

GRONINGSE STICHTING ENERGY EXPO PROMOOT GROEN RIJDEN

Stilte op TT-circuit

Ook de noordelijke provincies Groningen en Drenthe doen graag wat voor het milieu, en subsidiëren daarom groen rijden. Ze steunen ook de stichting Energy Expo, die met een reeks zakelijke sponsors het groen rijden wil bevorderen. Bijvoorbeeld met een testdag op het circuit van Assen. Trok dat net zoveel bekijks als de TT-race?

DOOR PETER FOKKER / FOTO'S AMT

Nee, natuurlijk, want dan zouden we het hebben over zo'n honderdduizend bezoekers. Zoveel tegelijk kun je onmogelijk op een dag voorlichten en laten proefrijden. In een aantal sessies konden zowel zakelijke als particuliere belangstellenden kennis nemen van meerdere soorten groen rijden. Groener, tenminste, dan op benzine of diesel. Waarbij het groene vooral betrekking heeft op een lagere CO₂-uitstoot, minder klimaatverstoring en minder gebruik van fossiele brandstof.

Voor demonstratie stonden elektrische auto's, hybrides en auto's die op gas lopen ter beschikking. Ook aardgas (CNG of LNG) geeft immers minder CO₂-uitstoot. Nog mooier is Groengas uit afvalstromen, dat net zo schoon verbrandt maar ook nog organisch materiaal hergebruikt en niet uit de bodemschatten komt. Landbouwafval als grondstof is er nu juist in de noordelijke provincies in ruime mate.

Financieel steuntje

Opvallend is dan ook dat de provincie Groningen met name gebruik van Groengas stimuleert. Tot eind volgend jaar is daarvoor € 600.000 uitgetrokken. Aanschaf of ombouw van een personen- of bedrijfsauto op Groengas kan met € 2.000,- tot 3.000,- gesubsidieerd worden. We lezen bij Energy Expo: "We verwachten dat het gebruik van klimaatvriendelijke brandstoffen en zuinige auto's zal afnemen door afschaffing van het voordeel in de motorrijtuigenbelasting voor zeer zuinige auto's." De provincie Groningen geeft dus tegengas, door Groengas te bevorderen.

Elektrisch rijden komt in dat verhaal niet voor, anders dan in Drenthe. Die provincie subsidieert sinds 2013, tot 1 januari

aanstaande, naast Groengas ook rijden op aardgas, en aanschaf van een laadpaal voor elektrisch rijden. Dat laatste levert dan € 1.000,- op, mits de laadpaal ook wel publiek toegankelijk is. Een nieuw voertuig dat op (al of niet groen) gas kan rijden wordt met € 1.750,- tot 2.500,- gesponsord. Ombouw van een bestaand voertuig naar Groengas levert € 2.000,- tot 3.000,- op.

Wat betreft geheel of deels elektrisch rijden is de insteek kennelijk dat de landelijke overheid daar al genoeg voordeel aan knoopt, met investeringsregelingen en lage fiscale bijtelling.

Beperkte belangstelling

Echt druk werd het niet op het Asser circuit, ook al stond er een aardige rij nieuwe auto's van zeer uiteenlopende signatuur klaar om met een rondje over de beroemde baan te proberen. Er kwamen nog wel heel wat belangstellende scholieren langs. Achter de pitboxen trok vooral Brammo-importeur Electric Motorcycles Nederland aandacht. Het in de provincie Groningen gevestigde bedrijf had twee elektrische Brammo Empulse R-modellen meegebracht.

Er zijn in ons land nu vier Brammo-verkooppunten, die ook een flinke financiële douceur hanteren om elektrisch rijden aantrekkelijk te maken. Althans, dat doet de fabrikant in Amerika, waar eveneens korting wordt gegeven. Hier komt dat neer op € 5.600,- inclusief BTW onder de catalogusprijs, voor de Empulse R die we op Assen even reden. Importeur Marcel Bulthuis zegt dat de zaken prima lopen. "De verkoop van elektrische motorfietsen in het algemeen groeit van jaar op jaar, vorig jaar waren het er 80, nu kunnen we boven de 100 uitkomen."

Ofwel tegen de één procent van de totale motorfietsmarkt,



Het meeste bekijks trok de elektrische Brammo, vooral bij de jeugd. En op hun vraag: "Ja, hij trekt als een lier, zelfs zonder te schakelen." De techniek van deze Empulse R bespreken we op pagina 104.



