



OOK DE ELEKTRISCHE AUTO BLIJFT EEN AUTO

De Grote Omslag? Even nuchter blijven toch, zegt KRIS PEETERS. ‘Voor we het beseffen is de elektrische auto de levensverzekering van de nucleaire sector en de kunstmatige levensverlenging van een ten dode opgeschreven mobiliteitssysteem.’

De revolutie die er toch geen is



VERKEERSEXPERT
KRIS PEETERS

In september 2015 werd 's werelds grootste autobouwer ontmaskerd als een systematisch pleger van bedrog en fraude. In de Verenigde Staten werd hij veroordeeld tot meer dan 17 miljard dollar aan schadevergoeding. In ons land werd hij beloond met meer dan 130 miljoen euro staatssteun in ruil voor het openhouden van een fabriek. Politici en vakbonden klopten zich daarvoor op de borst. Vanwege de werkgelegenheid natuurlijk, maar ook omdat het nieuwe model ongekend milieuvriendelijk zou zijn.

Als ik dit twee jaar geleden had voorspeld, had u mij dan geloofd of mij bij de onzin ingedeeld? Tegenwoordig kijken we nergens meer van op. We eten uit de hand van wie ons

belazert en onze gezondheid ondergeschikt maakt aan de winsteijfers, en we stellen ons daarbij geen vragen.

Een journalist onthult dat niemand controleert of dieselauto's wel een roetfilter hebben. Het veroorzaakt nauwelijks een rimpeling. We beloven dat we er voortaan eens met een hamertje op zullen kloppen en het probleem is van de baan.

Sprekende af dat we toch al het sjoemelwoord 'zero emissie-wagen' achterwege laten?

Volvo kondigt aan dat het vanaf 2020 geen auto's met verbrandingsmotoren meer zal produceren. Dat vinden we geweldig nieuws en het bewijs van de Grote Omslag. Als daarna blijkt dat de soep toch niet zo heet gegeten zal worden (modellen gaan immers gemiddeld zeven jaar mee en hybrides zijn in feite klassieke auto's met een extra elektromotortje), is de karavaan al verder getrokken. Volvo is een fabrikant die eind vorige eeuw betrappt werd op manipulatie van de emissieresultaten van zijn vrachtwagens, maar dat zijn we vergeten.

Wanneer Elon Musk een nieuw model presenteert dat bijna 2 ton zwaar is, een topsnelheid heeft van 225 km/u en accelereert van 0 tot 100 km/u in minder dan 6 seconden, dan zijn het de milieujongens die spontaan applaudiseren. Dat zo'n elektrische racemachine met een spotprijs van twee netto jaarinkomens van de modale Belg nu 'haalbaar is voor iedereen', is de revolutie waarop we kennelijk zaten te wachten.

'Als onze kinderen schone lucht zullen inademen, zal het dankzij Tesla zijn', schreef deze krant (*DS 4 juli*). De bewieroking culmineerde in de eerder retorisch dan ironisch bedoelde vraag: 'Kan de elektrische auto de planeet redden?' Pro memorie: ooit vroegen we ons hetzelfde af over kunst. Sindsdien hebben we vlijtig bespaard op kunstsubsidies, ten voordele van die voor auto's en hun infrastructuur.

De meest toekomstbestendige auto-ervanger is niet de elektrische auto, maar de e-fiets in al zijn varianten

De gretigheid waarmee deze samenleving haar kritische zin opschoort als het gaat over de beweerde milieuvriendelijkheid van auto's, tart elke verbeelding, maar ze is wel begrijpelijk. Tegen de achtergrond van de apocalypsprojecties van de 'klimaatalarmisten' is het normaal dat we behoefte hebben aan wat perspectief. Als dat bovendien van een persoonlijk gedragsprobleem een technisch probleem voor de ingenieurs maakt, dan verwondert het niet dat we de boodschappers op handen dragen. Wie het feestje verstoort, zetten we weg als verzuurde zwartkijkers of verlopen luddieten.

Factcheck

Helaas, wat te mooi is om waar te zijn, is dat doorgaans ook. Laten we een kleine factcheck doen van wat de believers beweren.

Zal de elektrische auto ons schone lucht brengen? Antwoord: 'een beetje waar'. Plaatselijk wel. Vele kleine lozingspijpen worden vervangen door enkele grote van elektriciteitscentrales. Afhankelijk van de elektriciteitsmix van een land kan daar meer of minder smeerlapperij uit komen dan vandaag. In China zijn Tesla's de facto steenkoolauto's. Bij ons scheuren ze in hoge mate op kernenergie, waarvan we al sinds 2003 proberen af te kicken.

Maar niet alle emissies komen uit de uitlaat. Er is ook fijn stof dat door de wagen wordt opgewaaid, of het resultaat is van remmen- en bandenslijtage. Hoe zwaarder de auto en hoe sneller hij accelereert en weer afremt, hoe meer schadelijke deeltjes dat oplevert. Mochten er normen voor bestaan, een 'Teslagate' zou niet uitgesloten zijn. Er zijn sterke aanwijzingen dat zo'n wagen niet minder maar juist méér fijn stof uitstoot. Maar in het land van de auto komt de waarheid altijd met vertraging. Spreken we af dat we in afwachting toch al het sjoemelwoord 'zero emissie-wagen' achterwege laten?

