

Elektrisch rijden is zoals goed vrijen: zuinig, zoemend en zacht is het betere werk maar bij hoge nood kan het ook echt hard. Nog wat meer stopcontacten voor mijn speciale stekker en het leven is perfect.

HANS VANDEWEGHE



Mijn auto, draad, stopcontact

Leven maanden heb ik hem, mijn plug-in hybride auto, en nog steeds is het een feest als ik keyless op de start-knop duw, de klik hoor, de juiste lichtjes zie opflikkeren, het rempedaal induw en de hendel van P naar D kan. Waarna ik het gaspedaal induw zoals elke andere autorijder en de auto van de oprit rolt, zo de weg op. Hij rijdt! Altijd weer een wonder. Ik ben geen autofreak en ik rij niet graag, maar rijden hoort bij de job en dus zit ik aan mijn achttiende auto en aan ruim één miljoen gereden kilometers.

Het begon met twee aftandse Peugeots. Met de klim op de sociale ladder en getrouw aan onze Belgische bedrijfswagencultuur kwam ik steeds in andere, duurdere segmenten met na een carrière-switch twee moordbakken op rij: een VW Touareg en een Audi Q7. Het was mijn wake-upcall.

Geen vergissing mogelijk: een Q7 is een fantastische auto. Ooit ben ik ermee in één ruk naar het WK in Firenze gereden op een autoluwe dag tegen een gemiddelde van 125 per uur, tanken en piasstops inbegrepen. De auto gaf geen krimp en ik ook niet, maar qua imago was het een

ramp. Drie jaar lang stond ik met die Q7 bovenaan in de voedselketen van de weg: de kleine autootjes - en ongeveer alles is kleiner dan een Q7 - maakten zich uit de voeten, of de kleine autootjes bleven ostentatief II0 rijden op de linkerstrook, als een opgestoken middelvinger naar mijn drieler. Neen, die Q7 maakte niet het beste los in mijn mede-weggebruikers en ook niet in mijzelf.

Na weer eens een carrièreswitch besloot ik het geweer van schouder te veranderen. Ik geloof niet alle doem-berichten van die lobby van klimaat-opgewarmden, maar we vervuilen te veel, te vaak. Hoewel mijn Audi maar de helft uitstootte van die Chrysler - een Amerikaanse bak, dat was pas een vergissing - moest het drastisch anders.

Een kennis reed met een Toyota Prius, en was daar enthousiast over. Alleen had hij als gepensioneerde geen enkel fiscaal voordeel, mopperde hij. Mijn oren spitsten zich: groen, fiscaal voordelig en comfortabel rijden, was dat te combineren? Ik

probeerde een Prius, maar heeft u al eens een Prius gezien? Juist, geen gezicht. In een Prius gezeten heb je daar zelf minder last van, en het rijcomfort beviel mij ook nog, maar het vooruitzicht om 40.000 kilometers per jaar meewarig te worden bekeken, trok niet aan.

Veel verwarring

Een slimme fietsvriend kwam op een woensdagavond aanzetten met zijn nieuwe auto. Een witte Volvo V60, maar niet zomaar een Volvo. Een V60 met naast het kenteken de aanduiding D6. Bij Volvo gaat het van D2 tot D6, en dat heeft te maken met de

motor. "Zo, high end full option?", luidde de vraag. "Jaaa. Maar vooral ook elektrisch."

Om een lang verhaal wat korter te maken: ik bestelde een testrit, reed een uurtje met de Volvo V60 Plug-In Hybrid en twee maanden later liep ik de garage binnen om er een te bestellen. Op 21 februari van dit jaar mocht ik mijn achttiende auto rijden en fiscaal gunstig.

Eerst even wat uitleg bij de verschillende elektrische auto's, want uit foute krantenberichten begrijp ik dat er veel verwarring bestaat. Aan het ene uiteinde van het

segment veronderstelde groene auto's heb je de volledig elektrische auto. Bij de kleinere modellen is de Nissan Leaf een van de meest verkochte, bij de top-end auto's is de Tesla de bekendste. Deze auto's rijden volledig op batterijen en als de batterij op is, geraak je geen meter meer vooruit voor die opnieuw wordt opgeladen.

