

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

TRANSITIE BLOG

vrijdag 14 juni 2019

Factcheck: is elektrisch rijden de beste keuze voor mens en milieu?

Ben je er nog niet uit of (batterij)elektrisch rijden wel beter is voor de planeet en haar inwoners? Twijfel niet langer: hoe sneller we overschakelen van voertuigen met een verbrandingsmotor op elektrische voertuigen, hoe sneller de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke stoffen naar beneden duikt. Als je de klassieke tegenargumenten onder de loep neemt, merk je dat deze ofwel niet kloppen, ofwel van tijdelijke aard en niet fundamenteel zijn.

Iedereen kan vaststellen dat de [EU](#), [Duitsland](#), [Nederland](#) (en de [meeste andere Europese landen](#)), [China](#), [Indië](#), [Greenpeace](#), de [BBL](#), [WWF](#), [T&E](#) voluit de kaart trekken van elektrisch vervoer.

Toch circuleert er nog heel veel **tegenstrijdige berichtgeving** die menig burger en politicus op een gevaarlijke dwaalspoor zet. Ik zie hiervoor drie oorzaken: *desinformatie van de fossiele sector, studies met een opeenstapeling van foute aannames en ondermaatse journalistiek.*

Ik onderbouw in deze blogpost daarom **7 fundamentele stellingen**, waardoor je bij familiefeesten een antwoord klaar hebt op elke kritische bedenking over de elektrische wagen!

1. Waarom - in het kort

- een elektrische wagen rijdt aangenamer, biedt meer comfort en heeft minder onderhoud nodig
- de noodzaak om de komende 10 jaar onze globale CO2-uitstoot te halveren
- het volledig ontbreken van uitlaatemissies op de plaats waar wij ademen

Blogarchief

- ▼ 2019 (2)
 - ▼ juni (1)
 - Factcheck: is elektrisch rijden de beste keuze voo...
 - februari (1)
- 2018 (2)
- 2016 (1)
- 2015 (4)
- 2014 (4)

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

- zeer lage energieverliezen bij het transport van elektriciteit in tegenstelling tot de fossiele of waterstofketen
- elektriciteit is overal: geen nood aan tankstations met kans op bodemverontreiniging
- de voordelen van elektromobiliteit wat de betreft de energieonafhankelijkheid van Europa
- de sterk gereduceerde geluidshinder in stadsverkeer
- de mogelijkheid om elektrische voertuigen in te schakelen in slimme elektriciteitsnetwerken, een zeer belangrijke voorwaarde in een hernieuwbaar energiesysteem
- batterijelektrisch transport is de enige marktrijpe oplossing die de komende cruciale jaren kan opschalen tot het benodigde niveau; de kans dat dit voor waterstoftechnologie gebeurt benadert 0
- de soms problematische winning van grondstoffen is helemaal niet uniek voor de elektrische wagen, ze vindt haar oorzaak in de huidige globale economische context en falende staten; deze selectieve verontwaardiging maakt net dat er in deze sector het meeste vooruitgang is met uitzicht op een ethische aanvoerketen

2. Uitgebreide argumentatie in 7 onderbouwde stellingen

S1: De milieu-impact van een elektrisch voertuig (EV) is nu al de laagste en zal enkel nog verminderen

S2: De klimaaturgentie dwingt ons zo snel mogelijk over te stappen op elektrische wagens. En waterstof mag ons daarbij niet langer doen twijfelen

S3: Als je mensenrechten belangrijk vindt, kan je zonder problemen een elektrische wagen kopen

S4: Er zijn voldoende grondstoffen voor de verwachte wereldwijde vraag aan EVs

S5: Er is genoeg hernieuwbare elektriciteit en we moeten ons elektriciteitsnetwerk niet vervangen

S6: Elektrisch rijden is vandaag al vaak financieel interessant en wordt veruit de goedkoopste keuze.

S7: Praktische bezwaren blijken onjuist of verdwijnen als sneeuw voor de zon: bereik, laadtijd, veiligheid, ...

S1: De milieu-impact van een elektrisch voertuig (EV) is nu al de laagste en zal enkel nog verminderen

Wie de recente, onafhankelijke en degelijke studies doorneemt, kan niet anders dan concluderen dat de elektrische wagen de betere keuze voor het milieu is. Een selectie:

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

-A. Hoekstra in Joule (2019): 'Het onderschatte potentieel van elektrische wagens voor uitstootreductie' (PDF)

Als je nog steeds niet overtuigd bent, lees dan:

- Milieuvriendelijkevoertuigen.be/milieu - website Vlaamse overheid
- Bieden elektrische wagens wel degelijk een CO2-voordeel?
- 10 klimaatacties die werken: kies de juiste motor
- Doen elektrische wagens fijn stof opwaaien?
- Waarom de elektrische auto nu al groener rijdt (maar er betere argumenten zijn om over te stappen)
- Batterijen schadelijk voor het milieu? Ze gaan het redden!
- Electric vehicles: the truth (analoge opzet als deze tekst)
- Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change
- Are electric vehicles cleaner? The evidence points firmly in one direction
- The seven megatrends that could beat global warming

De foute aannames van de door media gretig opgepikte 'studies' feitelijk weerlegd:

- Bericht over vuile elektrische auto klopt in de verste verte niet
- No, diesel is not better for the environment than electric
- Electric car 'hatchet job' debunked
- Tomorrow is Good: why ADAC study is the anti-electric lobby at its finest & samenvatting 6 fouten & discussiethread
- Fraunhofer ISE zat fout: waterstofauto's zijn niet schoner dan elektrische auto's op batterijen en dieselauto's komen niet eens in de buurt
- Here we go again: German research institute claims diesels are cleaner than EVs
- Yes, electric vehicles really are better than fossil fuel burners - reactie op Sinn, cfr. ook debunking thread
- Waarom er zoveel 'anti-elektrische wagen'-rapporten uitkomen
- Er zijn wel genoeg grondstoffen om (ethisch) 2 miljoen stekkerauto's voor de Nederlandse markt te maken tegen 2030, zie ook hier en hier

S2: De klimaaturgentie dwingt ons zo snel mogelijk over te stappen op elektrische wagens. En waterstof mag ons daarbij niet langer doen twijfelen

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

inzetten op super **efficiënte vervoersmiddelen** als de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. Maar zelfs dan zal er de komende 30 jaar nog een aanzienlijk aandeel privaat gemotoriseerd vervoer zijn, de auto dus. Hiervan moet de uitstoot drastisch en snel naar beneden, hetzelfde geldt voor de bestelwagens, bussen en vrachtwagens.

