

ANALYSE

Fossiel rijden is in 2030 echt alleen nog voor dinosauriërs

Kan Nederland vanaf 2030 alleen nog nieuwe auto's verkopen die elektrisch zijn, zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord? In een rapport dat donderdag verschijnt, zet adviseursbureau PwC de belangrijkste kwesties (aanbod, betaalbaarheid, laadpunten, capaciteit stroomnet) op een rij. Conclusie: ja, het kan.

Bard van de Weijer 25 maart 2021, 05:00



Laadpaal om een elektrische auto op te laden. Beeld Marcel van den Bergh

Is er genoeg aanbod?

In Nederland worden in goede jaren ongeveer 400 duizend nieuwe auto's verkocht, die in 2030 dus elektrisch moeten zijn. Vorig jaar werden in Nederland ongeveer 73 duizend e-auto's verkocht en groei naar 400 duizend is mogelijk volgens PwC, nu alle autofabrikanten zich richten op elektrificatie.

Stan Berings, partner bij PwC en sectorleider automotive: 'Ze kunnen elektrisch niet meer negeren, omdat strenge CO₂-normen enorme boetes gaan opleveren.' Als de CO₂-boetes worden doorberekend in de kostprijs van fossiele auto's, zijn die financieel volgens Berings niet meer aantrekkelijk.

Dus gaat het roer om. Neem Volkswagen, dat vorige week aankondigde dat het zes megafabrieken voor accu's in Europa gaat bouwen. Audi verwacht over twee tot drie jaar evenveel te verdienen op accu-auto's op benzine- en dieselauto's.

Worden e-auto's beter betaalbaar?

Elektrische auto's zijn duur, maar hierin komt langzaam verandering. Het aanbod groeit (ook uit China, dat voorzichtig voet aan de grond zet in Europa), accuprijzen dalen nog steeds. Marktvorser Bloomberg New Energy Finance voorziet dat het luxere segment vanaf 2022 even duur is als benzineauto's. PwC denkt dat kleinere auto's, die op een volle accu 300 kilometer ver komen, rond 2025 dit niveau bereiken. Consumenten zullen dan massaal voor elektrisch kiezen, al was het maar uit onzekerheid over de restwaarde van een brandstofauto.

Dat het snel gaat, blijkt uit het feit dat (opnieuw) VW vorige week een kleine e-middenklasser aankondigde voor minder dan 30 duizend euro.

Dacia lanceerde deze week de kleine Spring, die minder dan 18 duizend euro kost.

De komende jaren ontstaat ook een tweedehandsmarkt, doordat leaseauto's die de afgelopen jaren zijn verkocht, als occasion worden aangeboden. Nederland heeft het voordeel dat de laadinfrastructuur hier beter is dan in (Oost-Europese) landen, waar nu veel auto's naartoe worden geëxporteerd. Berings: 'De tweedehandsmarkt is hierdoor meer gebonden aan noordwest-Europa.'

Hoogleraar Systems & Control aan de TU Eindhoven Maarten Steinbuch (tevens promotor van de e-auto), kan zich grotendeels vinden in de conclusies van het PwC-rapport. Hij ziet de (lagere) aanschafprijs als belangrijkste succesfactor voor de e-auto en verwacht dat in 2024 een betaalbare e-auto met voldoende actieradius beschikbaar is in veel segmenten. 'Dan wordt het interessant. Dan hoeft je het niet meer te hebben over lagere onderhouds- en brandstofkosten. Dan wordt een psychologische barrière geslecht.'

Steinbuch denkt dat over drie tot vier jaar de helft van de nieuwe auto's al elektrisch is. 'Durf je dan nog een benzineauto te kopen? Al is het maar doordat mensen zich meer en meer moeten verantwoorden tegenover de bureaus, die wel elektrisch rijden.'

Loopt het Rijk te veel geld mis?

De opkomst van de e-auto betekent een risico voor de staatskas. Doordat geen bpm wordt betaald (een belasting op basis van de CO₂-uitstoot die over nieuwe auto's geheven wordt; over een nieuwe Renault Mégane moet bijvoorbeeld ruim 4.500 euro bpm worden betaald) en veel minder brandstofaccijns wordt geheven, dreigt de rijksoverheid 2,9 miljard euro mis te lopen. Slechts een klein deel daarvan wordt gecompenseerd door

accijns op stroom die e-auto's verbruiken: 0,3 miljard euro. Subsidies moeten daarom rond 2025 afgebouwd, stelt PwC.

Rekeningrijden of kilometerbeprijzing is ook een optie om de staatskas te spekken, maar invoering vergt tijd en is kostbaar. Daarom stellen de consultants een vorm van laadpaalbelasting voor, om het wegvallen van accijnzen tijdelijk op te vangen. Mede-auteur Fons Kop van PwC: 'Op zeker moment moet ook e-rijders de echte prijs gaan betalen.'

Steinbuch stelt eveneens dat kilometerbeprijzing veel voeten in aarde heeft. Invoering van bpm voor e-auto's is volgens hem na 2025 onvermijdelijk.

Autokoepel Bovag wil liefst zo min mogelijk overheidsingrijpen. 'Laat de markt haar werk doen', zegt een woordvoerder. Dus geen Europees verbod op verbrandingsmotoren en niet te veel subsidies. 'Zonder overheidsbemoediging gaat met misschien wel sneller dan gedacht.'

Zijn er straks genoeg laadpunten?

Om miljoenen e-auto's te kunnen laden, moeten er snel veel laadpalen bij komen. Heel veel: ongeveer zeshonderd per dag. En er moet vandaag begonnen worden. Een tekort aan technici vormt een bedreiging, zegt Berings. 'Aan de andere kant zie je dat er veel nieuwe bedrijven uit de grond gestampt worden, soms met olieconcerns achter zich, zoals Total, dat Pitpoint heeft. Er gaat veel geld heen.'

De rijksoverheid zou volgens de consultants de regie moeten overnemen van gemeenten, om te voorkomen dat er lokaal grote verschillen ontstaan in laadpaaldichtheid.

Kop van PwC ziet mogelijkheden om transferia en P+R-terreinen aan de rand van de stad in te zetten als laadpleinen, zeker nu steden meer en meer autoluw worden. Kop: 'Dan hoef je niet overal in de stad laadpalen te plaatsen en hoeven niet alle straten open voor kabels.'

Steinbuch: hoe meer langzaam-laders er zijn, hoe beter. Auto's die aan een paal hangen, kunnen worden gebruikt om stroom terug te leveren, om het elektriciteitsnet te stabiliseren.' De komende jaren komen er meer e-auto's die dit kunnen.

Kan het stroomnet het aan?

De huidige plannen voor verzwaring van het stroomnet zijn toereikend om de 1,9 miljoen e-auto's in 2030 van energie te voorzien. 'Tegen die tijd vragen e-auto's slechts 4 procent van de stroombehoefte', zegt Berings. Door het opladen goed te timen (vooral 's avonds) kan de belasting van het net worden beperkt. Al moet in sommige regio's het stroomnet worden verzwaard.

Berings ziet vooral een stabiliserende rol voor de e-auto: Auto's die aan een laadpaal hangen, kunnen op momenten van stroomoverschotten als het hard waait en de zon schijnt, het teveel in hun accu's opslaan. 'Zo leveren ze juist een bijdrage aan een stabiel elektriciteitsnet.'