



Dit artikel is exclusief voor jou als abonnee van De Limburger te lezen

Overbelast elektriciteitsnet, brandgevaar in parkeergarages: weerstand tegen rijden op stroom

interview Elektrisch rijden

Vandaag om 06:45 door Peter Bruijns



*Edward Bongers bij de met zonnepanelen overdekte parkeerplaats van Carbon6 in Heerlen.
Afbeelding: Luc Lodder*

Files bij laadstations, een overbelast elektriciteitsnet en brandgevaar in parkeergarages. Zomaar een greep uit populaire onderwerpen op social media over de elektrische auto. Edward Bongers van de stichting Limburg Elektrisch ziet veel emotionele weerstand tegen de verandering.

Er gaat geen dag voorbij of Edward Bongers ergert zich aan ‘onzinberichten’ over elektrisch rijden. „Het kriebelt als ik de artikelen lees. Ik moet me beheersen om niet te reageren. Voor je het weet kom je in een gepolariseerd twittergevecht terecht. Voor- en tegenstanders graven zich verder in.”

Edward Bongers is oprichter van de stichting Limburg Elektrisch, die het rijden met elektrische deelauto's stimuleert. Hij is ook directeur van GoodMoovs, een bedrijf dat software maakt voor het delen en slim opladen van stroomauto's

Er zijn volgens Bongers niet zoveel rationele argumenten tegen elektrisch rijden, maar wel veel emotionele motieven, die te maken hebben met weerstand tegen verandering. „Die verklaren het hele debat. Een onzinbericht dat je zeven jaar in een Tesla moet rijden om de CO₂-uitstoot van het produceren te compenseren, zie je telkens terugkeren, terwijl het vaak is weerlegd. Dat beïnvloedt de beeldvorming.”

Er wordt op social media niet de moeite gedaan om uit te zoeken hoe het echt zit, merkt Bongers. Zo twitterde oud-minister Ronald Plasterk dat elektrisch rijders ‘enorme asocialen’ zijn: „Alle huishoudens gaan tientallen euro’s meer voor energie betalen doordat één Teslarijder meer energie slurpt dan tien huishoudens. Voor elke Tesla zitten honderden bejaarden met fleecedekens kou te leiden.” Zijn tweet kreeg duizenden likes. Plasterk reageerde op een bericht dat het elektriciteitsnet de toename van laadpalen niet aankan. Het vermogen van laadpalen wordt vaker ingeperkt om storingen te voorkomen. „Het zoveelste negatieve verhaal,” zucht Bongers.

Het klopt toch dat elektriciteitsnet niet is berekend op de energietransitie en de groei van het elektrisch wagenpark?

„Dat net moet uitgebreid worden, dat lijkt me logisch. En ja, de elektriciteitsrekening voor burgers wordt een paar tientjes hoger door de elektrificatie. Maar als je tegelijk minder gas en benzine gebruikt, hoeven de totale energiekosten niet hoger te worden. Ik verwacht dat zonnepanelen veel meer een op een gekoppeld zullen worden aan auto’s. Op momenten dat de zon schijnt wordt de energie meteen in de auto geladen, zodat het net niet wordt belast. De accu’s van elektrische auto’s worden steeds groter. Je kunt ze ook ontladen. Daarmee creëer je een verdienenmodel voor de eigenaar: als je de accu niet helemaal nodig hebt voor je dagelijkse ritten kun je een deel van de stroom terugleveren aan het net als de prijs hoog is. Als de prijs laag is laad je de auto weer vol.”

Dat vereist wel dat je precies moet plannen wat je wanneer doet met je elektrische auto.

„Dat klopt, en dat is denk ik de reden dat het heel veel weerstand oproept. Het is niet zo moeilijk om te plannen, maar mensen zijn het niet gewend. Ze gooien liever eens per de week de benzinetank vol. Elektrisch laden is niet moeilijker, maar anders. Je kan heel veel stroom door het bestaande elektriciteitsnet laten gaan als je de pieken vermijdt. Er zijn apps die automatisch plannen wanneer en hoe snel een auto kan worden opgeladen zonder het net onnodig te belasten. Naarmate accu’s groter worden, wordt de noodzaak om overdag te laden minder. 80 procent van het laden kan op momenten gebeuren dat het net niet zwaar wordt belast.”

Op weg naar de wintersport stonden tientallen Tesla’s in de file voor een Duits laadstation. Dat was geen reclame voor elektrisch rijden.

„Het was geen verrassing. Er zijn vorig jaar 30.000 Tesla’s model 3 verkocht in Nederland. Je kon er op wachten dat die op zwarte zaterdag halverwege Duitsland moesten laden. De uitbreiding van het laadnetwerk en van het aantal auto’s moet het liefst gelijk op gaan. Het netwerk is niet ingericht op zo’n piek. Die uitbreiding komt er wel. Ik snap dat mensen willen afwachten of er voldoende laadpalen komen, vooral als ze

wel. Ik snap dat mensen willen wachten op de volgende laadpalen komen, vooral als ze zijn aangewezen op publieke laadpalen.”

Voorlopig rijden de meeste elektrische auto's vooral op kolenstroom.

„Als elektrisch rijder zul je je verantwoordelijkheid moeten nemen en ook zonnepanelen aanschaffen. Vanaf 2023 krijg je minder voor de stroom die je teruglevert aan het net en dan is het veel voordeliger om de zonnestroom in je eigen elektrische auto te stoppen. De nieuwste laders kunnen je accu in 10 minuten een heel eind opladen. Dat geldt ook voor thuisladen. Vergelijk dat eens met de automobilisten die 20 minuten in de rij staan voor goedkope benzine in het Belgische Kessenich.”

Elektrische auto's vormen extra risico's in parkeergarages als ze tijdens het laden in brand vliegen, zegt het Instituut Fysieke Veiligheid.

„Ik heb geen aanwijzingen dat een elektrische wagen vaker in brand vliegt dan een gewone auto. Een volle benzinetank kan bij brand veel meer schade aanrichten dan de accu's van een elektrische auto, hoorde ik van de brandweer.”

Elektrische auto's zijn duurder om te repareren, stelt een verzekeraar.

„Onzin. Een elektrische auto heeft tien keer minder onderdelen. En de onderdelen die je wél hebt, slijten minder want ze bewegen niet. Ik denk dat de onderhoudskosten vier keer zo laag zijn. Elke dag zie je die onzinverhalen voorbijkomen. Het is alleen te verklaren uit de weerstand tegen de verandering. Ik begrijp goed dat niet iedereen nu al kiest voor een elektrische auto vanwege de hoge aanschafkosten. Als je weinig rijdt kun je wachten tot de prijzen zakken. Of je kunt nu alvast een elektrische deelauto gebruiken.”