



PARTNER CONTENT biedt bedrijven en organisaties de mogelijkheid eigen content te delen met de lezers van Knack.



# MEERDERHEID BELGEN HEEFT WEINIG VERSTAND VAN ELEKTRISCH AUTORIJDEN

6 op de 10 Belgen hebben nog nooit met een elektrisch aangedreven auto (mee)gereden. Toch overwegen 5 op de 10 om die stap te zetten wanneer ze nu een nieuwe wagen zouden kopen. Dat zijn twee opvallende conclusies uit een recente lezersbevraging bij de 18 belangrijkste magazines van Roularta Media Group.

**O**ver elektrisch autorijden doen de gekste geruchten de ronde, ook onder mensen die zich doorgaans goed informeren. Aan de basis liggen veel onwetendheid en vooroordelen. Dat blijkt uit een recente online-enquête van Roularta Research bij 2.141 vrouwelijke en mannelijke lezers van alle leeftijden van de 18 belangrijkste Nederlands- en Franstalige magazines van Roularta Media Group. De respondenten zijn representatief voor de Belgische bevolking.

## ONWETENDHEID EN VOOROOEDELEN GAAN HAND IN HAND

6 op de 10 ondervraagden geven aan dat zij nog nooit contact hebben gehad met enige vorm van elektrisch autorijden en bekennen daar weinig verstand van te hebben (zie grafiek 3). Dat heeft er wellicht mee te maken dat het onderwerp zeer uiteenlopende ladingen dekt. Sommige aspecten zijn politiek geladen en hebben een grote maatschappelijke relevantie, andere vereisen gespecialiseerde kennis inzake technologie, economie en ecologie. Dat maakt het extra moeilijk om zich een objectief

beeld te vormen van de voor- en nadelen van elektrisch autorijden. De verwarring hierover bij de bevolking wordt nog in de hand gewerkt door het onsamenhangende beleid als gevolg van



de versnippering van de politieke bevoegdheden en het ontbreken van een goed onderbouwde langetermijnvisie op (elektrische) mobiliteit. Het afvoeren van de overheidspremie bij aankoop van een elektrische auto is daar een schoolvoorbeeld van. Wie bedenkt zoiets uitgerekend op het moment dat de autowereld stilaan onder stroom komt en het modellenaanbod en rijbereik fors worden uitgebreid? Wil de politiek een minimum aan geloofwaardigheid en respect behouden, moet snel en ernstig werk worden gemaakt van een toekomstgericht en krachtig mobiliteitsbeleid.

## ZWAARD VAN DAMOCLES

Niet alleen de politiek treft schuld, ook de auto-industrie gaat niet vrijuit. Met uitzondering van enkele voortrekkers hebben de meeste constructeurs te laat geïnvesteerd in de ontwikkeling en implementatie van alternatieve aandrijving waardoor zij nu onder hoge tijdsdruk staan. Tegen 2021 moeten zij voldoen aan de strenge Europese CO<sub>2</sub>-doelstelling van 95 g/km, een verplichting die als een zwaard van Damocles boven hun hoofd hangt. Wie de CO<sub>2</sub>-norm niet haalt, moet zware boetes betalen aan Europa en riskeert groot imagooverlies. Dat geldt in het bijzonder voor de Duitse premiummerken, op uitzondering van BMW dat in 2013 de i3 op de markt bracht. Omdat het model niet het verhoopte commer-

Ondertussen gaat de actieradius flink de hoogte in, richting 300 à 400 kilometer.

cieel succes boekte, werd de ontwikkeling van een opvolger on hold gezet. Dat heeft andere pioniers zoals Renault en Nissan de kans geboden om met de ZOE en LEAF marktleider te worden in het nichesegment van de compacte elektrische auto's.

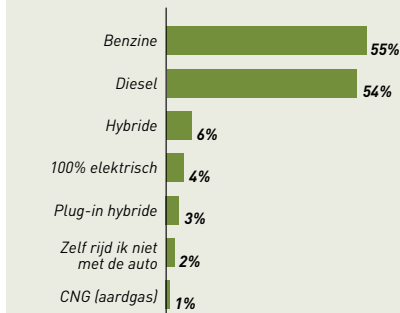
## ELEKTRISCHE AUTO'S WORDEN GOEDKOPER

Met zijn beslissing heeft BMW ook de weg geëffend voor Tesla. Met modellen met een rijbereik van 400 à 500 kilometer die bovendien mooi ogen, heeft het troetelkind

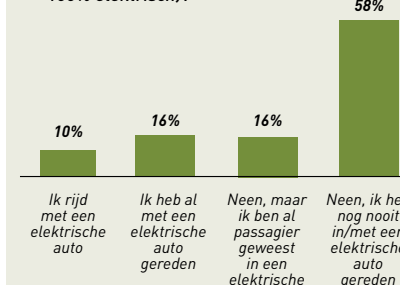
### 1. Hoeveel auto's zijn er aanwezig in uw gezin?



