

Het Belgische Volk wordt weer gerold.

Een elektrische wagen? Diesel? Benzine? Aardgas?

Energiespecialist Luc Pauwels zoekt het uit voor VRT NWS.

De resultaten van zijn onderzoek zijn inmiddels gekend. De Diesel is veruit de minst bevuilende wagen t.o.v. gas en benzine.

Waarom promoot men, politiek, verder de elektrische wagen terwijl men weinig vertelt wat de negatieve gevolgen zijn voor de consument. Uit diverse analyses en studie blijkt dat voor wat het klimaat betreft:

- Van de 100% uitstoot van vervuiling over de ganse wereld is België verantwoordelijk voor 0,3 à 0,4%.
- In Vlaanderen komt 80% van de vervuiling via de Kanaalzone binnen, 17% van het zware vrachtvervoer en 3% van onze eigen diesel.
- Alle wagens samen produceren 16% CO2 uitstoot.
- De **zestien** grootste wereldschepen stoten evenveel uit als alle diesels over gans de wereld samen.
- Onze huidige diesels verkopen, deze worden naar andere landen vervoerd waar ze nog jaren langer rijden. Is dit in deze bedoelde landen dan niet nefast voor het klimaat?

De consument wordt weer gerold op alle vlakken.

- Een elektrische wagen is momenteel niet rijp qua technologie qua prijs om de huidige wagen te vervangen
- De batterijen hebben geen vaste levensduur.

- Ons land zijn elektriciteitsnet is niet klaar, noch voorzien, om snellaadpalen te installeren. De aanpassingen van het elektriciteitsnet, zal tientallen jaren duren.
- Het plaatsen van de nodige snellaadpalen brengen gigantische kosten met zich mee en dit is momenteel onbetaalbaar
- Ons land koopt elektriciteit uit Duitsland, die **met steenkool wordt geproduceerd**, om ons tekorten aan te vullen? Wij moeten met een elektrische auto rijden waar de energie wordt geproduceerd door een sterk vervuilende elektriciteitscentrale op steenkool???

Thuis de autobatterij opladen is dit een oplossing?

In geen geval!

- Batterij thuis opladen dan laad je 8km /uur
- Velen hebben geen garage om hun auto te laden.
- De meesten kunnen niet eens voor hun deur parkeren
- Volgens minister F Bellot zijn in Brussel 80% van de wegen onmogelijk om elektrische auto te laden.

Waarom wordt het onderwerp elektrisch rijden zo acuut?

Een professor aan de Technische Universiteit van Ingolstadt stelt de hype rond elektromobiliteit aan de kaak als een gigantische oplichterij die maar één doel dient: autofabrikanten willen hun wagenparkwaarden kunstmatig "schoon" rekenen om boetes van miljarden euro's aan de EU te vermijden.

Uittreksel van zijn analyse:

Voor één accupakket kan men met dezelfde milieuvervuiling acht jaar met een verbrandingsmotor rijden.

Maar zelfs zonder rekening te houden met deze CO2-katapult is Wellnitz van mening dat de e-auto totaal waardeloos zou zijn voor het verbeteren van de milieubalans. “Totdat de accu voor bijvoorbeeld Tesla compleet gebouwd is, kan men acht jaar lang een auto met een verbrandingsmotor rijden om dezelfde milieuvervuiling te bereiken”, zegt Wellnitz. Hij noemt het verhaal van de nuluitstoot van de elektrische auto een absurditeit en maakt in één ademzucht een einde aan het sprookje van goedkoop rijden met elektriciteit.

Na acht jaar heeft de elektrische auto alleen nog maar schrootwaarde

Volgens Wellnitz is het slechts een kwestie van tijd voordat de elektriciteit die wordt gebruikt om de accu's op te laden – die bovendien allesbehalve schoon is geproduceerd – op dezelfde manier wordt belast als benzine of diesel. En dan zouden de kosten van een elektrische auto ongeveer 800 euro per maand bedragen. En door de oplaadcyclus van een accu zal deze in acht jaar slechts een schrootwaarde hebben.

En de auto-industrie weet dat niet allemaal?

“Iedereen weet het”, zegt Jörg Wellnitz, “maar het gaat niet om het milieu of de klanten. De reden waarom fabrikanten zoals Audi, BMW, VW en andere fabrikanten momenteel miljarden in de nieuwe technologie investeren, ligt elders.

Wellnitz: “Aan de ene kant kunnen miljarden EU-subsidies worden geïnd. Aan de andere kant besparen e-auto's de grote fabrikanten boetes voor het niet halen van de Europese klimaatdoelstellingen, omdat het wagenpark met zogenaamde emissieloze modellen het naar beneden drukken. Natuurlijk gaat het ook om merkimago, een groene mantel en technologische controle. Men bouwt de e-auto's in de wetenschap dat ze allesbehalve de auto van de toekomst zijn”. “Het doen is goedkoper dan het niet doen”, vertelde een automanager hem, “het is zinloos, maar het kost minder”.

Fabrikanten zijn alleen geïnteresseerd in meer verkopen

En – tussen haakjes – het gaat allemaal om de verkoop van nog meer auto's. Vandaag de dag zijn er wereldwijd al 1,6 miljard voertuigen. 80 miljoen voertuigen worden jaarlijks geproduceerd. Dat zijn er evenveel als er nieuwe kinderen over de hele wereld geboren worden. Voor fabrikanten zijn e-auto's geen vervanging voor verbrandingsmotoren, maar een extra bedrijvigheid om nog meer auto's als tweede of derde voertuig te verkopen.

