



## Ecotips

Date : 01/08/2017

Page : 12-16

Periodicity : Bimestriel

Journalist : De Wachter, Hilde

Circulation : 6500

Audience : 0

Size : 2212 cm<sup>2</sup>

## MOBILITEIT

# Elektrisch rijden

## Wie zijn vandaag de spelers op de markt?

Tekst: Hilde De Wachter

Beeld: automerken

Elektrisch rijden gaat veel breder dan alleen het type van de elektrische wagen waarmee je rijdt. Toch start het meestal bij de wagen. Want dat is wat we elke dag zien. En waarvan we nog liefst zelf de kleur en de opties kiezen. Wat dat betreft, is de doorbraak van het concept van elektrische deelauto's waarschijnlijk nog niet voor morgen. Want de Belg kiest het type en de uitrusting van zijn wagen nog altijd graag zelf.

Maar wie zijn de spelers op de markt? En, belangrijker, waar staan ze op het speelveld? ecoTips schotelde een aantal organisaties vragen voor over elektrisch rijden. Het is niet de bedoeling van dit artikel om een compleet overzicht te geven. Wel om voeling te krijgen met de dynamiek in de markt en de manier waarop de betrokkenen zich voorbereiden op een elektrische toekomst.

## Made in Belgium

Zowel E-Car als Addax Motors zijn Belgische bedrijven die hun wagens ook het liefst in België assembleren en dat zo veel als mogelijk met lokaal geproduceerde onderdelen. Beiden stelden ze op het autosalon begin dit jaar hun wagens voor. In het geval van E-Car zijn dat drie erg compacte modellen: de Urban, de Roadster en de Cargo waarbij je kunt kiezen tussen 3 zitplaatsen, 2 zitplaatsen en 1 zitplaats en een rijbereik van 150 of 300 km (1 of 2 batterijen). Die batterijen hebben drie levens: als brandstofstockage in de wagen, als opslag voor te veel geproduceerde hernieuwbare energie en, na afdanking, in de recyclage.

2017 moest het *proof of concept* jaar van E-Car worden maar de wagen geraakt maar niet gehomologeerd. Bedenker Xavier Van der Stappen en mede-stichter Thierry Deflandre zien nochtans drie mogelijke klanten: de fanaten en *early adopters* die graag iets nieuws en revolutionair onder hun kont willen; de zakelijke klanten zoals koeriers in stedelijke omgeving, die zo'n compact voertuig met toch wel wat laadruimte goed kunnen gebruiken. En als derde? "Voor mij zijn de politici de derde doelgroep," zegt Deflandre. "Als het ze menens is met elektrisch rijden, dan moeten ze het goede voorbeeld geven. Als elke burgemeester een elektrisch voertuig van eigen bodem in zijn wagenpark opneemt, dan zijn we al goed vertrokken."

Addax Motors daarentegen komt met een service auto met laadbak. "Speciaal ontworpen voor mensen die maar een 40 km per dag afleggen voor professionele doeleinden," verduidelijkt Jérôme Lefebvre van Addax. Het voertuig wordt enkel aangeboden in een all-inclusive leasingformule. "Wij geloven sterk in Mobility As A Service (MAAS)," zegt Lefebvre. "De MT is dan ook standaard uitgerust met 3G-aansluiting. Zo gebeurt de monitoring op afstand. Dat is handig om preventief en effectief onderhoud te kunnen doen. Maar ook de klanten vinden dit erg efficiënt. Ze kunnen hun operatoren opvolgen en bijvoorbeeld nagaan of de wagens wel volgens het boekje geladen worden. Vermits de batterij het kostbaarste is in een elektrische wagen, heeft iedereen er alle belang bij dat deze zo lang mogelijk meegaat. We evolueren op deze manier langzaam naar een formule waarbij bedrijven niet meer leasen op basis van aankoopprijs en restwaarde maar gewoon de gebruiksuren betalen." Westlease is de vaste leasingpartner van Addax Motors. Lefebvre mikt op verschillende soorten klanten: onderhoudsdiensten van gemeentebesturen, themaparken, pretparken

Thierry Deflandre, E-Car: "Als het de politici menens is met elektrisch rijden, dan moeten ze het goede voorbeeld geven. Laat elke burgemeester een elektrisch voertuig van eigen bodem in zijn wagenpark opnemen, dan zijn we al goed vertrokken."