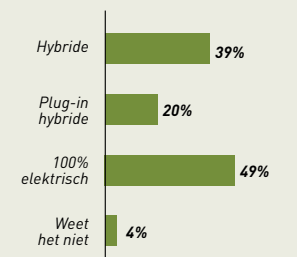
### 2. Met welk type auto rijdt u vandaag?



### 3. Heeft u reeds met een elektrische auto gereden (hybride, plug-in hybride of 100% elektrisch)?



### De auto was een...



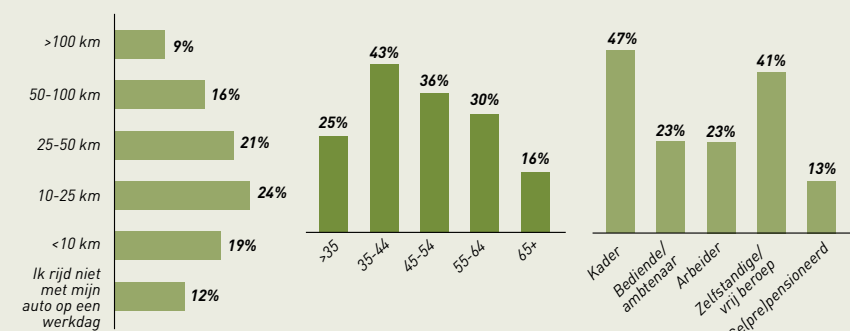


van Elon Musk de Duitse premiummerken wakker geschud. De eerste Tesla-klanten konden daarenboven gratis stroom laden aan *superchargers* die strategisch opgesteld staan langs de grote Europese verkeersassen. Met zijn geïntegreerde aanbod heeft Tesla een nieuw businessmodel geïntroduceerd en is het tegemoetgekomen aan de kritiek van lezers van de Roulartamagazines dat elektrische auto's over een te kleine actieradius beschikken en dat ons land te weinig publieke laadpalen telt. Ondertussen gaat ook bij de nieuwe modellen van andere merken de actieradius flink de hoogte in, richting 300 à 400 kilometer.

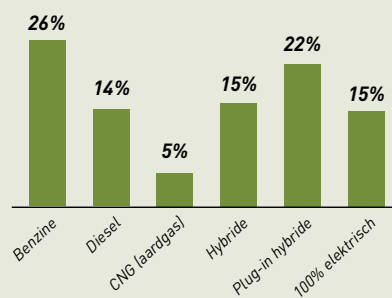
**De nieuwe generatie die dit en volgend jaar op de markt komt, zal wellicht in prijs dalen.**

Dat is een geruststellende gedachte voor onze lezers: 3 op de 4 zegt minder dan 50 kilometer per dag te rijden (zie grafiek 4). Voor wie dagelijks honderden kilometers aflegt, is elektrisch autorijden minder aangewezen door het tijdverlies bij het opladen. Dat is overigens sterk afhankelijk van de laadcapaciteit van het voertuig en van de laadpaal.

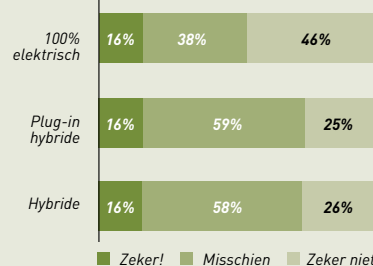
#### 4. Welke afstand legt u gemiddeld af met uw auto op een werkdag?



#### 5. Stel dat u vandaag een nieuwe wagen koopt, voor welke technologie kiest u dan?



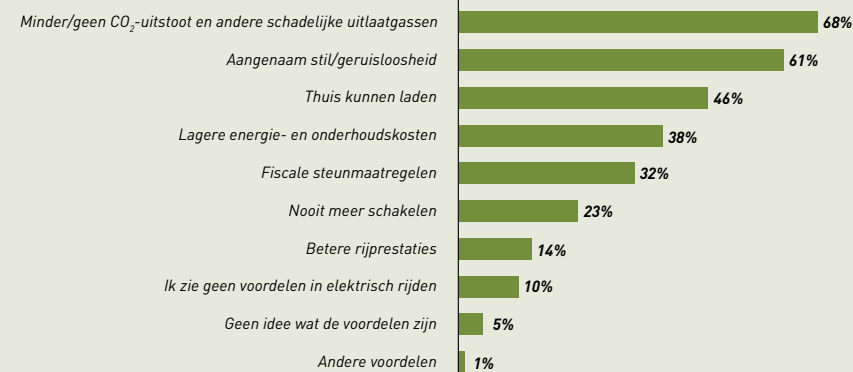
#### 6. Stel u even voor dat u vandaag een nieuwe auto koopt. Welke aandrijving zou u overwegen?