Vervolgens krijg je de elektrische auto's met range extender. Die rijden eveneens op batterijen, maar hebben ook een verbrandingsmotor die dient om de batterij terug op te laden: voorbeelden zijn de Opel Ampera en de BMW i3. Aan het andere uiterste van het gamma zit de hybride Toyota Prius die op brandstof rijdt, maar tegelijk ingebouwde batterijen oplaadt die de auto mee aandrijven. Een Prius kan dus niet volledig elektrisch rijden, maar wel zuinig en relatief schoon.

Tussen die volledig elektrische auto's en de hybride, zit mijn Volvo V60 Plug-In Hybride. Ik heb een tank van 45 liter diesel (eigenlijk 47 liter) en een batterij van 12 kilowatt. Praktisch: achteraan rechts zit de

Hoe zou u reageren als iemand zomaar aanbelde met de vraag om zijn stekker eventjes in uw stopcontact te mogen steken?

klep voor de tank, vooraan links zit die voor het stopcontact want zo worden die dingen opgeladen, meestal in een gewoon stopcontact.

Alles draait in dat segment om de autonomie van de batterij. Die is essentieel bij een volledig elektrische auto, niet relevant bij een hybride auto die ook van pomp naar pomp moet rijden en minder relevant bij een plug-in hybride omdat die altijd kan terugvallen op de motor. Meestal een benzinemotor, maar in

mijn geval is het een dieselmotor, een 2,4 liter vijfclinder.

Bang voor de lege batterij

Hiermee zijn we beland bij de problematiek die in het Engels *range anxiety* heet: de schrik om met een lege tank, in dit geval batterij, te vallen. De verkooppraatjes zeggen dat er duizend keer meer stopcontacten zijn in dit land dan tankstations, maar dat is onzin. Haast alle stopcontacten zitten achter een voordeur en hoe zou u reageren als iemand zomaar aanbelde met de vraag om zijn/haar stekker eventjes in uw stopcontact te mogen steken. Bovendien is een auto in vijf minuten volgetankt, bij een gewoon stopcontact duurt het soms vijf uur.

Ik ken het verhaal van een poenerige Tesla-eigenaar die op enkele kilometers van zijn vergaderplek met een lege batterij viel en te voet verder moest. Tesla heeft hele speciale eigen laadstations waar het gratis tanken is, maar van die superchargers vind je er in België welgeteld drie. Voor wie volledig elektrisch rijdt, is het dus uitkijken, en vooral goed plannen. →

Ik zou die schrik niet moeten hebben, want als mijn batterij leeg is, gaat de auto gewoon over op diesel. Mijn auto heeft een autonomie van 50 kilometer puur elektrisch en dan haalt hij een maximale snelheid van 120 kilometer per uur.

Zoals alles in de wereld van de auto moet je dit met een korreltje zout nemen: 40-45 kilometer volledig elektrisch is dichterbij de waarheid en bij 120 gaat hij al snel diesel mee verbranden, bijvoorbeeld als de weg helt. Dat gebeurt trouwens zonder dat je het merkt. De 1,8 liter verbruik uit de folder waar ik ook deels voor ben gevallen, is een aanduiding bij alleen maar korte elektrische afstanden. Ik verbruik over de laatste zeven maanden gemiddeld 4,5 liter, zo laat de boordcomputer weten.

Elektrisch rijden heeft op mij een dubbel effect. Enerzijds ben ik trager gaan rijden. Ik heb mijn Coyote-abonnement niet verlengd en de radarverklipper ligt nu te verkommern in een kast. Op de autoweg staat de adaptive cruise control (in optie maar een aanrader voor elke auto) op 125 km/u. Verder onderneem ik geen bruuske inhaalbewegingen, want dan loopt het verbruik op tot wel 25 liter per 100 kilometer en dat spoort niet met de nieuw verworven groene status.

Anderzijds heeft deze autoswitch mij in de voedselketen van de E40 en E17 wel enkele trappen teruggezet. Mijn oude gabbers met hun Q7's of Q5's bumperkleven mij nu van de linkerstrook, maar evengoed had ik laatst een Polootje achter mij aan dat bij voorkeur door mijn auto naar voren wilde.

