

Elektrische auto's zijn brandgevaarlijk en horen niet thuis op de openbare weg



Door [Maarten van Andel](#) - 16 januari 2025

Geplaatst in [Energietransitie](#) - [Klimaat](#) - [Mobiliteit](#)

We worden in het nieuwe jaar meteen weer opgeschrikt door omineuze energieberichten. De brandweer weert elektrische auto's uit parkeergarages, bijvoorbeeld bij de Technische Universiteit (TU) Delft waar ze veel onderzoek doen naar elektrische auto's. De batterijen kunnen spontaan in brand vliegen en blijken in parkeergarages te moeilijk toegankelijk en te moeilijk blusbaar. Bovendien kunnen ze na het doven van een brand nog dagenlang opnieuw vlam vatten. Bij de TU mogen elektrische auto's nu alleen nog in de openlucht parkeren.

Het aantal branden van elektrische auto's in ons land is in vier jaar tijd verviervoudigd, van 50 naar 200 per jaar. Dat zijn voor een belangrijk deel spontane branden tijdens stilstand of normaal rijden, niet door ongelukken of opzet. Precieze cijfers over oorzaken ontbreken, maar als de helft van die 200 branden spontaan is, gaat het om 100 gevallen per jaar. Dat betekent, met een elektrisch wagenpark van ruwweg een miljoen, dat elk jaar één op de 10.000 elektrische auto's spontaan in brand vliegt.

Maatschappelijk onaanvaardbaar

Dat is wat mij betreft maatschappelijk onaanvaardbaar, ook als ze alleen in de open lucht mogen parkeren. Berichten over aanpassingen van parkeergarages helpen daar niet bij, dat is slechts symptoombestrijding en afleiding van het werkelijke probleem. Ik schreef al eerder dat elektrisch rijden op batterijen een fysisch inferieur concept is, en het blijkt nu ook structureel onveilig.

Ik heb jarenlang bij Philips gewerkt. Al in de jaren tachtig moesten televisies en andere

Elektrische auto's zijn brandgevaarlijk en horen niet thuis op de openbare weg

consumentenproducten aan zeer strenge brandveiligheidsnormen voldoen. Ze moesten en moeten onbrandbare en brandvertragende onderdelen bevatten. Als er in ons land elk jaar tientallen of zelfs honderden tv's in onze huizen, hotels, bedrijven, kroegen, boten en caravans spontaan in brand zouden vliegen, zou het land te klein zijn - en Philips in grote problemen. Iedereen vond en vindt die strenge brandveiligheidsnormen volkomen logisch en terecht.

Hoe kan het dan zijn dat een consumentenproduct dat met meerdere volwassenen, kinderen en baby's over de weg kan razen in de verste verte niet aan dergelijke normen voldoet? Waarom subsidieert de overheid nota bene een product waarvan jaarlijks 1 op de 10.000 exemplaren spontaan in brand vliegt, en zelfs zo brandgevaarlijk blijkt dat de brandweer ze net als in Amerika niet meer in onze goed beveiligde parkeergarages toestaat? We worden in een vliegtuig al jaren gewaarschuwd voor mobieltjes die te warm worden, en dat gaat nog om heel kleine batterijen. Een elektrische auto heeft ruwweg 5000 keer zoveel batterijcapaciteit aan boord als een mobieltje.

Voorvechters van elektrisch rijden beweren dat elektrische auto's niet vaker uitbranden dan brandstofauto's. Dat klopt op zichzelf wel, maar bij brandstofauto's gaat het volgens het Verbond van Verzekeraars vrijwel altijd om brandstichting (bijvoorbeeld tijdens de jaarwisseling). Brandstofauto's vliegen niet spontaan in brand, elektrische auto's wel. Het goedpraten van die spontane branden met algemene cijfers die worden gedomineerd door brandstichting is een doorzichtige drogredenering. Daar komt bij dat elektrische autobranden door de giftige batterijchemicaliën veel gevaarlijker kunnen zijn voor de omgeving dan brandende brandstofauto's.

Er bestaat sinds kort zoiets als Tesla-schaamte, voortkomend uit de praktijken en politieke voorkeuren van Tesla-eigenaar Elon Musk. Ik stel voor dat we deze schaamte uitbreiden naar alle elektrische auto's, en dan niet vanwege politieke voorkeuren maar vanwege onaanvaardbaar brandgevaar. Ik had die schaamte al vanwege de gruwelijke mens- en milieuschade door lithium-, kobalt- en nikkelmijnbouw, en die wordt nu versterkt door het acute brandrisico van 1 op 10.000. Dat wil ik niet voor mijn deur hebben, en al helemaal niet op de weg met familie en vrienden erin.