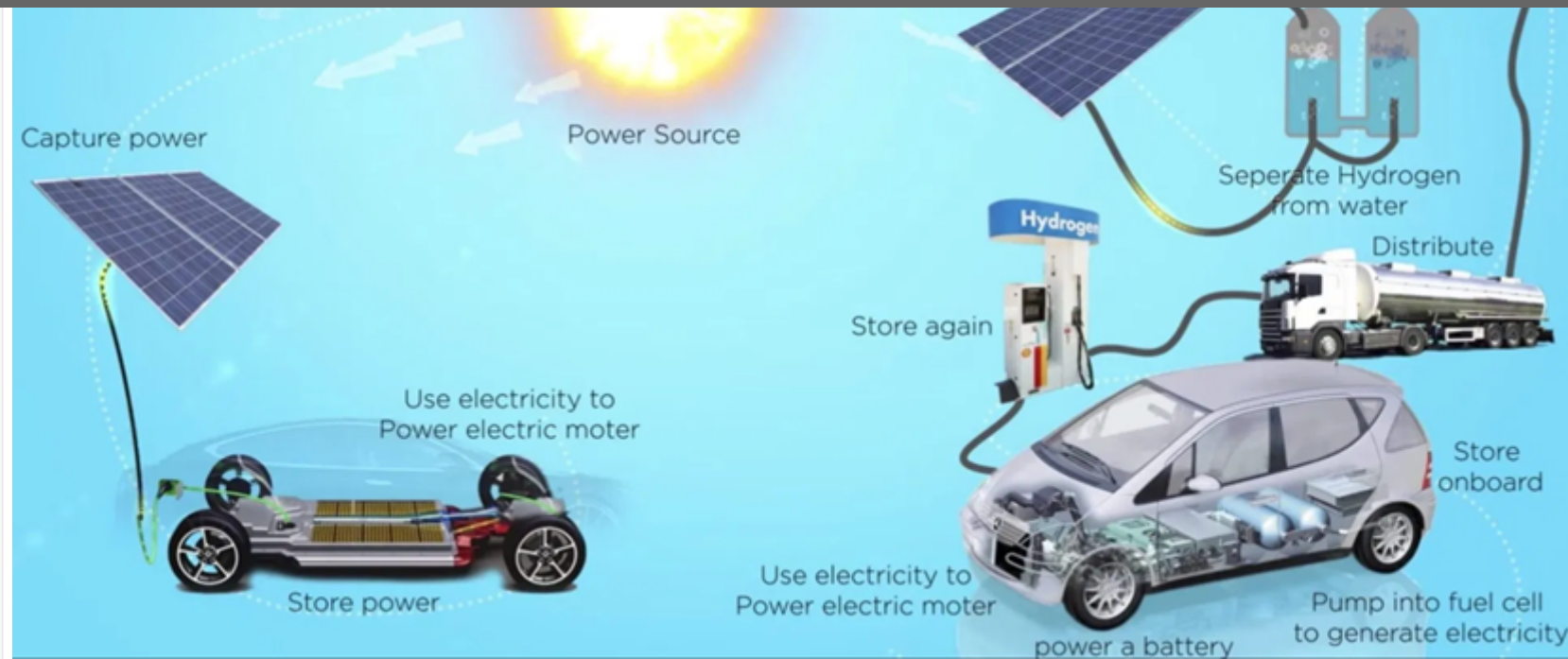
Onder experts (en **in de praktijk**) is er inmiddels een consensus dat hiervoor batterij-elektrische rijden bijna altijd de beste optie is, **veel haalbaarder én beter dan waterstof of alternatieve brandstoffen**:

Four main alternatives to the current fossil fuel systems were assessed and their potential was quantified, i.e. biofuels, hydrogen, synthetic fuels (electrofuels) and electricity. Results showed that electric modes of transport have the largest benefits and should be the main aim of the transport transition.

De voornaamste redenen zijn de alomtegenwoordigheid van **steeds duurzamere elektriciteit** en de **efficiëntie van de batterij en elektromotor**. En net daar knelt het schoentje bij de toepassing van de energiedrager waterstof bij voertuigen. De opslag en het transport is oa door de nodige hoge druk (700 bar in de wagen) zeer complex en duur, waardoor **de business case voor de pomphouder extreem problematisch is**. Zelfs bij Toyota erkennen ze dat **niets op kan tegen thuis laden**.

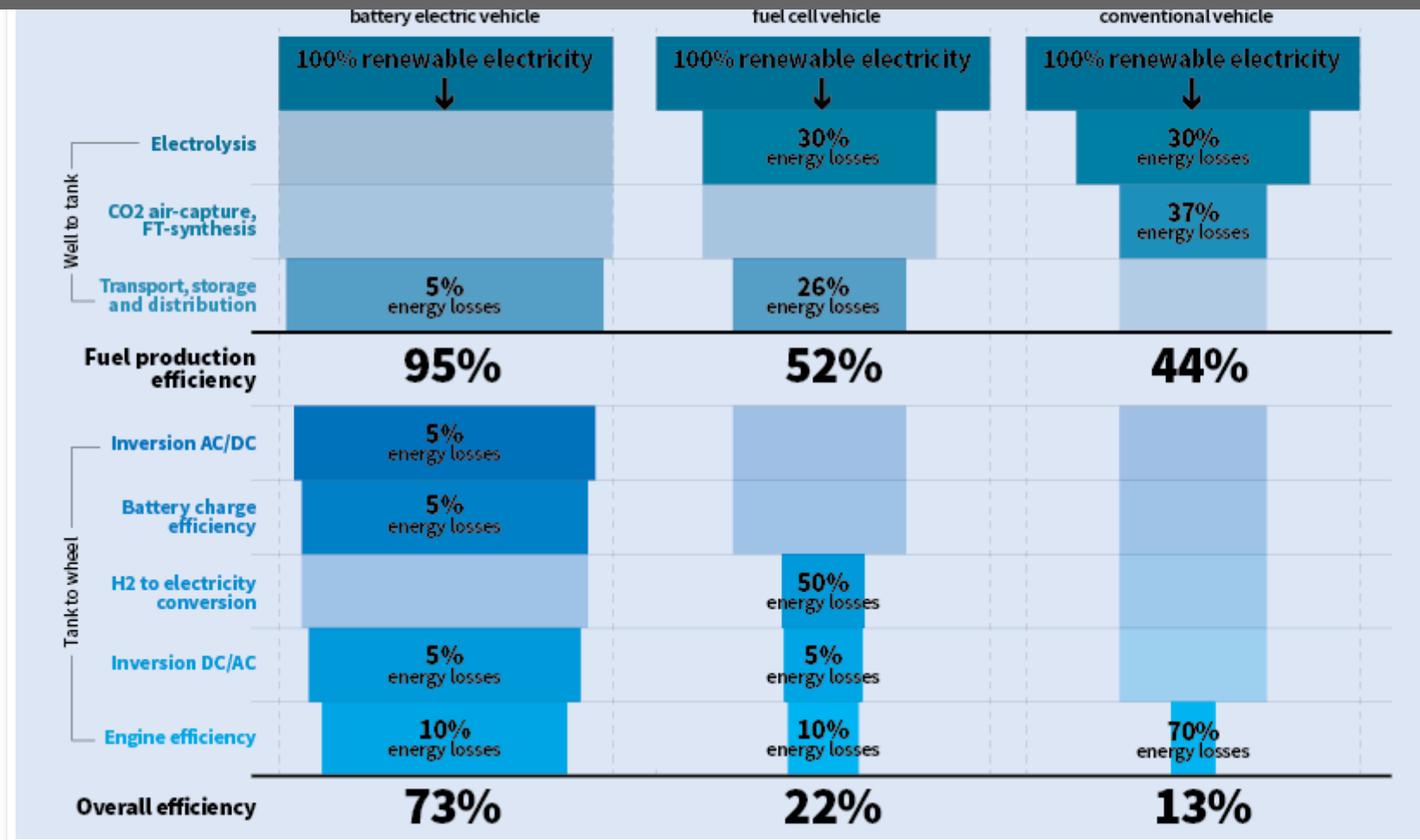
Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK



Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK



Maar waterstof kan je toch maken op basis van 'overtollige hernieuwbare elektriciteit' hoor ik je denken? Dit idee kan naar de **prullenmand** want er is geen business case voor een installatie die **51 weken per jaar stilstaat**.