Ik observeer en de antropoloog van de weg in mij stelde tussentijds dit vast: Audi- BMW- en Mercedes-rijders, in die volgorde, hebben het minste geduld, maar ze verbleken inzake onbehoorlijk rijgedrag bij de Landrovers/Range Rovers. Buiten categorie lomp en brutaal zijn de bedrijfswagens en helemaal geschild zijn de *white van men*, de bestelwagenchauffeurs die overigens ook in andere kleuren komen. Zo, dat lucht op.

Heel af en toe verander ik van gedaante en rijstijl. Ik heb drie rijmodi op mijn dashboard: ze heten PURE, HYBRID en POWER. PURE gebruik ik voor afstanden onder de

Overal waar ik parkeer, kijk ik uit naar een stopcontact. Noem het gerust een stopcontactobsessie

50 kilometer of om de laatste kilometer uit mijn batterijtje te persen als ik richting huis rijd met een rustig streepje Stan Getz op de achtergrond. HYBRID is standaard. De auto rijdt dan elektrisch bij alles wat minder snel dan 120 is en op beide als het wat rapper moet of lastiger gaat. Ten slotte is er POWER, de magische knop. Als het hard moet, dan kan het verdomd hard. Elektrisch levert hij 70 pk en de dieselmotor doet 215 pk in het zakje. In POWER krijg je alles samen: 285 pk en van 0 naar 100 kilometer per uur in 6,1 seconde. Ik duw alleen op POWER als ik snel wil inhalen of bij het invoegen op de autoweg. Beloofd.

Achterlijk

Ik streef naar zo veel mogelijk elektrisch rijden met de hulp van het dashboard dat aangeeft op welke energiebron de auto beroep doet. Dat heeft als gevolg dat overal waar ik parkeer, ik uitkijk naar een stopcontact. Noem het gerust een stopcontactobsessie. Thuis niet in het minst. Soms wordt het gewoon vergeten, maar elke avond plug je best je auto in het stopcontact en bij voorkeur na tien uur. Het gedoe met de kabel die daar maar ligt te slingeren in de koferbak is een minpuntje, maar het is een kleine moeite voor een groenere planeet.

Thuis heb je dus in de eerste plaats een stopcontact nodig. Die heb ik, zegt u. Neen, die hebt u niet, want die moet op een apart circuit liggen, beveiligd door een aparte zekering en een verliesstroomschakelaar. In vijf uur is mijn autobatterijtje weer vol. Dat kan ook sneller, op locatie bij een speciale laadpaal met een andere zogeheten Mennekes-kabel die ik wel eens vergeet mee te nemen. Met als



gevolg een tweede obsessie: de laadpaal/kabelobsessie.

In zeven maanden rondhossen heb ik twee plekken gevonden waar ik kan opladen: in de treinstations van Gent en Brugge. Gratis nog wel, wat ook weer niet hoeft. Het is altijd weer afwachten of de voorbehouden groengeschilderde plaatsen door niet-elektrische lomperiken zijn ingenomen, nu de kranten hebben bericht dat de politie niet kan weten welke auto wel of niet elektrisch is. Neen, dat kun je niet weten, beste politie, maar als er geen draad uit de auto komt en die is niet verbonden met de laadpaal, ga er dan maar van uit dat die auto geen elektrische is.

België is een achterlijk land als het om laadpalen gaat. De getallen verschillen, maar er zouden er iets meer dan duizend staan. Over vier jaar moeten er 20.000 staan, las ik ergens.

Noorwegen schijnt het paradijs te zijn. In Frankrijk zijn er ook veel, stond in de krant, maar ik heb ze niet gevonden. Alleen is de elektriciteit daar zo spotgoedkoop dat geen enkel hotel bezwaar maakt als je een kabeltje aanlegt. Van al onze buurlanden, loopt Nederland weer eens voorop. Amsterdam, Hilversum, Utrecht: overall vind je ze. Laatst bij de NOS detecteerde de receptie dat ik een plug-in had en gaf mij spontaan een kaartje om bij de laadpaal mijn auto op te laden. Bij de VRT weet ik niet of er laadpalen staan. Die hebben we wel bij De Persgroep en die plaatsen zijn altijd leeg. Ik vroeg prompt een oplaadkaartje, maar dat krijg ik niet van de baas. Lege plaatsen, lege elektrische laadpalen, een elektrische auto, maar ik mag niet opladen op mijn werk, zelfs niet tegen betaling.