De kinderen van Afrika sturen hun groeten

Maar deze extra bedrijvigheid, volgens Wellnitz, bereikt zijn grens als het gaat om de grondstoffen die nodig zijn voor de bouw van de accu's, waarvan de mijnbouw in Chili (lithium) en Centraal-Afrika (kobalt) zeer milieuonvriendelijk is en in grote delen geassocieerd wordt met

onaanvaardbare kinderarbeid. Wellnitz: "Als Audi op grote schaal de A4 puur op elektriciteit zou bouwen, zou Audi de helft van de wereldmarkt voor kobalt moeten leegkopen.

VW had een dergelijke berekening al uit voorzorg opgesteld en was tot de conclusie gekomen dat het concern ongeveer 130.000 ton kobalt nodig zou hebben voor zijn productie van elektrische auto's. De wereldproductie bedraagt momenteel echter 123.000 ton. De kinderen van Afrika sturen op dit punt hun hartelijke groeten naar VW-klanten!

7,5 kilo minder totaal gewicht, beter klimaat

Voor Wellnitz is de dieselmotor nog steeds de schoonste en milieuvriendelijkste aandrijving. De hoogleraar maakt ook nog een andere opmerkelijke berekening. Afgezien van het feit dat een autoaccu ongeveer 100 Watturen vermogen per kilogram gewicht levert (benzine 12.000 Watturen en waterstof, voor Wellnitz de brandstof van de toekomst, 33.000 Watturen), kunnen de klimaatdoelstellingen nu al gemakkelijk worden bereikt. En wel op deze manier:

Als elke automobilist het zonder onnodig meegedragen ballast van gemiddeld 7,5 kilogram zou stellen, "zouden we de Europese klimaatdoelstellingen al in het zicht hebben".

De toekomst is waterstof

En als men een eerlijke ecologische balans zou opstellen op basis van prijs, installatieruimte en prestaties, dan zou "**de diesel met daarachter de viertaktmotor eruit komen**", zegt Jörg Wellnitz, die overigens vertrouwt op een totaal andere toekomstige technologie die de Duitse autofabrikanten zich nu door de politieke E-specificaties verslapen: "De waterstofauto zal zeker komen".

Bron:

[Professor der TH Ingolstadt entlarvt den Schwindel um die Elektromobilität](#)

Deutschland Kurier

FENIXX

Besluit:

Welke reden is er om de burger een rad voor de ogen te draaien?

Politiek kan geen enkel alternatief bieden om de huidige wagens te vervangen.

Boetes en nog eens taksen opleggen om de werkende Burger e.a. te treffen kunnen wij dit als een vorm van afpersing worden?

Nog dit: vandaag brengt de auto de schatkist 23 miljard Euro op, waaronder negen miljard uit de accijnzen. Als iedereen elektrisch rijdt, wat hogere kosten meebrengt voor iedereen, dan zal De Staat ook die 9 miljard willen gecompenseerd zien. Waar en bij wie zal men die 9 miljard halen? Juist ook bij de burger.

De Burger heeft recht op correcte informatie en heeft geen boodschap om misleid te worden om verder te kunnen in zijn zakken zitten.

Een illustratie van de huidige situatie:

De Burger gaat werken, op zijn inkomsten betaalt hij 45% belastingen, met het resterende geld kan hij brandstof tanken waarop hij accijnzen en BTW betaalt en bovenop die accijnzen en BTW zou men in Brussel nog eens een vorm van kilometerheffing doen betalen. Ter info: men betaalt eveneens taksen BIV en jaarlijks een autobelasting. Dan is het nog niet voldoende want je bent, terecht, verplicht om u en de wagen te verzekeren en ook op de verzekering betaal je nog eens taksen. Dit verhaal geloofd men niet in het buitenland noch in de rest van de wereld.

Een hold-up op onze inkomsten uit arbeid. De Brusselse Regering zorgt voor een vijfde belasting op de wagen en dit om te kunnen gaan werken.

Waar de logica eindigt, daar start de Brusselse regering. Betalen betalen betalen. Dit is eens iets anders dan job job job.

Welk alternatief biedt de Brusselse regering?

Urbain Vandormael Expert autosector. Schrijft op Knack.be o.a. het volgende:
(lees ook zijn volledige analyse)

Wie bedriegt wie in het debat over elektromobiliteit?'

- Het Brusselse stroomnet bestaat voor 88 % uit 230 volt. Met deze voltage heb je tussen 12 en 24 uren nodig om uw batterij van de wagen te laden.

- Daar bovenop zijn 80% van de straten niet geschikt om een wagen te laden. Niet iedereen heeft een garage en in de meeste gevallen kan je niet eens voor uw deur parkeren.
- Indien Brussel zou overstappen op een stroomnet van 400 volt, wat nodig is voor snellaadpalen, dan duurt het tachtig jaar om deze aanpassing te realiseren en dit enkel op voorwaarde dat er voldoende financiële middelen zijn.

Bij deze een oproep, informeer de burgers correct want dit nemen we niet langer