voor grootschalige introductie van de elektrische auto binnen handbereik. De accu's of batterijen zijn steeds lichter geworden. Met batterijen aan boord met een opslagcapaciteit van twintig kilowattuur, kun je ongeveer 150 kilometer rijden. Daarmee is de actieradius van de elektrische auto behoorlijk toegenomen. Met een snellader kunnen de batterijen binnen een kwartier worden opgeladen. Dat past prima bij de goede vuistregel: twee uur rijden, kwartiertje rust. Desnoods kan een kleine motor op fossiele brandstof worden ingebouwd, om grotere afstanden te overbruggen en tussentijds opladen geen optie is.

Allemaal goed nieuws, maar waarom rijdt de elektrische auto dan nog niet rond? Dat heeft veel te maken met de laksheid van onze overheid. Die heeft wel de mond vol van innovatie, maar doet betrekkelijk weinig. Daar waar Portugal, Spanje, Frankrijk, Engeland en Denemarken zich vastleggen op concrete doelen voor aantallen elektrische auto's en oplaadpunten. Waar Californië en Israël al beginnen met uitvoeren van plannen blijft het bij ons bij praten en doen we niets.

GroenLinks ziet grote kansen voor schone, duurzame technologieën en voor de rol die het Nederlandse bedrijfsleven daarbij kan spelen. Want innoveren is ook geld verdienen. Juist nu veel bedrijven, gedwongen door de gevolgen van de kredietcrisis in Den Haag aankloppen voor overheidssteun, kunnen groene doorbraken geforceerd worden. Grijp nu het moment aan en kom tot afspraken en maatregelen om groene antwoorden te geven op de kredietcrisis. De nieuwe president van de VS durft nu het voortouw te nemen en ook andere Europese landen grijpen het moment aan de verkeersector groener te maken. Nederland kan niet achterblijven.

GroenLinks stelt een tienpuntenplan voor om de doorbraak van de elektrische auto in Nederland te bereiken. Wij doen een beroep op het kabinet en het bedrijfsleven deze handschoen op te pakken en van de nood een deugd te maken: groene investeringen om de EKonomie te stimuleren.

## **Tien punten plan GroenLinks voor het stimuleren van de elektrische auto**

### **1. STEL DOELEN**

Portugal heeft contracten getekend waarmee de infrastructuur om elektrisch te rijden over drie jaar een feit is. In Israël rijden de eerste elektrische auto's volgend jaar al door Jeruzalem. Spanje wil één miljoen elektrische auto's op de weg hebben in 2014. Nederland dreigt de boot te missen, al is het maar omdat de vraag naar elektrische auto's het aanbod overtreft. GroenLinks wil dat het kabinet zich vastlegt op afrekenbare doelen.

### **2. GEBRUIK DE KILOMETERHEFFING**

Wie nu een elektrische auto koopt, krijgt een fiks voordeel op de aanschafbelasting voor die auto en betaalt bovendien geen wegenbelasting. Het is belangrijk dat de fiscale voordelen voor elektrische auto's voorlopig blijven bestaan. Door de kilometerheffing zo vorm te geven, dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> fors meetelt bij het kilometertarief, blijven die voordelen behouden.

### **3. GEEF HET GOEDE VOORBEELD**

De overheid zelf heeft veel auto's in haar bezit, of least ze. Laat de overheid dus zelf het goede voorbeeld geven en zo snel mogelijk helemaal op elektrisch overschakelen. Elektrische auto's voor ambtenaren en oplaadpalen bij ministeries dus.

### **4. INVESTEER IN ONTWIKKELING VAN TECHNOLOGIE**

Het gaat de goede kant op met de ontwikkeling van batterijen. De energiedichtheid neemt toe, waardoor de actieradius van de auto's groter wordt. Ook wordt er vooruitgang geboekt met het snel opladen. Toch blijft het ontwikkelen van nieuwe technologie voor nog betere batterijen en langere levensduur van groot belang. Ook de elektronica die ervoor zorgt dat je veilig kunt laden en informatie geeft over de ladingstoestand van je batterijen is nog volop in ontwikkeling. De overheid moet investeren in technologie die ons (letterlijk) op weg helpt.

