

Elektrische accu is niet de heilige graal voor de wankelende Duitse auto-industrie



Door [Theo Jongedijk](#) - 28 september 2024

Geplaatst in [Bedrijfsleven](#) - [Duitsland](#) - [Energietransitie](#)

Ons land bezat met VDL-Nedcar in Born tot half februari dit jaar nog een eigen auto-industrie. Ondertussen vecht in België de laatste autofabriek die Audi's produceert voor het voortbestaan.

De ernst van de situatie rond de noodlijdende Europese auto-industrie wordt duidelijk in Duitsland waar zelfs de sluiting dreigt van productievestigingen van Volkswagen. In de malaise delen ook BMW en Mercedes. Zonder hulp van de politiek in de Bondsrepubliek en vanuit Europa wacht de motor van de hoofdzakelijk op fossiele brandstoffen draaiende Duitse auto-industrie een donkere toekomst.

Dit alles wordt toegeschreven aan oneerlijke concurrentie door China en de Verenigde Staten. In eigen gelederen leeft bij de oosterburen en ook in ons land breed de tunnelvisie dat de heilige graal van onze toekomstige mobiliteit de 'milieuvriendelijke' accu is.

Een reeks (kinder)ziektes

Vergeeten wordt dat het rijden op de stekker alleen lukt als het zwaar wordt gesubsidieerd, als er niet bij wordt stilgestaan dat de productie niet bepaald milieuvriendelijk is en als we negeren dat de arbeidsomstandigheden in de grondstoflanden niet optimaal zijn. Ook dienen we te vergeten dat elektrische auto's door hun accu sterk in gewicht zijn toegenomen, dat de banden en het wegdek daardoor veel sneller slijten en dat niet alle bruggen en garages op die extra zwaarte zijn berekend. Bovendien kan het elektriciteitsnet de stroomvraag die de accu's genereren helemaal niet aan is ook de brandveiligheid van elektrische auto's een punt van zorg, mede omdat bluswerkzaamheden niet

Elektrische accu is niet de heilige graal voor de wankelende Duitse auto-industrie

bepaald eenvoudig zijn.

Het gaat bij de accu-techniek dus niet om een enkele kinderziekte, maar om een hele reeks. Daar komt bij dat niet kan worden uitgesloten dat er nog meer kwalen aan het daglicht komen. Hoe verstandig is het dan om alle kaarten op de accu-techniek te zetten?

Het kostenplaatje is bij het aanschaffen van een auto meestal doorslaggevend. Om elektrisch rijden in de markt te zetten als onderdeel van de heilig verklaarde energietransitie zijn accu-auto's en andere voertuigen die geen CO2-uitstoot veroorzaken in ons land tot en met dit jaar vrijgesteld van wegenbelasting.

Tot en met 2030 geldt een tariefkorting voor emissievrije personenauto's. Die bedraagt volgend jaar nog 75 procent en loopt fasegewijs terug naar nul in 2031. Dat kan dan een stevige bres slaan in de portemonnee van elektrische rijders.

Een auto-accu weegt al gauw vijfhonderd kilogram. De fiscus int daar zomaar duizend euro voor, wordt nu geschat. De strijd over die bedragen is nog niet gestreden. De ANWB denkt ter compensatie aan een gewichtscorrectie voor elektrische auto's.

Wat maar al te makkelijk wordt vergeten, is dat de productie van een elektrische auto niet bepaald brandschoon is. Bovendien worden benodigde grondstoffen als lithium, kobalt en nikkel steeds schaarser. *AutoWeek* zette onlangs een aantal negatieve aspecten op rij.

De elektriciteit die in een accu-auto wordt gestopt, is voor de helft fossiel opgewekt. 'Dat is een flinke hoeveelheid, want met een middenklasse-EV die 15.000 kilometer per jaar rijdt, verdubbelt het elektriciteitsverbruik van een gemiddeld huishouden.'

Gecompliceerde productie

China is een belangrijke leverancier van grondstoffen die nodig zijn om een elektrische auto te maken, zoals neodymiummagneet. 'Een gemiddelde EV-motor heeft hiervan een kleine drie kilogram aan boord.' Ook in veel huishoudelijke elektronica is het een onmisbaar onderdeel. Het Westen is daardoor in veel opzichten afhankelijk van dit geopolitiek onbetrouwbare land.

De Universiteit Leiden ging voor dit onderwerp te rade bij promovendus en industrieel ecooloog Chengjian Xu. 'De productie van batterijen is vanuit industrieel oogpunt gecompliceerd. Er zijn materialen voor nodig, niet alleen schaarse grondstoffen. Er komt veel energie bij kijken om de batterijen te maken, wat met de huidige energiemix voor veel milieuvervuiling zorgt.' Om dit te verbeteren, pleit Xu voor nieuwe productieprocessen die gebruikmaken van hernieuwbare energie.