en bungalowparken, en grotere sites van ziekenhuizen, universiteiten en bedrijven. Hoewel de wagen interesse wekt, blijkt het ook voor Addax moeilijk om deze echt aan de man te brengen. "Daarom startten we een project in samenwerking met Vlaanderen. Het is een testproject waarbij we de voertuigen tegen een interessante huurprijs bij bedrijven neerzetten voor een bepaalde periode. Op die manier kunnen ze zelf testen of deze interessant zijn

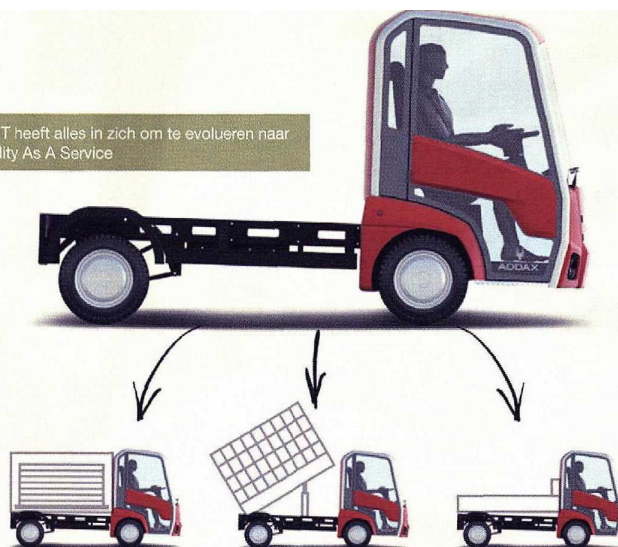


De Belgische E-Car wacht nog op homologatie

voor hun bedrijf. Dit is een interessant concept omdat ze zo een duidelijk beeld krijgen van de mogelijkheden. Ze zien hoeveel ze rijden, hoeveel elektriciteit ze nodig hebben, hoeveel diesel of benzine en dus CO<sub>2</sub>-uitstoot ze bespaard hebben.”

Via het platform weten de klanten perfect hoeveel, of hoe weinig, ze gebruik maken van de wagen. “Zo stellen organisaties plotseling vast dat die wagen het grootste deel van de tijd gewoon stilstaat. Maar met onze bestelwagens kunnen we perfect evolueren naar een platform waarbij naburige organisaties de wagen kunnen delen. Op die manier is de kost per gebruiker natuurlijk weer een pak minder. Zeker in een stedelijke omgeving is dat een project met toekomst.”

De MT heeft alles in zich om te evolueren naar Mobility As A Service



## Energie- leverancier wordt mobiliteits- aanbieder

Naast nieuwe lokale en innovatieve spelers zoals de E-Car en de MT bestelwagen, kijken ook grote energiespelers reikhalzend naar de elektrische wagenmarkt. Ook zij bereiden zich voor op elektrische mobiliteit.

### Lampiris/Total

“Hoe groter het absolute aantal elektrische wagens, des te meer mensen leren de positieve gebruikerservaring kennen en daarna willen ze niet meer terug,” zegt Olivier Lechien van Ellocom. Zij voerden een studie voor Lampiris en Total uit naar het potentieel voor elektrisch rijden in België. “Een studie van Renault toonde recent nog aan dat 99 procent van de mensen die elektrisch rijdt, niet meer terugwil naar een verbrandingsmotor. Toch verwachten we het kantelpunt pas rond 2020 omwille van een aantal redenen:

- De recente aankondigingen van vele constructeurs zullen zich dan vertaald hebben naar een concreet beschikbaar aanbod op de markt waartegenover ook een groot productievolume zal staan.

- De reële autonomie zal de 300 km overschreden hebben in 2020.
  - Laadinfrastructuur zal meer courant aanwezig zijn in het straatbeeld.
  - Snel laden zal drie keer sneller kunnen verlopen op 150 kW waardoor men ongeveer 150 km op 10 minuten zal kunnen laden.
- Ondertussen raden wij werkgevers aan om hun medewerkers te informeren en hen alvast kennis te laten maken met elektrisch rijden. We zien dat dit vooroordelen en barrières wegneemt.”

Lechien ziet wel nog tegenkanting vanuit financiële hoek: “Nogal wat bedrijven rapporteren in EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) voor hun operationele kasstroom. Dat is voor een elektrische wagen minder interessant omdat ze een hogere leaseprijs kennen omwille van de hogere aankoopwaarde. Maar kijken we naar de TCO (Total Cost of Ownership) die rekening houdt met de leaseprijs, de fiscale voordelen en de lagere verbruiks- en onderhoudskosten, dan zijn de elektrische wagens wel in het voordeel. Bedrijven moeten daar aandacht voor hebben.”