Enkele onafhankelijke bollebozen maakten een overzichtssite '[Waterstofgate.nl](https://waterstofgate.nl)' om de gevaarlijke (want vertragende) hype rond waterstof als dé wonderoplossing te weerleggen. Ook andere experts nemen geen blad voor de mond voor de 'eeuwige belofte' waterstof, cfr. '[gelopen race](#)', '[waarom de waterstofauto](#)

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

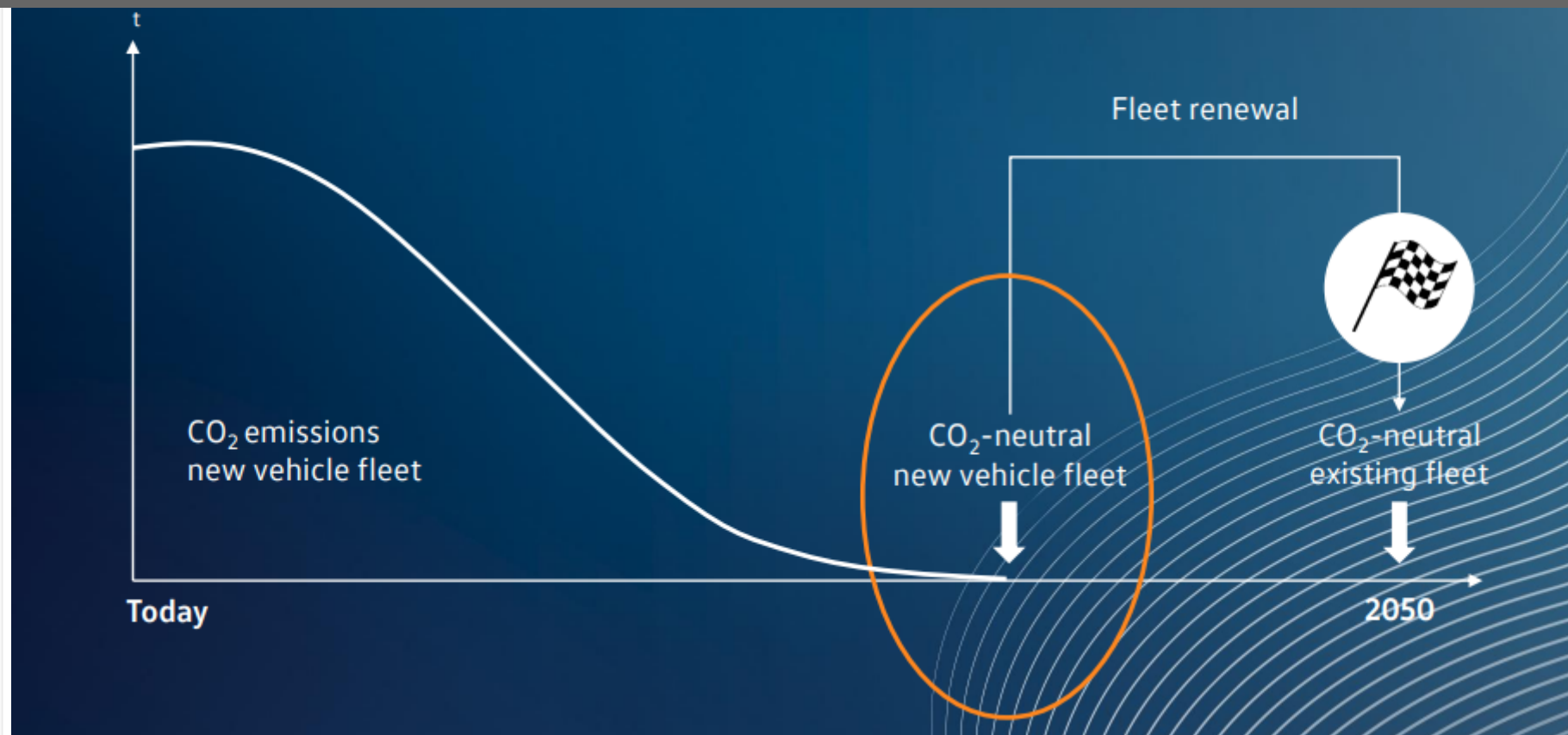
Verkijk je niet op mediaberichten over producent X die toch **investeert in waterstof** of China dat de waterstof innovatie wil aanmoedigen, dit zijn ofwel uitstel manoeuvres of niche-oplossingen, want waterstof heeft absoluut zijn **plaats in de energietransitie**.

De in **officiële zakenplannen ingeschreven investeringen in elektrische wagens** zijn gigantisch (honderden miljarden euro's), waterstof staat in verhouding nog nergens. Meer nog, het is opvallend hoeveel waterstof voortrekkers zoals **Toyota, Honda** en **Nikola** nu alsnog versneld inzetten op batterij-elektrische aandrijving. Dit doen ze omdat de **betalbare en praktische elektrische wagen** er dankzij de **batterijrevolutie** al is.

Het is dan ook logisch dat de Duitse fabrikanten recent (eindelijk) hebben ingezien dat er **GEEN ALTERNATIEF** is voor de elektrische wagen in de komende 15 jaar. Concreet **stopt Daimler met de ontwikkeling van nieuwe brandstofmotoren**, een reuzenstap. De R&D afdeling focust voortaan op **CO2-neutrale batterijproductie** en elektrische aandrijflijnen. Het doel is om **alle (nieuwe) wagens CO2 neutraal** te hebben tegen 2039. De VW groep is nog ambitieuzer omdat ze als geen ander beseffen dat duurzaamheid de norm wordt, **toch één goede zaak aan Dieselgate**. VW gaat voor een 0-uitstoot van de volledige productie en wagenvloot tegen 2050, door vol in te zetten op de elektrisch wagen en hernieuwbare energie, cfr. uitstekende presentaties van de roadmap '**Clean Mobility is possible**'. Intussen verhoogde de VW groep (10 miljoen wagens per jaar) zijn doelstellingen nogmaals, het doel is nu om **tegen 2029 liefst... 26 miljoen elektrische wagens** op de baan te brengen.