De respondenten nemen ook aanstoot aan het hoge prijskaartje van een elektrische auto. Het goede nieuws is dat de nieuwe generatie die dit en volgend jaar op de markt komt wellicht in prijs zal dalen. Daardoor wordt elektrisch autorijden ook voor particulieren een betaalbare optie. Nu is dat enkel het geval voor wie zijn of haar elektrische wagen kan inschrijven op naam van het bedrijf waardoor die voor de volle 100 procent aftrekbaar is. Een particulier die een elektrische auto koopt, doet ook financieel voordeel maar in een mindere mate. De vrijstelling van BIV en wegenbelasting weegt niet op tegen de meerprijs.

Daar kan naar het einde van het jaar toe verandering in komen wanneer duidelijk wordt wie wel en wie niet de Europese CO<sub>2</sub>-doelstelling van 95 g/km haalt. Om te ontsnappen aan monsterboetes en om imagoschade te voorkomen, zullen sommige automerken wellicht een alles-of-nietsoffensief inzetten en met extra kortingen de verkoop van hun e-modellen pushen om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-score van hun complete gamma te verbeteren. In de veronderstelling dat hun e-modellen tijdig kunnen worden geleverd. Vandaag lopen de levertijden immers hoog op en ondervindt een aantal constructeurs grote problemen bij de productie. Dit vooral omdat sommige batterijproducenten gemaakte afspraken niet nakomen.

#### 7. Welke voordelen heeft elektrisch autorijden volgens u?



#### 8. Wat zou u helpen/overtuigen om voor een elektrische auto te kiezen?



**Ruim de helft zweert nooit een full electric te kopen.**

#### LEZERS AAN HET WOORD

Zoals gezegd, leverde de bevraging van de lezers van de 18 belangrijkste magazines van Roularta Media Group opmerkelijke antwoorden op gaande van "ik heb geen verstand van elektrisch autorijden" (1 op de 3) tot "ik ben 100 procent tegen omwille van de beperkte actieradius" (1 op de 5). Dat een elektrische auto geen schadelijke uitlaatgassen uitstoot, dat die aangenaam stil rijdt en thuis kan worden opgeladen, worden dan weer als grote voordelen beschouwd (zie grafiek 7).

Voor de tegenstanders blijft de beperkte actieradius dé grote struikelsteen. Bijna de helft overweegt geen *full electric* te kopen, om die reden en ondanks het feit dat 7 op de 10 ondervraagden toegeven minder dan 50 kilometer per dag met de auto te rijden.

Tegen een plug-in hybride, een combinatie van een elektro- en benzinemotor, is er veel minder weerstand, omdat je als bestuurder geen angst moet hebben je reisdoel niet te bereiken (zie grafiek 6). Naast de batterij van de elektromotor beschikt een plug-in hybride immers over een brandstoftank die bij wijze van spreken op de hoek van elke straat kan worden bijgevuld. In feite combineert een plug-in hybride het beste van twee werelden: zero-uitstoot op plaatsen waar zuiver elektrisch rijden zinvol is en een in principe onbeperkt rijbereik wanneer de hybride op benzine rijdt. Een plug-in hybride levert bovendien fiscale voordelen op die voor sommige modellen vergelijkbaar zijn met een *full electric*.

In zijn nadeel speelt zijn forse meerprijs en het extra gewicht door de zwaardere accu. Een volle batterij garandeert volgens de WLTP-meeting een zuiver elektrisch rijbereik van zo'n 35 à 75 kilometer. Dat volstaat meestal voor het dagelijkse woon-werk-

verkeer, op voorwaarde dat het opladen op een consequente manier gebeurt. Indien de consument vandaag een nieuwe auto zou aanschaffen, dan overweegt meer dan de helft om een elektrische of hybride variant te kopen. Dit bewijst dat het potentieel er duidelijk is. Opvallend is hoeveel méér weerstand een 100% elektrische wagen oproept: 46% zweert dit nooit te zullen kopen, terwijl er meer bereidheid (59%) is om een (plug-in) hybride aan te schaffen. Amper 14% kiest nog voor diesel (zie grafiek 5).

Ten slotte geven onze lezers aan dat ze overtuigd zouden raken van een elektrische wagen, indien de aankoopprijs niet hoger is dan een gewone verbrandingsmotor, het simpel zou zijn om in een eigen oplaadpaal te voorzien of indien er superchargers langs autosnelwegen zouden komen voor elk merk (zie grafiek 8). Nog veel werk aan de winkel! ●



#### ROAD TO EV

Dit artikel is het eerste uit een reeks. U krijgt als lezer een vooruitblik op de evolutie in elektrische mobiliteit en de recente ontwikkelingen. In de volgende weken zullen een aantal merken hun toekomstvisie én hun aanbod uit de doeken doen.  
**Op 12 augustus komt Kia aan bod.**

**Volg deze reeks rond elektrische en hybride wagens ook op [www.knack.be/RoadtoEV](http://www.knack.be/RoadtoEV).**