Over de discussies in verband met de restwaarde van elektrische voertuigen, zegt Lechien: “De restwaarde van een elektrische wagen hangt samen met de restwaarde die leasingmaatschappijen geven aan een elektrische wagen. We zien daar sterke verschillen tussen de maatschappijen. Anderzijds is er de waarde die de consument geeft aan een elektrische wagen. Tesla speelt het handig door acht jaar garantie te bieden op zijn wagens waardoor deze een gegarandeerde waarde behouden na het leasingcontract. Hierdoor hebben ze nu al een hogere waarde op de tweedehands markt dan wagens uit hetzelfde prijssegment met een klassieke verbrandingsmotor, en dat ondanks een zeker verlies aan autonomie. Natuurlijk heeft

het verlies aan autonomie door het intensief belasten van de batterij, een grotere impact op wagens met een lagere standaardautonomie. We zien dat de batterijprijs per kWh sterk daalt, wat zich rechtstreeks vertaalt in een toenemende autonomie. Daardoor zal de restwaarde ook evenredig toenemen. En naarmate de vooroordelen in verband met elektrisch rijden stilaan zullen verdwijnen, zal dit resulteren in een positieve trend met betrekking tot deze restwaarde. Ik maak me dus weinig zorgen over de restwaarde van elektrische wagens in de toekomst.”

Wat we van Total en Lampiris op de elektrische wagenmarkt mogen verwachten, omschrijft Lechien als volgt: “Total heeft alle kaarten in handen en tevens de ambitie om een leidende rol te spelen in elektrische mobiliteit op nationaal en internationaal niveau. Total is reeds marktleider met betrekking tot het aanbieden van tankkaarten en biedt toegang tot het grootste netwerk aan tankstation locaties in België en bij uitbreiding Europa. Met Total Gas & Power en Lampiris voor respectievelijk de B2B en B2C markt bieden we onze klanten nu al groene energie en een waaier aan energiediensten aan. Recent hebben we een concrete waardepropositie en bijbehorende services uitgewerkt waarbij we zowel de residentiële als de professionele markt bedienen met betrekking tot elektrisch rijden en de bijbehorende laadinfrastructuur. Hierbij maken we de brug tussen beide met betrekking tot de leasingmarkt waarbij we in de mogelijkheid zijn om een split-billing concept toe te passen zoals we deze kennen uit de telecomwereld. We werken dus niet op basis van een onkostennotasysteem dat geregulariseerd wordt met de werkgever, maar op basis van een eigen IT-ontwikkeling waarvoor we de mogelijkheid hebben omwille van de unieke

positionering die Total kan innemen in deze transitie. We zijn immers reeds aanwezig in alle waardeketens.

Aangezien de technologie niet stilstaat, zal Total ook niet blijven stilstaan om onze ambities als trekker in deze transitie te kunnen behouden en versterken, zowel op nationaal als internationaal niveau.”

#### Eneco

Ook Eneco stort zich volop in de elektrische mobiliteit maar zij vertrekken vanuit de laadinfrastructuur. Michel Davidts, e-mobility expert: “Eneco is een pionier inzake laadinfrastructuur voor elektrische wagens. Ons aanbod bestaat uit laadpalen voor zowel thuis als zakelijk gebruik, maar ook met de hele service achter het laadpunt. Zo zorgt Eneco bijvoorbeeld voor een automatische verrekening van de laadkosten met de leasingmaatschappij of werkgever. Naast laadpalen bieden we ook laadpassen aan. Dankzij talrijke roamingakkoorden kun je met de Enecolaadpas terecht bij bijna alle publieke laadpunten in de Benelux. Tenslotte zorgen we ervoor dat alle stroom die geladen wordt bij een Eneco laadpunt of met een Eneco laadpas 100 procent groen is.

In de toekomst zal de rol van Eneco zich uitbreiden naar die van regisseur. Dankzij slimme laadtoepassingen zullen we gebruikers instaat stellen om zelf de juiste laadmomenten te kiezen op basis van het aanbod en verbruik van duurzame energie. In Nederland pionieren we daar vandaag al mee, dankzij de Jedlix-slim-laden-app.”

