

door **Herman Michiel**
1 september 2021

We hebben op Ander Europa al [aanzienlijk wat artikelen](#) gewijd aan de Europese klimaatplannen. Om het even of je deze plannen ambitieus vindt of een onvoldoende geeft, het is duidelijk dat het echte werk in de lidstaten moet gebeuren en dat een Europese financiële stimulans hierin niet de doorslaggevende factor is. Ook wie zich maar om zeer praktische redenen bekommert om de klimaatpolitiek – hoe zal ik me nog mogen verplaatsen of verwarmen? wat zal het me kosten? – moet kijken wat het nationaal beleid daarover zegt. En zeker wie het lot van de planeet nauw aan het hart ligt zal de plannen van zijn regering kritisch bekijken, maar zich ook afvragen hoe je zelf een positieve bijdrage kunt leveren.

Het waren zowel praktische als meer 'bevlogen' bekommernissen die me wat dieper lieten snuffelen in de Belgische klimaatplannen. We hebben thuis nog maar een jaar een nieuwe (benzine-)wagen, tweedehands weliswaar maar toch goed voor het equivalent van een half jaar pensioeninkomsten. De gasgestookte condensatieketel is nu vijf jaar in dienst, en kostte toch ook verschillende maanden pensioen; de verwachting was wel dat hij zeker nog een jaar of tien zou meegaan, net zoals de wagen trouwens. Maar zowel de gezinswagen als de centrale verwarming werken met fossiele brandstof, en produceren jaarlijks een boel CO₂...

Hoeveel CO₂ produceert ons tweekoppig gezin jaarlijks t.g.v. personenwagen en huisverwarming?

- Auto: 900 liter benzine, à 2,4 kg CO₂/liter , geeft 2160 kg CO₂
- Verwarming op aardgas: 2400 m³ gas à 1,9 kg CO₂/m³ geeft 4560 kg CO₂.

Onze wagen en onze verwarmingsinstallatie produceren jaarlijks dus ongeveer 6700 kg CO₂!

Zes en een halve ton CO₂, en dat met een tweekoppig gezin! De totale uitstoot is natuurlijk nog een stuk groter: elektriciteit, voedselvoorziening, openbaar vervoer, enzovoort ¹. Valt het dan toch niet te overwegen om het spaarboekje – waarop je jaarlijks toch verlies lijdt – aan te spreken en naar alternatieven uit te kijken?

Een elektrische wagen kopen?

Zoals bekend is een belangrijk element van het Europees klimaatplan het uitbannen van benzine-en dieselwagens, ten voordele van auto's met elektromotor. Vanaf 2035 mogen personenwagens op fossiele brandstof niet meer verkocht worden ². [Nederland en België](#) vroegen trouwens, samen met een aantal andere lidstaten, de Europese Commissie om dat verbod reeds in 2030 in te voeren.

Maar wie overweegt zijn spaarcenten in een elektrische wagen te investeren, niet om prestigeredenen maar door echte betrokkenheid bij de klimaatproblematiek, zou dan toch willen zeker zijn dat het iets uithaalt. Een voor de hand liggende vraag is: *wat baat het elektrisch te rijden als de elektriciteit zelf niet op een duurzame wijze geproduceerd wordt?*

Ja, elektrisch rijden is ecologisch veel beter dan met fossiele brandstof, zelfs als de elektriciteitsproductie op niet-hernieuwbare wijze gebeurt. Dat zegt bijvoorbeeld ook een onverdachte bron als [Greenpeace](#). De reden is dat een elektrische motor véél efficiënter is dan een ontploffingsmotor, waar veel energie verloren gaat als warmte. *"Zelfs in Polen, waar vooral steenkool wordt gebruikt voor de elektriciteitsproductie, bedraagt de totale CO2 besparing van een elektrische wagen nog steeds rond de 30%"*, lezen we in het rapport [De elektrische auto: een rEVolutie of slechts een kiezel op de weg?](#) van de Vlaamse ingenieursvereniging *ie-net*.

Maar hoorden we niet dat de batterijen voor elektrische wagens duur en zwaar zijn, veel energie vereisen voor hun productie, en een nieuwe jacht op zeldzame grondstoffen zullen veroorzaken? Dezelfde ingenieursstudie stelt dat de kostprijs tussen 2015 en 2020 meer dan halveerde, dat er wereldwijd veel onderzoek is naar alternatieve batterij-ontwerpen ³. Het lithium dat in de meeste batterijen gebruikt wordt, zou gemakkelijk recycleerbaar zijn, en dat zou ook steeds meer het geval zijn met kobalt. Het gevaar voor nieuwe 'extractivistische' rooftochten in het globale Zuiden is zeker niet denkbeeldig, maar zou door een gepast overheidsbeleid kunnen beperkt worden. De ontwikkelingskoepel 11.11.11 en de Bond Beter Leefmilieu bijvoorbeeld deden daarover onlangs [aanbevelingen aan de Belgische overheid](#). Volgens de genoemde ingenieursstudie blijft de elektrische auto wat CO2-uitstoot betreft bij verre te verkiezen, en wordt het batterij-nadeel ruimschoots gecompenseerd als men het totaalplaatje maakt over de hele levenscyclus van een wagen (Fig. 1)