De jongste generatie elektrische auto's kenmerkt zich door een steeds steviger postuur. Het gewicht daarvan wekt zorgen bij parkeergarages. In Utrecht worden auto's die zwaarder zijn dan 2500 kilogram uit veiligheidsoverweging niet meer in deze parkeervoorzieningen toegelaten.

Elektrische accu is niet de heilige graal voor de wankelende Duitse auto-industrie

Het onder autoliefhebbers populaire *TopGear* publiceerde een hitparade van 'te zware' auto's. De elektrische Hummer voert met ruim 4100 kilo het klassement aan. In de top-vijf zitten de Mercedes EQS SUV van 2800 kilo, de Rolls-Royce Spectre (2975 kilo), de Ford F-150 Lightning (2989 kilo) en de Chevrolet Silverado EV van 3628 kilo. Ook een 'eenvoudige' Kia, in dit geval de EV9 van 2550 kilo, staat in het rijtje verboden voertuigen in parkeergarages, weliswaar op de onderste plaats.

Een ander risico is brand. Het blussen ervan is heel wat ingewikkelder dan bij een fossiel voertuig omdat een met water gevulde container moet worden ingezet voor een zogeheten dompelbad. Niet eenvoudig langs de grote weg of in een parkeergarage. De warmteontwikkeling op laatst genoemde locatie kan zelfs inwerken op het beton en zorgen voor instortingsgevaar.

In Duitsland is een inventarisatie gemaakt van versleten bruggen. Ze werden veelal decennia geleden opgeleverd en zijn nu aan vervanging toe. Bij ongeveer zestienhonderd exemplaren zou de toestand verdacht zijn. In sommige gevallen worden vrachtwagens al geweerd. Er zijn echter nog geen verboden bekend voor te zwaar geachte elektrische personenwagens.

Onmisbare diesels

Als de plannen doorgang vinden, mogen vanaf 2035 in de Europese Unie alleen nog auto's worden verkocht die geen CO₂ uitstoten. Dat zou het einde betekenen van de productie van auto's op benzine en diesel, die dan echter niet van de ene op de andere dag uit het straatbeeld zullen zijn verdwenen.

De BOVAG verwacht dat het ver na 2050 zal zijn eer het hele wagenpark geëlektrificeerd is, ook als er na 2035 geen nieuwe auto's met een brandstofmotor te koop zijn. 'Auto's gaan immers lang mee en een groot deel van het wagenpark bestaat uit tweedehands auto's. In de tussentijd hebben we juist de zuinige diesel hard nodig voor het beperken van de CO₂-uitstoot. Ten eerste zijn de moderne Euro6 diesels al veel schoner dan diesels van tien of twintig jaar oud. De uitstootwaarden zijn ook realistisch, omdat fabrikanten nu extra alert zijn op het opgeven van de juiste waarden na het dieselschandaal.'

Eén van de factoren waardoor Volkswagen diep in de problemen zit, is het dieselschandaal en het als gevolg daarvan moeten betalen van gigantische schadeclaims aan afnemers die zich terecht bedrogen voelden.

Chauvinistisch en merkentrouw

Aan de andere kant hebben de Duitse autofabrikanten de thuismarkt tegen. Als er één volk in Europa is dat weinig op heeft met elektrische auto's, chauvinistisch is en merkentrouw, dan zijn het de Duitsers wel. Van vader op zoon zweren ze bij hun Audi, BMW, Opel, Porsche of Mercedes.

Geen andere industrie in Duitsland is zo belangrijk als de auto-industrie. Honderdduizenden werknemers zijn er direct en indirect van afhankelijk. Pak de Duitser niet zijn fossiele auto af. En niet zijn baan.

Elektrische accu is niet de heilige graal voor de wankelende Duitse auto-industrie

Als SPD-bondskanselier Olaf Scholz volgend jaar een kans wil maken om herkozen te worden dan moet hij zich opwerpen als de redder van de fossiele auto-industrie. De onpopulaire regeringsleider kan ter compensatie het klimaat een dienst bewijzen met de herstart van de door voorgangster Angela Merkel uitgeschakelde kernreactoren.

[Theo Jongedijk](#) is journalist.

Wynia's Week verschijnt altijd, drie keer per week. **Het zijn de donateurs die dat mogelijk maken.** Nog geen donateur? Kijk [HIER](#). Hartelijk dank!