### **5. ZORG VOOR ELEKTRISCHE INFRASTRUCTUUR**

De overheid moet razendsnel aan de slag om te zorgen dat er een netwerk van oplaadpunten komt. De overheid moet daarom snel aan tafel met elektriciteitsbedrijven en netbeheerders, die de sleutel voor zo'n systeem in handen hebben. Denk ook aan beheerders van parkeergarages, P&R's, hotels, wegrestaurants, etc. Zorg voor een stimuleringsregeling als steun in de rug.

### **6. TREK LEASEBEDRIJVEN OVER DE STREEP**

Voorlopig zijn elektrische auto's weliswaar goedkoop in het gebruik, maar nog duur in de aanschaf. Een set batterijen van om 150 kilometer te rijden kost nu nog meer dan 20.000 euro. Die kosten zijn terug te verdienen, maar zullen voor veel gewone consumenten een te grote

investering zijn. Meer voor de hand ligt dat leasemaatschappijen het voortouw nemen, zodat de kosten gespreid kunnen worden. Omdat het Rijk van plan is marktleider Leaseplan financieel te gaan ondersteunen, kunnen hierover spijkers met koppen geslagen worden.

### **7. DEK DE RISICO'S AF: STEL JE GARANT**

Nieuwe technieken brengen risico's met zich mee. Omdat de levensduur van de batterijen nog niet helemaal vaststaat, is moeilijk te bepalen hoe snel een investering is terugverdiend. Daarom moet de overheid een garantiefonds instellen, waarmee de risico's voor bedrijven en andere eigenaren tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht. Juist dit soort maatregelen wekken het vertrouwen van consumenten en bedrijven.

### **8. VERGEET DE BUS NIET**

Omdat stadsbussen een beperkte actieradius hebben, is juist het stadsvervoer een geschikte sector om ook op elektriciteit over te stappen. Ook hybride bussen (met zowel een reguliere als een elektromotor) zijn een prima optie. Elektrische bussen worden nog in Nederland geproduceerd ook.

### **9. ZORG VOOR DUURZAME ENERGIE**

Hoewel elektrische auto's sowieso veel zuiniger zijn dan auto's die op benzine of diesel rijden, wordt verkeer pas echt duurzaam als de energie afkomstig is van zon, wind of duurzame biomassa. Extra aantrekkelijk is dat de overcapaciteit die windmolens 's nacht produceren prima gebruikt kan worden om auto's op te laden. Elektriciteitsbedrijven kunnen hun voordeel met het gebruik van de buffercapaciteit die de batterijen vormen. Een sommetje: om tien procent van de nachtelijke capaciteit van tien gigawatt aan windmolens op te slaan, heb je 175.000 elektrische auto's nodig. Nederland wekt nog veel te weinig schone stroom op, ook dat vraagt om forse investeringen. Dat kan hier, maar waarom niet ook in de Sahara?

### **10. GA PRATEN MET NEDCAR**

Menigeen houdt zijn hart vast over de toekomst van het Limburgse Nedcar. Dat terwijl het bedrijf eigendom is van Mitsubishi, een voorloper op het gebied van elektrische auto's. Laten we dus van de nood een deugd maken. Overheidssteun is voor GroenLinks bespreekbaar, als Nedcar zich op elektrische auto's concentreert. Gezien de te verwachten druk op de markt, zou het prachtig zijn als Nederland haar eigen fabriek voor elektrische auto's creëert. Nederland kan een centrum van bedrijvigheid rond elektrisch wegverkeer worden. De Denen aten ons de kaas van het brood met windenergie. Dat hoeven we niet nog eens te laten gebeuren, toch?