Is de elektrische auto dan een deus ex machina voor het klimaatvraagstuk? Geenszins. Daarvoor zou de elektriciteit grotendeels afkomstig moeten zijn van hernieuwbare bronnen. Niet vanzelfsprekend in een land waar gevochten wordt tegen windmolens. Om de noodzakelijke energietransitie tot stand te brengen, zullen we dus moeten afstappen van ons sectorale denken. Niet de ene dag de hoogdringende sluiting van kerncentrales bepleiten en de volgende het meerverbruik van elektrische auto's wegwuiven als 'bangmakerij'. Deze week nog berekende National Grid dat bij een doorbraak van de elektrische auto in Groot-

Britannië minstens 3,5 GigaWatt extra nodig is, precies de capaciteit van de kerncentrale die daar in de steigers staat.

Had u trouwens al ergens gelezen dat de auto's van voorbeeldbedrijf Tesla een aanzienlijk sluimerverbruik hebben? Op honderd dagen ontlaadt de computer de 70kWh-batterij, wat overeenstemt met 7 procent van het elektriciteitsverbruik van een gezin (10kWh/dag), voor nul kilometer per dag. Uitzetten is geen optie, want dan verandert de batterij en dus de hele auto in een 'baksteen'. Maar zoals gezegd: de waarheid zal met vertraging komen.

Het hoofdprobleem is echter dat elektrische auto's piekbelastingen veroorzaken, zéker als ze allemaal tegelijk willen laden (als hun chauffeurs thuis zijn) en dat het liefst ook nog eens snel willen doen. Nog vervelender, zegt Kris De Decker van *Low Tech Magazine*, is dat hoe beter de batterijen worden, hoe erger het probleem wordt. 'We lossen dat op met een *smart grid*', luidt het verweer, maar laat dit nu helemaal sneu zijn: hoe meer aanpassingen aan het elektriciteitsnet nodig zijn, hoe kleiner het milieuvoordeel van de elektrische auto wordt.

Geen lawaai

Waarom zouden mensen overigens niet nog méér gaan autorijden als het zogenaamd geen kwaad meer kan én goedkoper wordt? Voor we het beseffen is de elektrische auto de levensverzekering van de nucleaire sector en de kunstmatige levensverlenging van een ten dode opgeschreven mobiliteitssysteem.

Hoe dan ook blijft de elektrische auto vooral een auto, met alle consequenties voor natuur en milieu van dien: voor de biodiversiteit nefaste versnippering, uitdroging en overstromingen in de hand werkende verzegeling, milieubelastende exploitatie van grondstoffen en een enorm ruimtebeslag.

'Maar hij maakt tenminste geen lawaai', speelde Hans Bruyninckx van het Europees Milieu Agentschap vorige week nog een laatste troef uit. Zelfs dat is maar half waar. Boven 50 km/u maakt een elektrische auto evenveel herrie als een andere auto. Dat maakt hem heel geschikt in de stedelijke omgeving, waarin hij niet gewenst is, en even hinderlijk in alle andere omgevingen.

In feite is de elektrische auto slechts een zoveelste stap in de wagenwedloop die de geschiedenis van de auto in essentie is. Van Ford T naar Ford 'Te', zeg maar: te groot, te zwaar, te snel. Niet de loutere overschakeling op een andere aandrijving zal van de auto een 'aangepast' vervoermiddel maken, wel het doorbreken van het taboe van de *oversizing*. Maar dat veronderstelt een fundamenteel herdenken van het concept 'auto' en een verschuiving van 'wat mogelijk is' naar 'wat nodig is'.

Dat zou nog eens een revolutie zijn. De technologie daarvoor bestaat al. Met 'Light and Safe' of kortweg Lisa-cars, zouden we op korte termijn energie-, grondstof-, milieu- en veiligheidswinsten kunnen boeken waarbij die van conventionele elektrische auto's verbleken. Het veronderstelt wel een mentaal afscheid van onze mobiliteitsobesitas op zowel voertuig- als systeemniveau. Een evolutie naar compactere, proportionelere voertuigen zou best wel eens kunnen leiden tot de vaststelling dat de meest toekomstbestendige autovervanger niet de e-auto is maar de e-fiets in al zijn varianten. We slaan dan vele vliegen in één klap: minder auto's, minder energie- en grondstoffenverbruik, meer verkeersveiligheid, meer gezondheid en, last but not least, meer mobiliteit voor iedereen – zelfs zonder dat we moeten hopen dat onze voertuigen ooit mobiliteitsbutlers worden die we met elkaar delen.

De conclusie is dan dat we geen fortuinen moeten investeren in een technologie die de eerste tien jaar alleen een elite ten goede komt. We hoeven slechts een fractie van dat geld te investeren in veilige stallingen en aan de nieuwe noden aangepaste fietsinfrastructuur. Met het overschot kunnen we onze van de auto bevrijde publieke ruimte herwaarderen en inzetten op elektrisch openbaar vervoer – u weet wel: het al decennia bestaande deelmodel dat hier en daar al zelfrijdend is.

Tot slot. Als we een quick win willen maken inzake fijn stof, laten we dan de diesel voor personenverkeer uifaseren. Tegen 2024 bijvoorbeeld. Dan zijn we eindelijk van die hamertjes af.