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

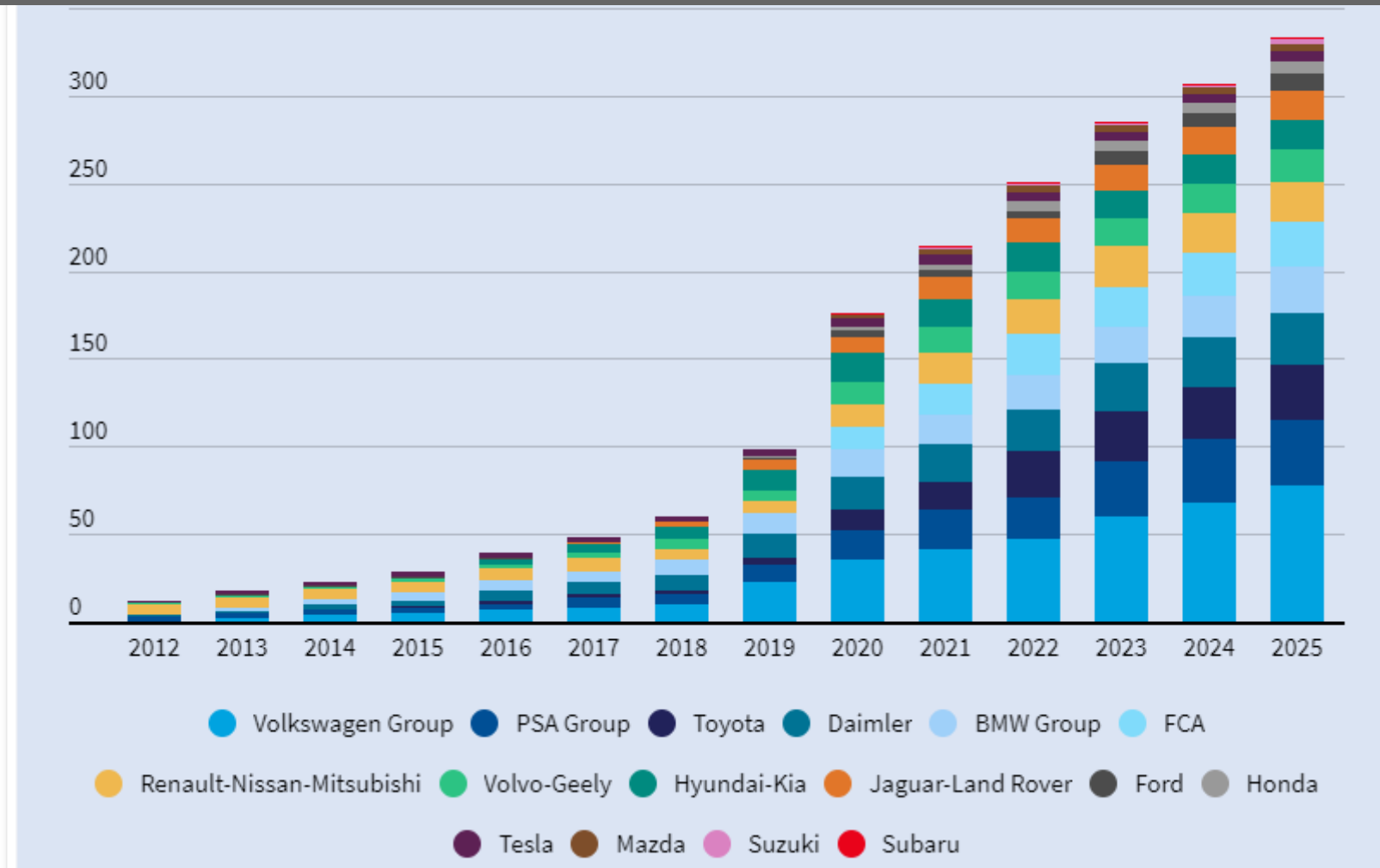
MEER INFORMATIE OK



Ook de andere grote groepen zitten niet stil. Bekijk de **zakelijke plannen** die voorliggen voor batterijfabrieken (in Europa!) en elektrische modellen van alle fabrikanten:

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

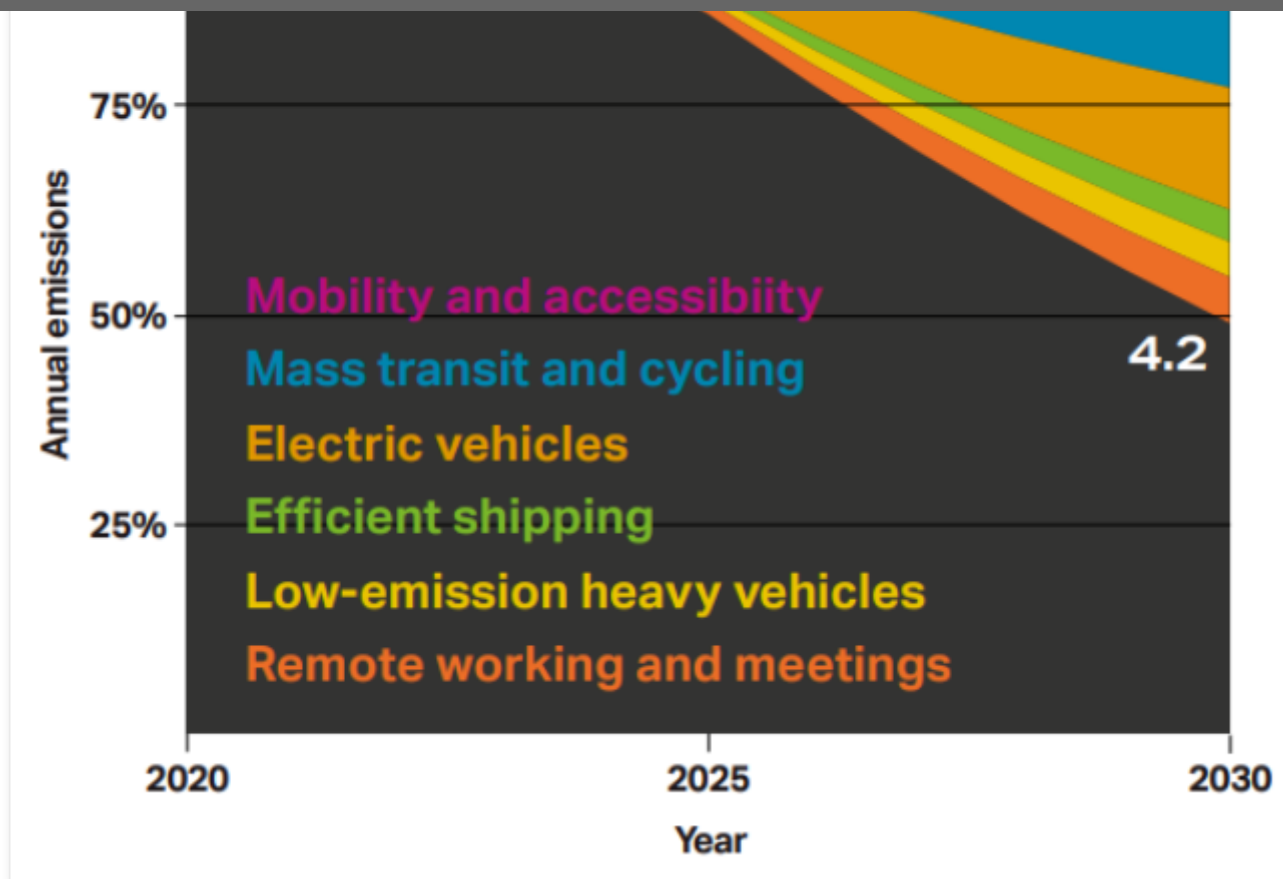
MEER INFORMATIE OK



Alle wenselijke klimaatscenario's zetten niet onverwacht zeer sterk in op elektrificatie van de voertuigvloot, zie bvb. het [One Earth Model](#); [Scaling up climate action in the EU - Climate Analytics](#) ; het [Urgenda Visierapport 2030](#). Volgens het legertje toponderzoekers achter de 'Exponential Roadmap', kan tegen 2030 best 90% van de nieuw verkochte voertuigen elektrisch zijn om de klimaatopwarming tot een veilige 1.5°C te beperken, uiteraard in combinatie met andere maatregelen in het domein 'transport':

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK



Conclusie: batterij-elektrische voertuigen zijn de enige marktrijpe oplossing die de komende cruciale jaren kan opschalen tot het benodigde niveau om een klimaatontwrichting te vermijden.