Ecotap uit Boxel maakt zelf een heel gamma van laadpunten: "Allemaal van staal en daardoor vandalisbestendig". Ze hebben als nieuws op hun site www.ecotap.nl ook een handig staattie met de sinds juni per stroomleverancier uiteenlopende tarieven voor laden.



Weinig kansen voor gas

Een aardige conclusie van Aumacon is dat het gemiddeld bijtellingpercentage behoorlijk is teruggelopen (van het uniform 22% tarief in 2007, naar 16,5% bij de huidige zeven tarieven). Er wordt dus tenminste zakelijk wel zuiniger en groener gereden. De laagste bijtellingklasse groeit steeds het hardst.

Voor de pogingen in Groningen en Drenthe om Groengas te promoten is dat geen goed nieuws. Gas helpt je niet naar een lagere bijtelling. Het aandeel verkochte aardgas/Groengasauto's ligt volgens Mobiliteit in Cijfers van Bovag/RAI rond 0,1% van de markt. In aantallen gingen er vorig jaar vijf keer zoveel elektrische auto's de showroom uit, als auto's op aardgas. Puur elektrische auto's zie je al niet heel veel. Laat staan auto's op gas. Niet zo lang 'bijtelling' het magische woord is.

dat is beter dan het bij auto's gaat. Met nog maar twee e-motorfiets merken, Zero en sinds de zomer Brammo. Voor een Empulse R ben je met korting toch nog twaalf mille kwijt, maar het rijdt ook echt interessant. Bulthuis: "Je moet anders denken. Niet 'hoe ver kan ik komen', maar 'waar wil ik vandaag stoppen'. Overal waar je stopt laad je even bij aan het gewone stopcontact, je betaalt een paar euro voor de stroom, dan is er geen probleem met het rijbereik."

Met de prestaties zit het wel goed. Elektrisch, dus het trekt als een lier vanuit stilstand of op snelheid. Zonder schakelen, in de derde of vierde versnelling van de zesbak. Die zorgt

enerzijds dat een top van 177 km/h mogelijk is zonder de elektromotor te overtoeren, en anderzijds dat je die motor tussen 3000 en 4000 toeren kunt houden waar hij maximaal efficiënt draait, legt Marcel Bulthuis uit.

Gedreven door subsidie

Minder druk was het bij de Brabantse laadpalenfabrikant Ecotap, die ook voor de Brammo's een laadpunt neerzette. Toch klaagde men niet bij Ecotap, er is genoeg vraag naar laadpunten, vooral ook om elektrische scooters en de zeer populaire e-bikes bij te laden. Daarvoor heeft Ecotap zelfs een prachtige mast met zonnepaneel, die zonder aansluiting op het elektriciteitsnet kan voor het bijladen van e-bike accu's. Maar ook laadpunten op krachtstroom om auto's te laden hebben ze.

Het lijkt dus dat de opkomst van elektrisch autorijden niet zal stranden op een chronisch gebrek aan laadmogelijkheden. Een recente analyse van het bureau Aumacon over zakelijk rijden en fiscale bijtelling werpt een ander licht op de zaak. Veel zal afhangen van wat binnenkort besloten wordt over de overheidsstimulering voor groen rijden. Met de verwachting dat de zeer lage bijtelling voor e-auto's (en andere zuinige modellen) flink aangepast zal worden.

De zakelijke markt, al gauw de helft van de totale autoverkoop, reageert sterk op deze regels zoals blijkt uit Aumacons analyse over de laatste zeven jaar, waarin de verschillende bijtellingtarieven zijn verschenen. Samengevat trekt de zakenrijder massaal naar modellen met lagere bijtelling, deels gedwarsboemd door scherpere overheidsseisen om modellen in een van de lage tarieven te laten vallen. Met als derde speler de auto-industrie, die steeds zuiniger types uitbrengt waardoor weer meer modellen onder lagere bijtelling vallen. «

Noordelijke dealers zorgden voor een ruime selectie van elektrische en aardgas/Groengasauto's. Maar om nou te zeggen dat het zwart zag van belangstellenden voor een proefritje...

DENK NIET: 'HOE VER KAN IK KOMEN', MAAR: 'WAAR WIL IK STOPPEN'