Davidts ziet de omslag naar elektrisch rijden ook naderen, omdat steeds meer automerken elektrische modellen aanbieden, de prijzen dalen terwijl het rijbereik stijgt en de regelgeving omtrent de uitstoot van wagens steeds strenger wordt. Gevraagd naar de reden waarom energieleveranciers interesse tonen in elektrische wagens, antwoordt Davidts: “De elektrische wagen is een fundamentele schakel voor de transitie naar hernieuwbare energie. Vandaar dat het niet verwonderlijk is dat veel energieleveranciers een belangrijke rol opnemen inzake EV. Om de volledige omslag naar groene energie mogelijk te maken, is het

noodzakelijk om de energie uit wind en zonne-energie te kunnen opslaan. We hebben namelijk ook energie nodig als er geen wind is of als de zon niet schijnt. Dankzij de opslagcapaciteit in de batterijen bieden elektrische wagens hier een oplossing voor, aangezien een wagen gemiddeld tot 93 procent van de tijd stilstaat.

Tal van bedrijven zijn hard op zoek om nieuwe diensten aan te bieden rond de elektrische mobiliteit. Diensten die de link leggen met hernieuwbare productie, zelfrijdende wagens ... Om een parallel te maken: Wie had bij de lancering van mobiele telefonie ooit kunnen voorspellen wat we vandaag standaard met onze iPhone kunnen doen? Het is te verwachten dat we een gelijkwaardige evolutie zullen kennen rond de elektromobiliteit.”

---

Michel Davidts, e-mobility expert van Eneco:  
“De elektrische wagen is een fundamentele schakel voor de transitie naar hernieuwbare energie.”

---

#### Engie

Piet Cortier, Business Developer Innovation bij ENGIE, vermoedt dat de trend vanaf 2018 tot 2020 gunstig wordt voor elektrische voertuigen. “Enerzijds is er momenteel het luxueuze Tesla dat in het dure segment zit maar wel met een goede autonomie. Anderzijds zijn er een aantal kleine modellen. Het middensegment dat traditioneel in bedrijven erg in trek is, zien we nog onvoldoende. Tesla heeft wel zijn aankondiging voor Model 3 gedaan maar dat is maar één merk en het is nog wachten wanneer deze effectief op de markt komt. Maar uit de aankondigingen van de verschillende automerken kunnen we afleiden dat deze er in de volgende jaren wel komen. Vermoedelijk zal er eerst nog meer gekozen worden voor een hybride of plug-in hybride.” Cortier wijst erop dat de interesse in de markt wel stijgt. Getuige daarvan is onder andere het Platform Elektrische Bedrijfswagens (zie verder). “Ik

geloof dat de pure leasing van bedrijfswagens zal evolueren naar een mobiliteitsoplossing die ingevuld zal worden in functie van de plaats waar iemand woont en wat zijn specifieke noden zijn. Elektrische wagens spelen daar een belangrijke rol in maar het is niet het enige aspect.

Voor een fleetmanager betekent het vergroenen van het wagenpark niet enkel het toevoegen van een aantal elektrische wagens. Je moet om te beginnen een diagnose van je elektrische installatie doen, zeker wanneer je meerdere laadpunten op het werk voorziet. Dan heb je ook intelligent laadbeheer nodig. De laadstations moeten geïnstalleerd, gekeurd en onderhouden worden, je moet in kaart brengen hoe medewerkers zullen kunnen laden thuis, op het werk en onderweg en hoe de betaling geregeld wordt. De volledige car policy moet herbekken en aangepast.”

Engie bereidt zich alleszins al jaren voor op de elektrische wagens. “Dat het ons menens is, blijkt uit de overname van één van de grootste Europese spelers van laadoplossingen voor elektrische wagens, het Nederlandse EV-Box. Daarnaast doen we zelf heel wat onderzoek en ontwikkeling via ENGIE Lab Laborelec, onder andere over slim laden. En we gaan veel breder dan enkel elektrische wagens,” zegt Cortier. “Elektrische mobiliteit omvat ook trams, metro’s, bussen, fietsen, elektrische poolauto’s, slimme verkeersborden, verkeersgeleiding, en maakt deel uit van een ruimere stadsplanning.”

Ook in eigen huis schenkt ENGIE aandacht aan duurzame mobiliteit. “Vroeger kwam maar 30 procent van ons personeel met het openbaar vervoer,” legt Cortier uit. “We hebben dan een beleid rond mobiliteit uitgewerkt. Dat houdt onder andere in dat we onze kantoren in de buurt van openbaar vervoer kiezen, dat we verplaatsingen beperken via videoconferencing en thuiswerken. We voorzien voldoende fietsparkings en stellen een aantal elektrische poolauto’s ter beschikking. Daarnaast bieden we iedere medewerker een flexibel mobiliteitsbudget aan zodat die de meest geschikte mobiliteitscombinaties kan maken, voor zijn situatie. Dankzij ons aangepast beleid komt nu 75 procent van de werknemers met het openbaar vervoer.”