S3: Als je mensenrechten belangrijk vindt, kan je zonder problemen een elektrische wagen kopen

De elektrische wagen wordt al te vaak verweten oorzaak te zijn van een probleem dat diep gegrond zit in ons huidige wereldwijd economisch systeem en versterkt wordt door falende staatsstructuren. Het is een

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

handelsakkoorden te sluiten en eerlijke handel te steunen, dan op de elektrische wagen te schieten. De **selectieve verontwaardiging** (aangewakkerd door **de fossiele sector**) maakt intussen dat er in deze sector net het meeste **voortgang** is. Producenten **werken samen** omdat ze inzien dat **ethische winning van grondstoffen alsmaar belangrijker wordt**. BMW koopt voortaan rechtstreeks **de nodige metalen aan om zeker te zijn van een verantwoorde oorsprong** en zet daarnaast actief in op betere **werkvoorwaarden in Congo**. Zowel Ford, **VW** als **Volvo** zullen op korte termijn blockchain (=online register waarin transacties worden geregistreerd) gebruiken om de ethische oorsprong van kobalt te garanderen.

Ook nu al wordt **80% van de kobalt in Congo gewonnen in industriële sites zonder handenarbeid**. De afhankelijkheid van kobalt neemt trouwens jaar na jaar af, de nieuwste batterijtypes hebben bv. al **4x minder kobalt nodig** dan de vorige generatie. De eerste **batterijcellen zonder kobalt** komen er aan, de vraag is evenwel of dit een goede zaak is voor de **armsten van Congo**.

Uiteraard heeft de mijnbouw lokaal altijd een milieu-impact, het blijft dus altijd nuttig de vraag te beperken (mobiliteitsbehoefte minimaliseren, alternatieve modi uitbouwen, geen overdimensionering van wagens en batterijen, deelauto's, ...) en de ontginningsnormen te verstrengen. Een wezenlijk verschil met de impact van onze voedselproductie, is dat de aardoppervlakte nodig voor de ontginning van de minerale grondstoffen zeer beperkt blijft. Dit maakt dat de impact op bv. biodiversiteit zeer gering is. De combinatie van hernieuwbare energie en EVs vraagt ongeveer een factor 100 (!) minder ruimte dan de **combinatie biobrandstof + verbrandingsmotor**. Diepzeemijnbouw biedt ook perspectieven voor **winning met een zeer lage impact**.

Europese wetgeving kan en moet een ethische en duurzame batterijketen garanderen. En zeer handig, Transport&Environment (T&E) werkte de krachtlijnen van zo'n beleid al uit in het rapport '**Green powerhouse: A blueprint for battery regulations in Europe**'

Now is Europe's chance to shape the rapid development of a green, ethical and world-leading battery supply chain needed to drive the decarbonisation of transport. Unlike combustion engines that burn oil, batteries do not burn lithium or other minerals like cobalt and nickel, which can be fully recovered and used again. But they still have an environmental impact, notably in parts of their manufacturing and metals extraction. This paper, informed by independent research, outlines T&E's vision of how upcoming EU regulations on battery manufacturing, design and end of life can minimise the environmental impact and maximise both the industrial and climate benefits of batteries in transport.

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

Als we op **grote schaal** werk maken van (**reeds bestaande!**) **efficiënte batterijrecyclage**, zijn er zonder twijfel voldoende materialen om de nodige batterijen te maken voor de wereldwijd verwachte markt van personenwagens, bussen en vrachtwagens. Het goede nieuws is dat de **auto- en batterijproducenten** de nood aan een circulaire economie als geen ander beseffen, en er dan ook **volop op inzetten**.

Er is **geen dreigend lithium tekort**, noch een tekort aan **kobalt of nikkel**, de vaakst genoemde 'knelpuntmetalen'. Verder is het een fabeltje dat de **elektrische wagen of hernieuwbare energie niet zonder welbepaalde 'zeldzame aardmetalen' kan**. En zelfs als dit zo zou zijn, ook in Europa zijn ze in overvloed te vinden:

Waarom de grondstoffen dan niet gewoon dichterbij huis halen, waar verantwoorde ontginning meer voor de hand ligt? ERECON wijst op het potentieel om zeldzame aarden in Europa te winnen, onder meer in Zweden en Groenland. De ontginning zou er nog voor 2020 van start kunnen gaan. Ze zou de Europese vraag naar zeldzame aarden decennialang kunnen dekken. Europa beschikt ook over kobalthoudende erts in Griekenland, Cyprus en Macedonië. 'Die zijn minder rijk en kunnen daardoor niet concurreren met kobalt uit Congo', zegt Binnemans. 'Dat kan veranderen als we bereid zouden zijn iets meer te betalen voor ons kobalt

De warm aanbevolen blog **Wattisduurzaam** maakt een lijstje van van **grondstoffen en hun beschikbaarheid**: er is geen fundamenteel probleem. Voor (bijna) elk element zijn er bovendien **alternatieven**, en de batterij-innovaties die **meer doen met minder grondstoffen** zijn **niet bij te houden**. De conclusie van een recent Nederlands rapport dat beweerde dat grondstoffen de snelle transitie naar elektrische wagens onmogelijk maken, **klopt dus niet**.

Ook de **uitgebreide wereldwijde modelleringen** (One Earth Climate Model, Jacobson WWS bvb.) gingen in detail na of er genoeg grondstoffen zijn voor de grootschalige inzet van hernieuwbare energie en elektrische wagens. Hun conclusie: er is geen fundamenteel probleem.