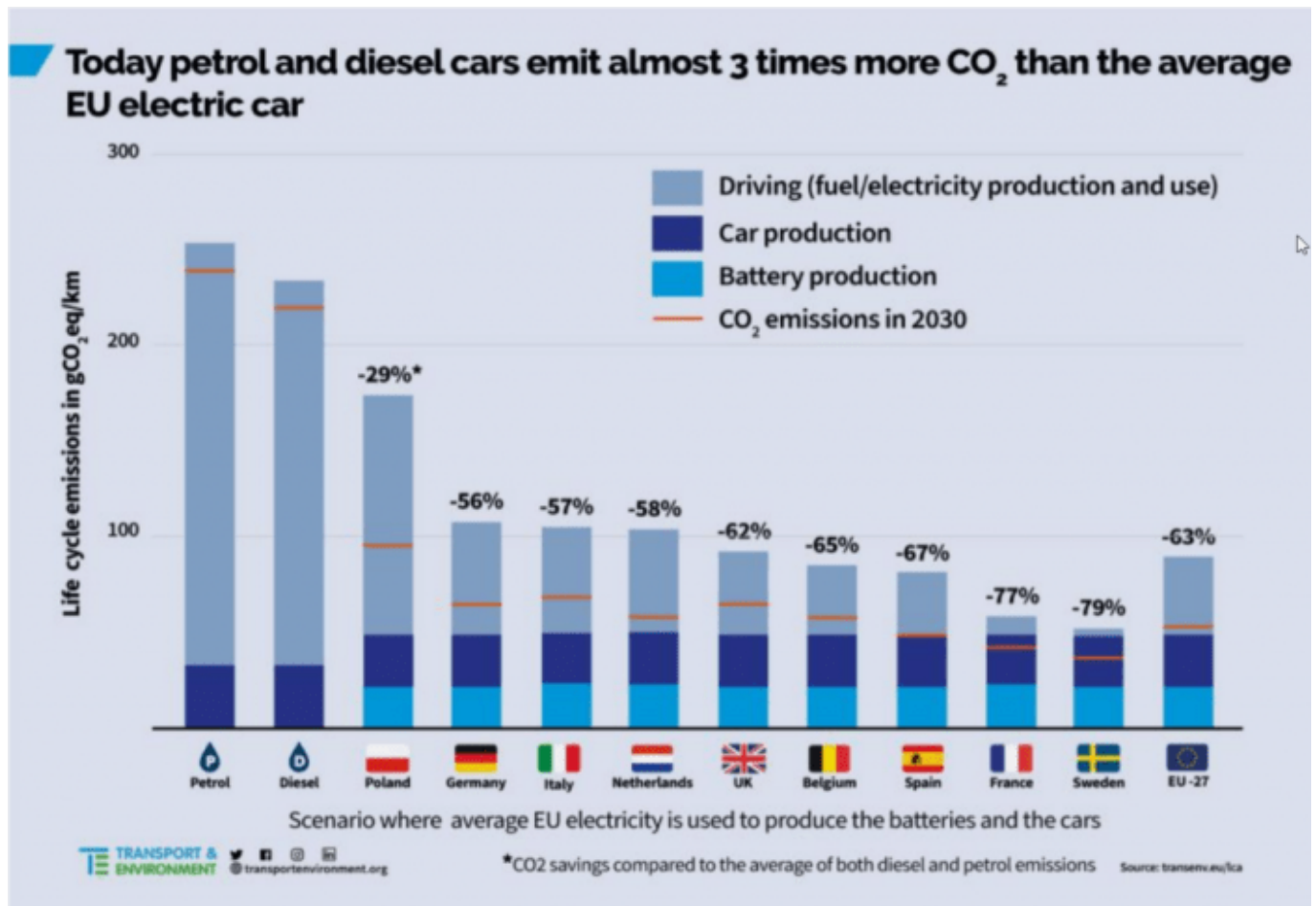


Fig. 1 Huidige CO₂-uitstoot per gereden kilometer van benzinewagen (links, 'petrol'), diesel (2de van links) en van elektrische auto in diverse landen; erboven de minder-uitstoot in percent t.o.v. de benzine/dieselwagen. De oranje streep geeft de prognose voor 2030. De uitstoot wordt berekend over de hele levenscyclus, en bevat zowel die tijdens het rijden (grijs), bij de constructie van de auto (donkerblauw) en van de batterij bij de elektrische wagen (lichtblauw). De verschillen per land komen voort uit de verschillende wijze waarop de elektriciteit gemiddeld geproduceerd wordt: met steenkool zoals in Polen (-29%), met een groot aandeel (40%) hydropower zoals in Zweden, of voor 70% met kerncentrales zoals in Frankrijk.

