

## **Volledig elektrische wagen is qua totale kost en milieu-impact beste keuze voor de toekomst**

### **Grootschalige studie van Vias institute over transitie elektrische voertuigen in de privé-vloot.**

*In een grootschalige studie heeft Vias institute voor het eerst bekeken hoe we de transitie naar elektrische voertuigen op de privé-vloot kunnen vergemakkelijken, want 9 op de 10 elektrische voertuigen zijn momenteel bedrijfswagens. Zowel qua totale kostprijs over de gehele gebruiksduur van de wagen als qua impact op het milieu blijkt dat de volledig elektrische wagen nu al de beste keuze is als je een nieuwe wagen wil kopen. Het is belangrijk om de consument correct te informeren, want er bestaan nog veel vooroordelen. Op het vlak van verkeersveiligheid moet de impact op de ernst van de ongevallen aandachtig in de gaten worden gehouden.*

De grootschalige studie van Vias institute bestaat uit verschillende delen, naast de impact op het milieu en een berekening van de totale kost van voertuigen over de hele levensduur, werden ook verschillende scenario's voor de uitrol van elektrische voertuigen in ons land in kaart gebracht. Ook de intenties van een representatieve steekproef van 2000 bestuurders werden bevestigd.

#### **Bijna 9 op de 10 volledig elektrische wagens zijn bedrijfswagens**

De verkoop van elektrische wagens zit in de lift. Bij de plug-in hybrides (mengvorm tussen elektrische wagen en verbrandingsmotor) steeg het aandeel van 12% in 2021 naar 16% in 2022. Bij de volledig elektrische wagens was er een stijging van 6% in 2021 naar 10% in 2022. Bijna 9 op de 10 van de volledig elektrische wagens was een bedrijfswagen. Momenteel is het aandeel elektrische wagens bij de private kopers zeer beperkt.

#### **Volgende aankoop? 20% wil plug-inhybride kopen.**

Zoals bij elke innovatie heb je 'early adopters' en een grote groep die pas later overtuigd is van de mogelijke voordelen van een innovatie. Dat is bij elektrische voertuigen niet anders. In een enquête bij 2000 bestuurders polste Vias naar hun mening over elektrische voertuigen. Wat de aankoopintenties voor privépersonen betreft, wil 12% als volgende wagen een volledige elektrische wagen kopen, 20% een plug-in hybride, 26% een benzinewagen en 8% een diesel.

Bij de bestuurders die niet van plan zijn om als volgende wagen een elektrische wagen te kopen is de top 3 van argumenten om dat niet te doen de prijs (68%), de beperkte actieradius (31%) en geen oplaadmogelijkheden dichtbij huis (24%). Het financiële aspect speelt dus voor veel mensen een belangrijke rol.

#### **Totale prijs van een elektrisch voertuig nu al concurrentieel**

Vias berekende de gemiddelde totale kostprijs over de levensduur van een voertuig (TCO) voor elektrische voertuigen, plug-in hybrides, benzine- en dieselwagens. Er werd met verschillende factoren rekening gehouden zoals de aankoopprijs, de restwaarde, brandstofprijzen, taksen, verzekering etc. Er werd een gemiddelde prijs berekend voor automodellen die in deze verschillende aandrijvingsvormen beschikbaar waren.

Als je uitgaat van een levensduur van 9 jaar en gemiddeld 15 000 kilometers per jaar aflegt, dan is een volledig elektrische wagen nu al financieel gezien de beste oplossing. Hoewel de aankoopprijs van een volledig elektrische wagen hoger is, speelt oa de hogere restwaarde bij doorverkoop een belangrijke rol. Ook betaal je minder aan elektriciteitskosten dan aan brandstof en er zijn minder taksen dan wanneer je een wagen met benzine -of dieselmotor aankoopt.

Een plug-in hybride is op financieel vlak het duurste. Dat komt omdat de voertuigen gemiddeld genomen zwaarder zijn en daardoor meer brandstof en elektriciteit verbruiken. Bovendien is er vaak een overschatting van het aantal kilometers dat ermee elektrisch gereden wordt.