Geen kinderziekte

Nee, dit is geen kinderziekte van een nieuwe technologie die we tijdelijk zouden moeten accepteren. De eerste auto's in de negentiende eeuw waren al elektrisch, en in de hele twintigste eeuw is de ontwikkeling ervan doorgegaan. Sinds 2000 groeit het aantal gestaag vanwege miljardensubsidies, en in die afgelopen 25 jaar heeft de stand der techniek een grote vlucht genomen. Vandaag de dag rijden er in de wereld meer dan 40 miljoen elektrische auto's rond, die zich als volwassen product zouden moeten kunnen meten met de algemeen aanvaarde veiligheidsnormen van televisies en duizenden andere consumentenproducten.

Dat kunnen ze echter in de verste verte niet, want wereldwijd vliegen er van die 40 miljoen elektrische auto's elk jaar zo'n 4000 spontaan in brand. Het feit dat dit na tenminste een kwart eeuw van intensieve gesubsidieerde innovatie door de knapste ingenieurs ter wereld nog steeds gebeurt kan

Elektrische auto's zijn brandgevaarlijk en horen niet thuis op de openbare weg

maar één ding betekenen: Batterijen zijn intrinsiek brandgevaarlijk, daar blijkt weinig aan te doen. Als het na meer dan 25 jaar van miljardeninvesteringen nog niet in orde is, komt het ook niet in orde. We weten dit allang van mobieltjes waarvoor we in vliegtuigen nog steeds worden gewaarschuwd, en we weten het nu ook van elektrische auto's waarvoor de brandweer noodgedwongen is gaan waarschuwen.

Elektrisch rijden komt er nog slechter voor te staan nu Shell honderden miljoenen verlies heeft geleden op hernieuwbare energie en ruim een miljard euro gaat afschrijven op onder andere windmolenparken. Shell treedt daarmee in de voetsporen van het Duitse Siemens en het Deense Ørsted, die in 2023 al miljardenverliezen op windenergie leden. Ørsted verloor daardoor meer dan de helft van zijn beurswaarde, en het grote trotse Siemens moest zelfs aankloppen bij de Duitse overheid voor financiële steun. De Duitse auto-industrie gaat helaas diezelfde kant op.

De megaverliezen van Siemens, Ørsted en Shell hebben deze energiegi-giganten terughoudend gemaakt bij openbare aanbestedingen van nieuwe zeewindparken. Dat betekent dat de opwekking van hernieuwbare energie stagneert, en dat elektrische auto's dus meer en langer op fossiele stroom blijven rijden. Dat geldt zeker in Duitsland, waar ze sinds bijna twee jaar geen kernenergie meer hebben en ze de meeste CO₂ per inwoner uitstoten van heel West-Europa. Nederland doet het net als Denemarken op papier nog relatief goed met die CO₂-uitstoot, maar dat is alleen dankzij het wetenschappelijk en politiek al veroordeelde verbranden van bomen.

Luchtfietserij en wensdenken

De vraag is niet óf de Nederlandse, Duitse en Europese regeringen bij zinnen gaan komen met hun rampzalige beleid van elektrisch rijden. Dat is onvermijdelijk, met de zich opstapelende schandalen van milieuschade en moderne slavernij in de mijnbouw, miljardenverliezen bij toonaangevende bedrijven, stagnerende opwekking van groene stroom, brandgevaar in parkeergarages en niet te vergeten almaar oplopende kosten. De vraag is slechts wannéér onze politici en bestuurders bij zinnen gaan komen. De wal van de realiteit en de onontkoombare feiten keert vroeger of later het schip van de luchtfietserij en het wensdenken. Het is te hopen dat dat vroeger in plaats van later zal gebeuren.

Er zijn veel betere en goedkopere manieren om te minderen met fossiele brandstoffen en CO₂-uitstoot dan veel te dure milieuschadelijke zeewindparken en elektrische auto's. Laten we tempo maken met een aantal nieuwe kerncentrales en met ultrazuinige brandstofauto's die met reeds bestaande technologie veilig en comfortabel 1 op 50 rijden en nooit spontaan in brand vliegen. Een energietransitie is technisch niet zo ingewikkeld als u wellicht zou denken, maar commercieel en politiek helaas wel.

Maarten van Andel is chemicus en publiceerde in 2023 [Kies Wijzer Klimaat. Praktische gids voor consument en kiezer](#). Dit verhelderende boek verscheen bij Uitgeverij Blauwburgwal, kost €17,50 en is overal verkrijgbaar, ook [in de winkel van Wynia's Week](#).

WYNIA'S WEEK

Elektrische auto's zijn brandgevaarlijk en horen niet thuis op de openbare weg

Wynia's Week verschijnt drie keer per week, **156 keer per jaar** met even onafhankelijke als broodnodige artikelen en columns, video's en podcasts. U maakt dat samen met de andere donateurs mogelijk. Doet u weer mee, [ook in het nieuwe jaar 2025](#)? Hartelijk dank!