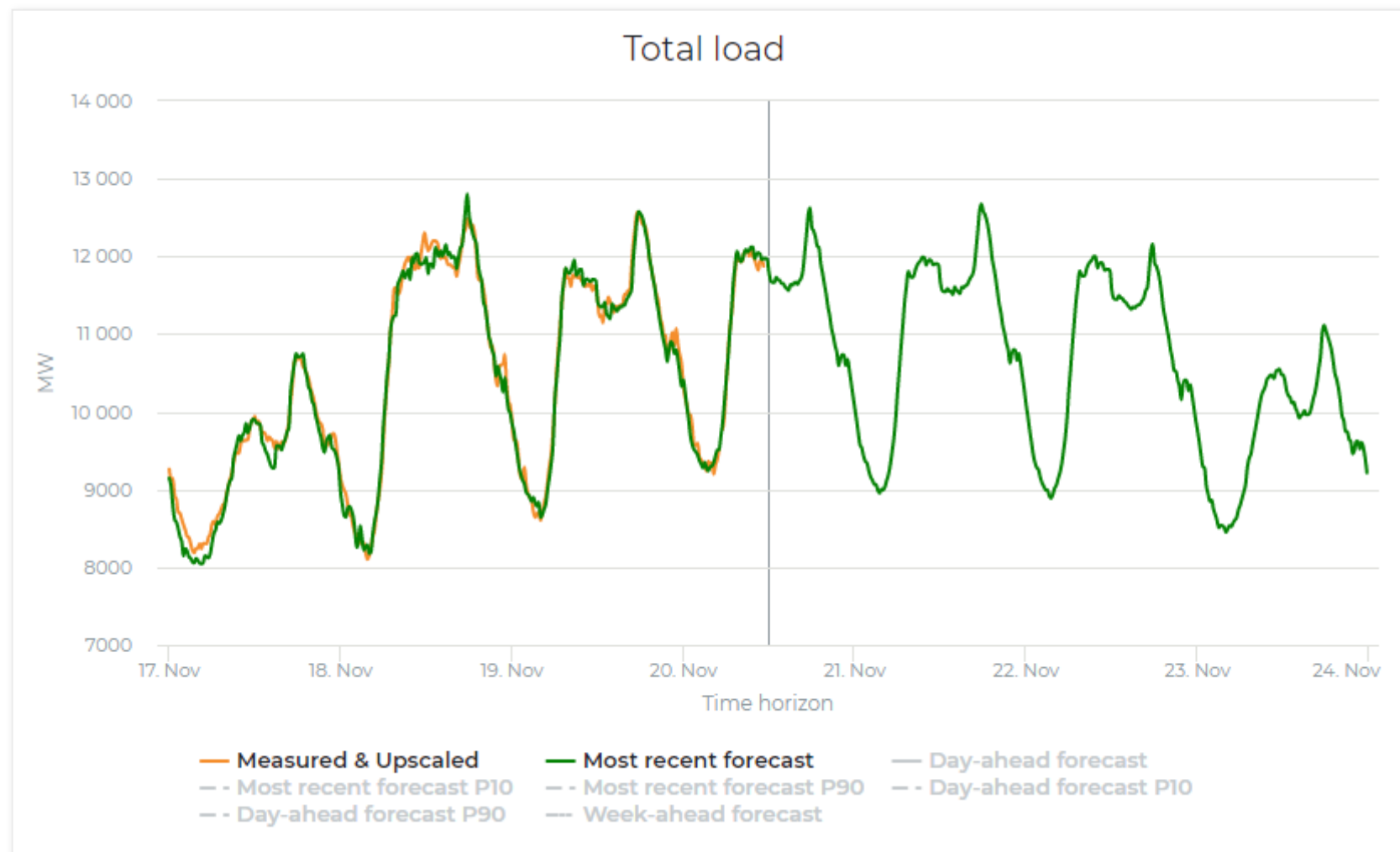
S5: Er is genoeg hernieuwbare elektriciteit en we moeten ons elektriciteitsnetwerk niet vervangen

Het feit dat België in de voorbije winters met stroomschaarste kampte, is louter te wijten aan het gebrek aan beleid en daardoor te weinig investeringen. En zelfs met de huidige capaciteit kan je **perfect 1 miljoen elektrische wagens** laten rijden. Dit komt omdat er in de **daluren nog meer dan voldoende capaciteit** is en je

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

er in totaal zo'n 17 TWh nodig op jaarbasis. Als we in de 10 'meest geschikte' uren van de dag laden, dan hebben we in die uren zo'n 4,7 GW aan vermogen nodig. Het Belgische **elektriciteitsverbruik op een winterse dag schommelt nu tussen de 8 GW en 14 GW**, zoals hieronder te zien is. Het is dus vooral een kwestie om deze daluren te benutten.



Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

hernieuwbaar elektriciteitsnet, en dure verbruikspieken kan afvlakken. Je elektrische wagen kan op dat moment geld voor jou verdienen.

S6: Elektrisch rijden is vandaag al vaak financieel interessant. En morgen wordt het veruit de goedkoopste keuze.

Mensen beseffen niet half hoeveel je bespaart met een EV, door een **hogere doorverkoopwaarde**, **minder onderhoud en uitgespaarde brandstofuitgaven**.

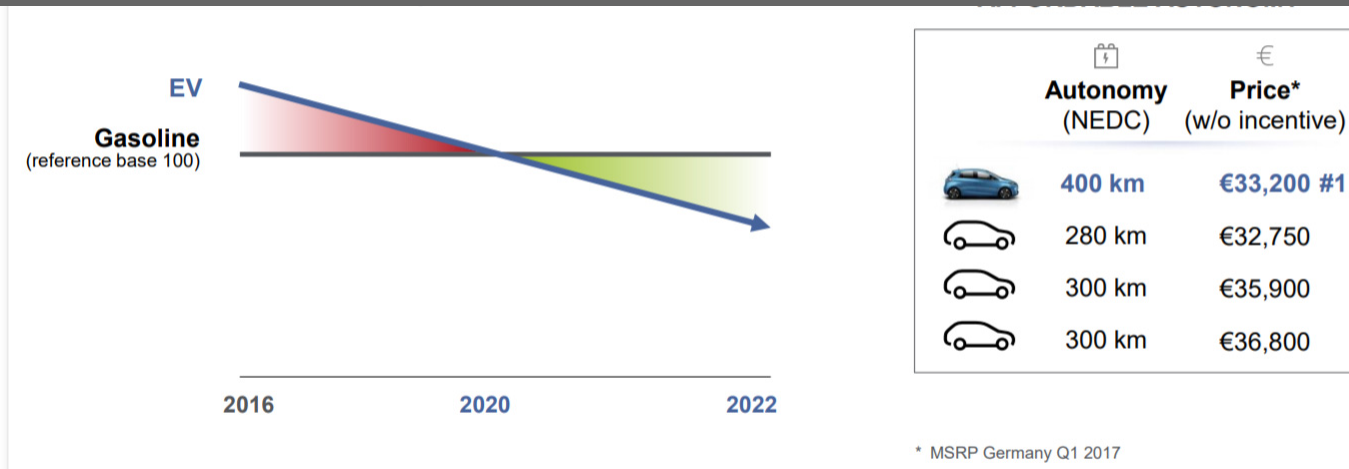
In veel gevallen is elektrisch rijden nu al de **goedkoopste optie**, met **premie of fiscale korting** en bij voldoende **kilometers per jaar zelfs zonder premie**.

De prijs van elektrische wagens duikt **in sneltempo naar beneden**. In eerste instantie zal de **totale gebruikskost** lager zijn, maar binnen enkele jaren (afhankelijk van de wagenklasse) ook de aanschafprijs, zonder subsidie! Het zal eerder een probleem worden dat elektrisch rijden **té goedkoop wordt** en er zo zeker nood is aan een vorm van beprijzing om het verkeer vlot te houden.