Andere vaststelling: de groene stad

Gent met die groene schepen van Milieu Filip Watteuw die alle auto's naar de randparkings wil verbannen, is maar groen als dat uitkomt. De laatste grote stadsontwikkeling op gronden van de stad, was die rond het Ghelamco-stadion. Welnu, op de hele site is geen laadpaal te bekennen, tenzij dan de exclusieve Tesla Supercharger aan de Holiday Inn maar daar past mijn stekkertje dan weer niet in.

O jawel, er zijn laadpalen in België en er komen er hopelijk steeds meer, maar dan krijg je het probleem of je wel juist die kaart hebt die bij de laadpaalprovider past. Ik heb een kaart van Blue Corner gekocht in al mijn enthousiasme, maar ik zou niet weten waar en hoe ik die moet gebruiken.

Elektrische auto's zijn belachelijk duur. Die van mij kost – zonder de

Ik ben trager gaan rijden, waardoor mijn oude gabbers met hun Q7's of Q5's mij nu van de linkerstrook bumperkleven

korting voor journalisten - 69.000 euro, full option, btw inbegrepen. Dat is nogal wat en minder had ook gekund natuurlijk, maar dat bedrag is in een vennootschap volledig aftrekbaar omdat de CO₂-uitstoot maar 48 is. Een andere auto van dezelfde orde is maar voor de helft aftrekbaar. De Voordelen Alle Aard-bijtellings bij de personenbelasting-bedragen goed 90 euro per maand, zeven keer minder dan mijn vorige auto.

Verder is er geen belasting op inverterstelling en moet je ook nog de besparing op het brandstofverbruik meerekenen. Maar het moet mij weer overkomen dat sinds ik die auto heb, de elektriciteit alleen maar in prijs is gestegen en de diesel alleen maar gedaald. Bovendien is onlangs de prijs van mijn auto ook gezakt.

"Je bent een *eco washer*", verweet

► Een Tesla-oplaadstation. 'Ja, er zijn laadpalen in België en er komen er hopelijk steeds meer, maar dan krijg je het probleem of je juist die kaart hebt die bij de laadpaalprovider past.'

© THOMAS SWEERTVAEGHER

'Je bent een eco washer', verweet een groene kennis lachend. 'Alleen groen voor de fiscale voordelen.' Zal wel iets van aan zijn

een groene kennis lachend. Eco washers zijn alleen groen voor de fiscale voordelen en daar zal wel iets van aan zijn. Wie groen wil rijden, moet het kunnen betalen en moet die auto vooral in een bedrijf kunnen inbrengen. Zo krijgt de *eco washer* een mooi cadeau van de overheid.

Uiteraard klopt er iets niet als een Porsche Cayenne S-E Hybrid van 85.000 euro zonder opties voor 90 procent fiscaal aftrekbaar is. In Noorwegen is men daar achter gekomen toen de dure Tesla in één maand de best verkocht auto was.

Halleluja zeg!

Ten slotte, na zeven maanden: is elektrisch rijden plezant? Jazeker, erg. Zo plezant zelfs dat ik warm gemaakt door de Tesla World Conference van volgende week in Antwerpen, ook eens een Tesla ben gaan testen. Halleluja zeg, dat is pas een moordkar. Dat ding heeft niet alleen het dashboard van een vlieg-machine, het is ook een vlieg-machine met zijn 328 tot 500 plus pk afhankelijk van de versie.

Maar ik heb niet gevogelen, wel integendeel. Naast mij hadden ze tijdens de testrit voor alle veiligheid Shari gezet, die alles van de auto wist, en samen hebben we rond vijf uur in de namiddag een testrit gemaakt in de buurt van Aartselaar. Op een schooldag, als de A12 aan beide kanten potdicht zit, en dus reden we vooral op gewone wegen maar ook dat was een verademing. Het ging zoemend, het ging zacht, het ging hard als het moest. Liefst 100.000 euro kost deze nieuwe droomauto – 120 procent aftrekbaar en voor wie naast een Supercharger woont, gratis in verbruik. Dat wordt sparen, rekenen en verhuizen.