---

## De auto-merken doen natuurlijk ook mee

#### Mercedes (Daimler)

Mercedes heeft vandaag enkel de B-klasse op de elektrische markt. Maar Daimler, het moederbedrijf van Mercedes, heeft grootse plannen. “In 2019 lanceren we onze EQ-lijn met een nieuw gamma van tien wagens die volledig elektrisch zijn, 500 km rijbereik hebben en in 1 uur te laden zijn,” zegt Christophe Vloebergh van Daimler.

Nochtans heeft Vloebergh ook zijn bedenkingen: “We hebben momenteel 1.500

laadpalen in België. In 2020 moeten dat er 2.500 zijn. Dat zijn er nog altijd erg weinig ten opzichte van de traditionele tankstations. En aan de andere kant zullen we met een elektriciteitstekort kampen wanneer substantieel meer mensen elektrisch gaan rijden. Ook het net en de productie moeten snel mee evolueren. Ik verwacht dan ook geen revolutie maar een evolutie. Verbrandingsmotoren blijven hun plaats hebben in dit plaatje.” Daimler investeert inderdaad nog steeds stevig in zuiniger en schone verbrandingsmotoren.

Maar het doet dat ook in het CASE-plan, een strategisch plan dat staat voor Connected, Autonomous, Sharing, Service, Electric. "De echte toekomst zit in de brandstofcel," verduidelijkt Vloebergh. Daimler is een waterstofpionier. In 2018 commercialiseren we ook een eerste model op waterstof."

#### Volvo

Enkele weken geleden deed Volvo een revolutionaire aankondiging: vanaf 2019 zal elke nieuwe Volvo een elektrische motor hebben. Een statement dat kan tellen. René Aerts van Volvo verduidelijkt: "Volvo heeft op wereldvlak een penetratie van 15 procent in de verkoop van hybride voertuigen, in België loopt dit zelfs op tot 50 procent voor sommige modellen. Taxatie, laadpalen en incentives van de overheid spelen hier een belangrijke rol in. Wij zien in landen zoals Noorwegen en Nederland dat de penetratie zeer hoog is omwille van de ideale omstandigheden."

Volvo Cars zal elektrische wagens introduceren in zijn volledige assortiment, met zowel volledig elektrische wagens, plug-inhybridewagens als milde hybridewagens. Tussen 2019 en 2021 worden vijf volledig elektrische wagens geïntroduceerd: drie Volvo-modellen en twee modellen van Polestar, de sportwagendivisie van Volvo Cars.

#### BMW

"Eigenlijk is BMW met de BEV en PHEV (elektrisch en plug in hybrid) de leider inzake elektrische voertuigen, wereldwijd en in België," vindt Christophe Weerts van BMW. "We mikken wereldwijd op 15 tot 25 procent aandeel elektrische voertuigen ten opzichte van al onze verkochte auto's tegen 2025. Het aantal laadpunten moet zeker nog stijgen, premies helpen natuurlijk ook om de gebruiker te overtuigen, zoals in Noorwegen.

We willen dit jaar 100.000 elektrische voertuigen wereldwijd verkopen (BEV + PHEV). Naast de volledig elektrische BMW i3 commercialiseren we in 2019 een 100 procent elektrische MINI, in 2020 een 100 procent elektrische BMW X3 en in 2021 de BMW i NEXT, een elektrisch innoverende auto die autonoom rijdt. We zijn ook klaar met de brandstofcel maar vinden dat het nog te vroeg is om deze technologie te commercialiseren wegens gebrek aan distributienetwerk."

BMW biedt een interessant antwoord op de discussie over de restwaarde van een elektrische wagen. "De restwaarde hangt in grote mate af van de batterijcapaciteit," zegt Weerts. "Het voordeel van de volledig

elektrische BMW i3 is dat nieuwe batterijen kunnen opgebouwd worden. De nieuwe versie (94 Ah) kan aan de eerste generatie (60 Ah) aangepast worden. Zo blijft de restwaarde gegarandeerd."