Renault vatte **hun EV-verwachtingen** samen in onderstaande grafiek, een steeds betere EV voor steeds mindere geld:

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

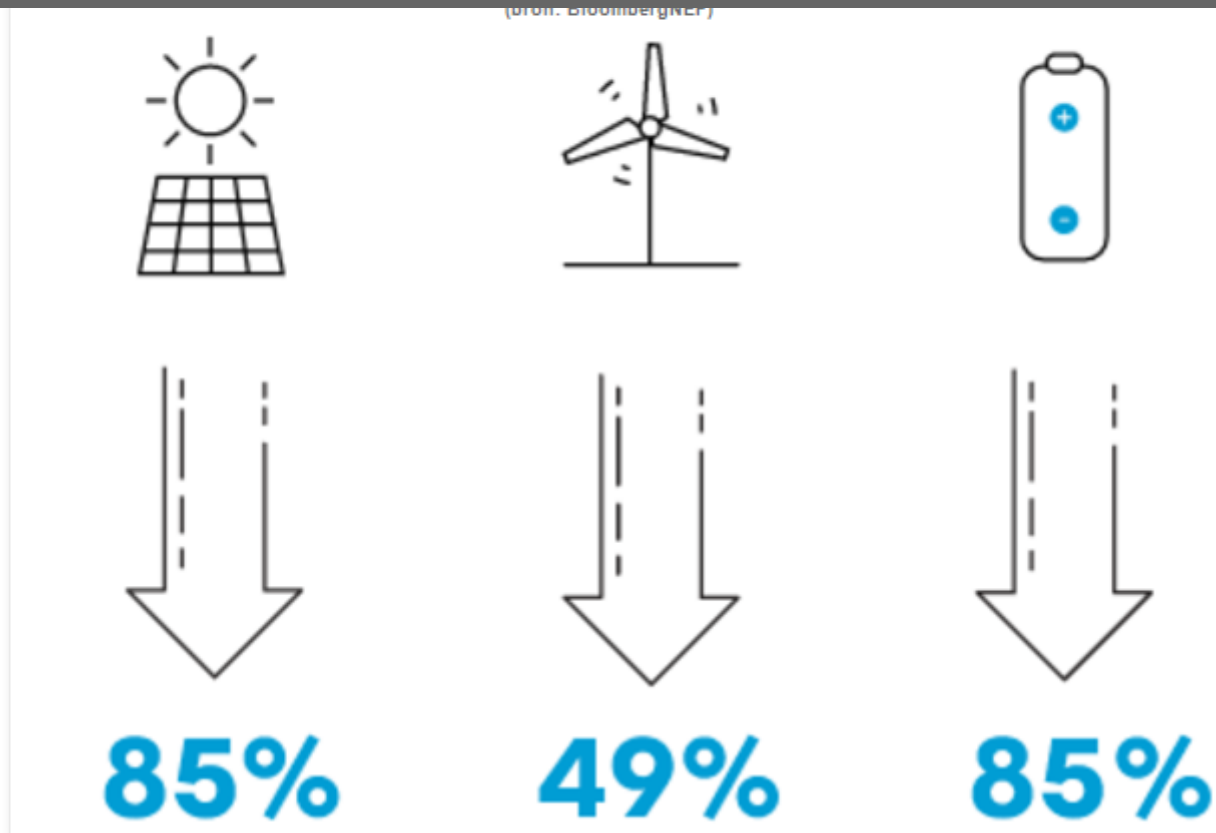
MEER INFORMATIE OK



De specialisten van BNEF verwachten **nóg** verdere prijsdalingen van batterijen, zonnepanelen en windmolens (blog). Ook Ramez Naam heeft krachtige argumenten die wijzen op een komende disruptie in de energie- en transportsector.

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

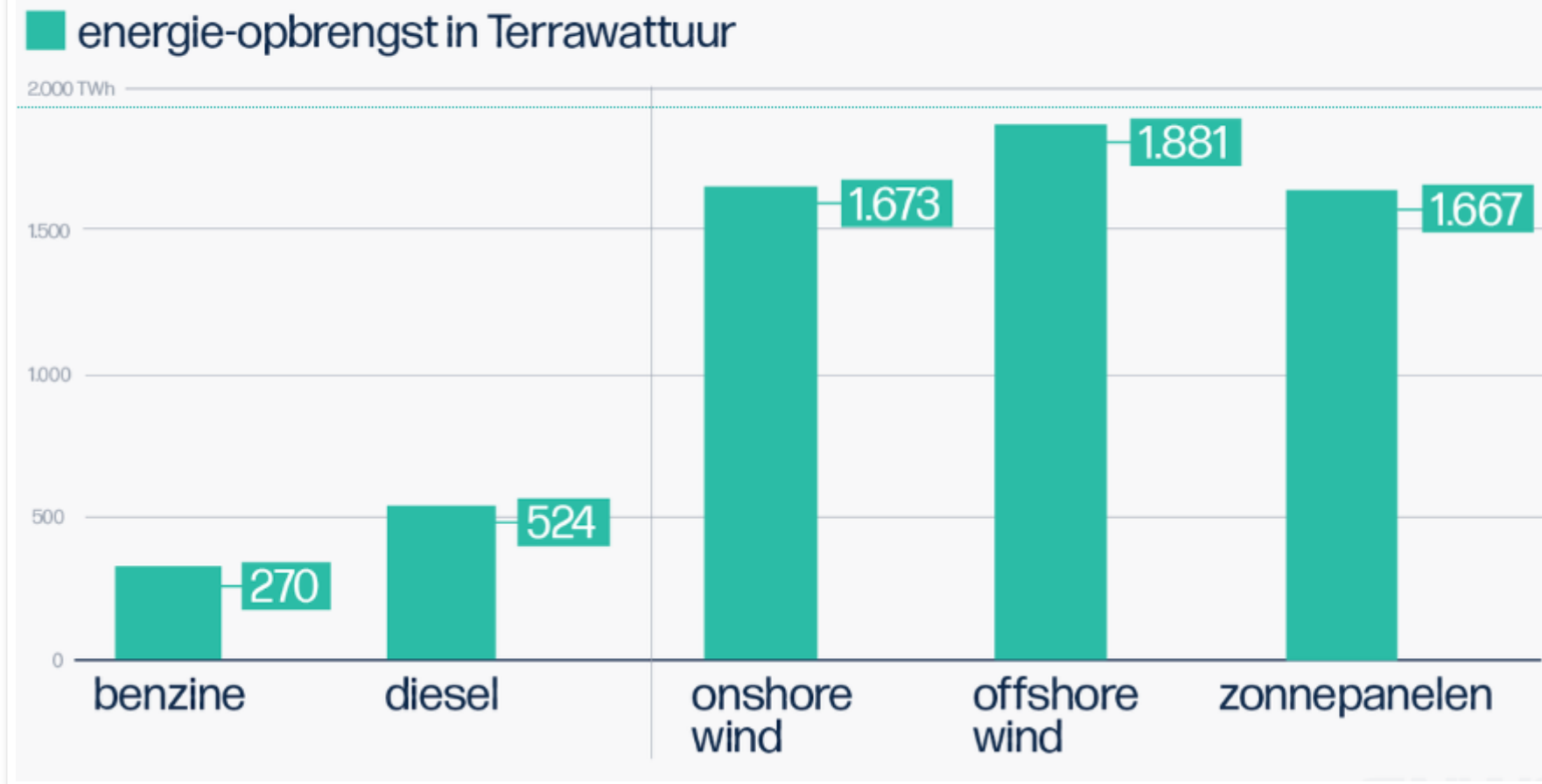


Dit maakt dat **elektrisch rijden op basis van hernieuwbare energie gewoon de betere deal wordt en dit grote economische gevolgen zal hebben.**

Analisten rekenden al uit dat **oliemaatschappijen bijna helft van hun omzet verliezen** als we goedkopere groene stroom tanken in de plaats van diesel en benzine:

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK



'Oil needs a long-term breakeven price of \$10 - 20/barrel to remain competitive in mobility' (PDF)

S7: Praktische bezwaren zijn onjuist of verdwijnen als sneeuw voor de zon: bereik, laadtijd, veiligheid, ...