Het financieel voordeel van een elektrische wagen is momenteel vooral aanwezig bij de grotere modellen en wanneer je veel kilometers rijdt. Dat komt omdat het aanbod kleine elektrische wagens nog vrij beperkt is en ze in verhouding duur zijn in aankoop. De verwachting is wel dat daar de komende jaren verandering in komt.

### **Elektrische wagens: reductie van 50% van CO<sub>2</sub> op hele levenscyclus**

Een elektrische wagen stoot in tegenstelling tot wagens met een verbrandingsmotor geen CO<sub>2</sub> uit via de uitlaat. Om de totale impact op het milieu te berekenen en te vergelijken met voertuigen met een brandstofmotor moet je echter met nog veel meer zaken rekening houden dan enkel de uitstoot van CO<sub>2</sub> via de uitlaat.

Zo is er energie nodig bij het fabriceren van de auto en vooral de batterij. In dat proces is er ook uitstoot van CO<sub>2</sub>. Daarnaast moet de elektriciteit waarmee de wagen rijdt ook opgewekt worden en tot aan de wagen gebracht worden om die op te laden. Ook hierbij komt er CO<sub>2</sub> vrij.

Op basis van een gedetailleerde analyse, die ook rekening houdt met onder andere de wijze waarop de energie in ons land gefabriceerd wordt, komen de onderzoekers van Vias tot de conclusie dat een gemiddelde elektrische wagen over zijn hele levenscyclus op dit moment tot 50% minder CO<sub>2</sub> emissie tot stand brengt dan een soortgelijk voertuig op benzine of diesel. Door de al bij al beperkte reductie in CO<sub>2</sub> en de trage hernieuwing van de vloot, is het niet mogelijk de vooropgestelde klimaatdoelstellingen te halen. Het is dus niet alleen belangrijk om duurzamer te rijden, maar ook om minder te rijden. Bij elke rit moet de afweging gemaakt worden of die niet met een andere duurzamere vervoerswijze kan uitgevoerd worden, zoals met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets. Dat is ook nodig om het fileprobleem aan te pakken. Een elektrische wagen lost immers het fileprobleem niet op.

### **Impact op verkeersveiligheid**

Momenteel is nog maar een klein deel van ons totaal wagenpark volledig elektrisch. Dat maakt het niet eenvoudig om de impact op de verkeersveiligheid nu al goed in kaart te brengen. Feit is wel dat de huidige generatie elektrische voertuigen gemiddeld genomen vaak zwaarder zijn dan voertuigen met een brandstofmotor. Een elektrische wagen beschikt ook meteen over zijn volledige vermogen. Elektrische wagens maken minder lawaai bij lage snelheden, wat er mogelijk voor zorgt dat niet elke kwetsbare weggebruiker ze voldoende hoort naderen.

De impact op de verkeersveiligheid van een toenemende vloot aan elektrische wagens moet dus nauwgezet opgevolgd worden. Daarnaast is het noodzakelijk om in te zetten op een groter aanbod van kleinere, lichtere elektrische wagens.

### **Conclusie**

Er is bij consumenten nog veel onwetendheid over elektrische wagens. Het financiële aspect speelt een grote rol bij het al dan niet aanschaffen van een elektrische wagen. Uit de analyse van Vias blijkt dat een volledig elektrische wagen nu al concurrentieel is met een verbrandingsmotor op het vlak van de totale kost. Voor het milieu is een elektrische wagen beter dan eentje met een verbrandingsmotor. De totale emissie van CO<sub>2</sub> bedraagt ongeveer de helft als je de hele levenscyclus van een wagen in rekening brengt. Een plug-in hybride blijkt zowel op het vlak van totale kost als op het vlak van beperking van uitstoot geen ideale oplossing. Hij is meestal minder vervuilend, maar door hem te gebruiken als 'zwaar' benzinevoertuig, verbruikt hij meer dan een gewone elektrische wagen. Voor het milieu en de mobiliteit in het algemeen is het sowieso beter als er minder kilometers met de wagen worden afgelegd en meer gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets.

De impact op de verkeersveiligheid van elektrische wagens is momenteel nog niet correct in te schatten. Het is essentieel om dat goed te monitoren. Voertuigbouwers gaan de komende jaren ook inzetten op een aanbod lichtere, kleinere wagens.

#### Contactpersoon:

Stef Willems: woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44.