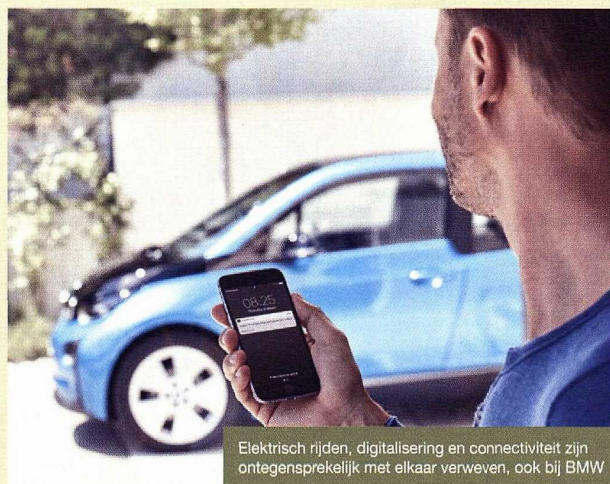
#### Nissan

"Het motto van Nissan is 'Electrify the world,'" begint Melvin Keuter van Nissan. "Dat houdt in dat we op basis van het wereldmarktleiderschap op elektrische mobiliteit - LEAF is al 6 jaar de best verkochte EV - fundamentele ervaring opgedaan hebben en ons voorbereiden op volgende stappen. Dat wil zeggen de verdere verbetering van ons voertuigenaanbod. Maar we ontwikkelen ook producten voor energieopslag in woningen. Een goed voorbeeld is het Amsterdam Arena storageproject dat het voetbalstadion van opgeslagen energie zal voorzien.

Nissan is ook actief in Intelligent Mobility. Van Intelligent Drive, via Intelligent Power gaan we naar Intelligent Integration waarbij onder andere elektrische voertuigen op termijn autonoom zullen rijden en ook hun rol zullen spelen op de energiemarkt. In dat kader ontwierp Nissan samen met architecten- en studie bureau Foster and Partners, het 'fuelstation of the future'."



Mercedes komt in 2019 met een volledige EQ-lijn. Inductief laden maakt deel uit van die strategie



Elektrisch rijden, digitalisering en connectiviteit zijn ontegensprekelijk met elkaar verweven, ook bij BMW



Volvo werkt aan verschillende modellen met elektrische aandrijving, hybride en mild hybride. Hier is het elektrische concept te zien



De Nissan LEAF is al 6 jaar de best verkochte elektrische wagen in de markt



## Leasing en huur

Weinig leasingmaatschappijen profileren zich uitdrukkelijk als specialisten in elektrisch rijden. Eazy doet dat wel. Bart Massin, oprichter van Eazy, verwoordt het als volgt: "Wij zijn het bedrijf dat de Belgen leert om elektrisch te rijden en hen bijstaat in de transitie die ze moeten maken. We helpen bedrijven van A tot Z in heel het traject zodat ze elke dag elektrisch kunnen rijden in binnen- en buitenland. Zo beheren we vloten en kennen de moeilijkheden van HR en Fleetmanagers. We helpen een frisse progressieve sfeer te ontwikkelen die innovatie aanmoedigt." Massin heeft een goede raad voor de fleetmanagers: "Begin op tijd met het omschakelen van je car policy zodat deze klaar is voor elektrisch rijden. Er moeten nieuwe elementen in, zoals het terugbetalen van thuis laden. Werknemers zullen steeds meer interesse krijgen in elektrische modellen. Zorg dat je daar op voorbereid bent."

Maar wat dan met de nog steeds hogere aankoopprijs van elektrische modellen? Daar heeft Massin een duidelijk antwoord op: "Een elektrische wagen is net zoals een huis met goede isolatie en zonnepanelen. Het is een investering. Je bespaart vervolgens elke maand 50 procent op de brandstofkosten en geniet van een hogere fiscale aftrek. Verzekeringen zijn soms goedkoper omdat veel van deze elektrische wagens uitgerust zijn met efficiënte veiligheidssystemen. En wat onderhoud betreft, dat is zoals je laptop of je gsm of electromotoren in de industrie: er is weinig tot geen onderhoud. Behalve voor je remmen en je ruitenwissers natuurlijk."

## Platform Elektrische Bedrijfswagens

In het Platform Elektrische Bedrijfswagens werken fleeteigenaars en marktaanbieders samen aan een versnelde transitie van elektrische bedrijfswagens. De ambitie is dat bedrijven en organisaties in 2020 25 procent van hun nieuwe wagens elektrisch kunnen aankopen of leasen. Eerste aandachtspunt en doelstelling: zorgen dat elektrische wagens in de car policies van fleet owners opgenomen worden.

Meer info  
[platformelektrischebedrijfswagens.be](http://platformelektrischebedrijfswagens.be)