Wie al een proefritje deed met een elektrische wagen, zal je bevestigen dat elektrisch rijden aangenamer is. Het is stiller, je hoeft niet schakelen, je hebt altijd voldoende vermogen. Ook kan je een elektrische wagen

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK

zonder tijdverlies of omrijden zoals bij tanken.

Voor nog langere ritten brengt een snellaadstop van 30 minuten je weer 250 km verder. Dat deze laadsessies duurder zijn maakt niet zoveel uit omdat ze zo zeldzaam zijn, en pauze's moet je toch nemen. Dankzij een [netwerk van laadstations](#) doorkruis je nu al heel Europa. Het snellaadnetwerk ([Ionity.eu](#), [Fastned](#), ...) breidt in sneltempo uit en is nu al voorzien op het laden aan 350kW, of praktisch zo'n 600km in 30minuten, meer dan voldoende als je de voorgeschreven pauzes neemt!

Wist je dat de Tesla Model 3 al een afstand reed van **2780 km in 24u**? Deze wagen is niet voor niets het **best verkochte model van alle wagens** bij onze 'zuinige' Noorderburen en wordt in de VS door **99% van de eigenaars** aanbevolen.

Wat betreft de (brand)veiligheid, mag je op beide oren slapen. Denk je dat VW, Mercedes, Renault, etc. er hun hele toekomst op zouden verwedden, moesten ze dit niet uitvoerig getest hebben? Uitgebreide [onafhankelijke tests](#) toonden al aan dat het risico op een ernstige brand bij aanrijding lager is dan bij een klassieke wagen. Een Tesla die in brand staat, vangt [onterecht](#) veel media aandacht. Wist je dat er in de VS elke dag al zo'n **500 voertuigbranden** zijn, enkel op de autosnelwegen?

Ook de levensduur van de batterijen is intussen geruststellend, zelfs na enkele honderden duizenden kms behouden Tesla-batterijen nog **meer dan 90% van hun capaciteit**. De afname in capaciteit gaat ook steeds trager en trager:

Ook andere merken scoren goed, bvb. [Renault Zoë](#)- na 200.000 km nog 91%, [Nissan Leaf](#) - 22 jaar, [Smart ForTwo](#), 200.000 km met kleine batterij of 2000 cycli, nog 90% restcapaciteit (meer info onder S1). Binnenkort gaan ze zelfs **4000 cycli** of **typisch 1.5 miljoen km (!)** mee. Ook hierna zijn ze als [stationaire buffer](#) nog jarenlang inzetbaar als belangrijke schakel in een hernieuwbaar energiesysteem, alvorens gerecycleerd te worden.

Verder wijs ik graag naar de [12 myths of e-mobility pagina van VW](#) of hun [overzichtspagina e-mobiliteit](#), hun boodschap wordt bevestigd door tientallen onafhankelijke bronnen (in minder hapbare vorm).

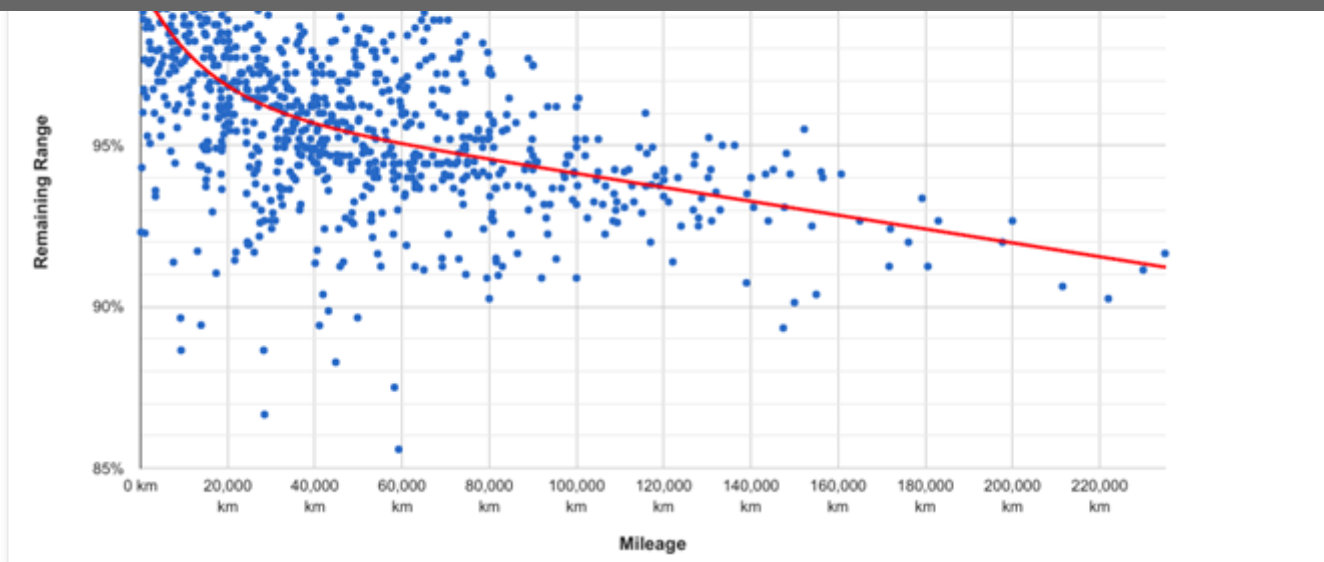
Handig zijn ook de websites van [MilieuvriendelijkeVoertuigen\(VL\)](#), [Milieucentraal\(NL\)](#), de [EV-Database](#), [A better Routeplanner](#)(routeplanner voor EVs), [Je-Roule-En-Electrique\(FR\)](#).

3. Tot slot

Als je dit allemaal gelezen hebt, dan lijkt er geen nood meer aan aanvullend overheidsbeleid. Niets is echter

Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

MEER INFORMATIE OK



minder waar! De marktontwikkelingen gaan nog te traag voor de acute klimaatcrisis. Er is nood aan bijkomende fiscale maatregelen om het proces te versnellen.

'Electric vehicle growth has the potential to reach a 90% market share by 2030 if sustained, but only if strong policies support this direction' - Exponential Roadmap.

T&E publiceerde daarom [een lijst van aanbevelingen voor de lidstaten](#).

En bij het grote publiek bestaat nog een groot wantrouwen tegenover de elektrische wagen. Dit wordt in de hand gewerkt door misinformatiecampagnes van de fossiele sector en ondermaatse journalistiek. Spreek dus mensen aan, en verwijst bvb. naar dit artikel, of <https://www.sogetinformed.com/> en <https://10klimaatacties.be/>

[Oudere versie van deze post](#)

Gepost door Dominique De Munck op [21:10](#)



Deze site gebruikt cookies van Google om services te leveren en verkeer te analyseren. Je IP-adres en user-agent worden met Google gedeeld, samen met prestatie- en beveiligingsstatistieken om servicekwaliteit te garanderen, gebruiksstatistieken te genereren, misbruik te detecteren en maatregelen te treffen.

[MEER INFORMATIE](#) [OK](#)

Abonneren op: [Reacties posten \(Atom\)](#)

Over mij

 [Dominique De Munck](#)

[Mijn volledige profiel weergeven](#)

Thema Eenvoudig. Thema-afbeeldingen van [zbindere](#). Mogelijk gemaakt door [Blogger](#).