Elektrische wagens kunnen dus een positieve rol spelen in de strijd tegen de klimaatopwarming. Maar met deze technische vaststelling is de kous natuurlijk niet af. Sociaal-politiek rijzen een pak vragen, waarvan men redelijkerwijze mag verwachten dat een overheid er antwoorden op heeft, of toch volop bezig is die te formuleren. Als we ons beperken tot het personenvervoer moet men zich bijvoorbeeld afvragen:

- Welk percentage van de geplande broeikasgasreductie hoopt de overheid in België te bereiken via de invoering van de elektrische wagen? Volgens de Europese klimaatafspraken moet België zijn 'niet-ETS-uitstoot' (bouw, transport, landbouw, en alle andere sectoren die niet deelnemen aan de markt voor emissierechten) met 35% verminderd hebben tegen 2030. Welke fractie hiervan moet in België bereikt worden met de elektrische wagen?
- Hoe hoopt de Belgische overheid deze doelstelling te bevorderen en te bereiken?
- Elektrische wagens betekenen een grotere vraag naar elektriciteit. Volgens de reeds vermelde ingenieursstudie is de gemiddelde elektriciteitsconsumptie van een elektrische wagen ongeveer

gelijk aan die van een modaal Belgisch gezin (dat niet elektrisch verwarmt), zo een 3500 kilowattuur per jaar. Het is dus belangrijk te weten hoeveel elektrische wagens er zullen rijden, en een antwoord te bieden op de bijkomende elektriciteitsnoden. Gezien er in het Koninkrijk België de laatste jaren al een paar keer gewaarschuwd werd voor mogelijke stroomonderbrekingen in de winter, en gezien de geplande kernuitstap mag men hier een helder en realistisch toekomstscenario verwachten. Bovendien bepaalt de aard van de bijkomende elektriciteitsproductie de eventuele vermindering in broeikasgasuitstoot (cfr. fig. 1).

- Een groot probleem van de elektrische wagen is de lange oplaadtijd. Wie er een heeft zal die liefst thuis opladen, en dat zal in heel veel gevallen bij de thuiskomst na de werkdag zijn. Het elektriciteitsnetwerk dreigt bijgevolg overbelast te raken op bepaalde periodes van de dag. Welke aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk dringen zich bijgevolg op?
- De beste wagen blijft nog altijd deze die men niet gebruikt, of beter gezegd: de wagen die niet moet geproduceerd worden. Bovendien, alle voorspellingen over de prijsdaling van de elektrische wagen ten spijt, zal deze ook in de toekomst het budget van heel veel gezinnen te buiten gaan. En de Belgische wegen zitten nu al overvol. Wat zijn bijgevolg de overheidsplannen in verband met openbaar vervoer?

Welke rol voor de overheid?

Op zoek naar antwoorden op deze vragen lijkt het logisch te gaan kijken in het [Belgisch klimaatplan 2021-2030](#), het voorstel dus dat België eind 2019 indiende bij de Europese Commissie om – net zoals de andere lidstaten – aan te geven hoe de afgesproken klimaatdoelstellingen in de komende jaren zullen bereikt worden. Hela, een kanjer van 619 bladzijden, daar moet zowat alles in staan! Arme Nederlanders, [hun plan](#) telt slechts 172 bladzijden!

Helaas, wie ook maar eventjes de Belgische joekel inkijkt stelt vast dat het kaf is dat uit de ministeriële papiermolens viel. Men is in feite al vanaf de eerste zin gewaarschuwd: “België is een federale staat, waar de beslissingsbevoegdheid wordt gedeeld tussen de Federale staat en drie Gewesten”. Men heeft er niets beters op gevonden dan gewestelijke documenten in de mixer te gooien, er wat federaal bindmiddel aan toe te voegen en het geheel voor te stellen als het Belgisch klimaatplan. Men heeft zelfs niet de moeite gedaan om dat te verhelen. Zo tref je in het Belgisch ‘federaal’ klimaatplan zinnen aan als “*We pleiten bij de federale overheid voor meer investeringen in de infrastructuur...*”; deze ‘we’ komt blijkbaar uit een Vlaams ministerie. Een ‘federale’ bijdrage is dan bijvoorbeeld een zinsnede als “Daartoe zal de regering een visie ontwikkelen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer tegen 2050.”⁴. Was de Duitse bondsrepubliek (16 deelstaten) op zijn Belgisch te werk gegaan zou er waarschijnlijk een klimaatplan van 3000 of 4000 bladzijden uit voortgekomen zijn...

Dat deze miskleun [niet door de beugel](#) kon voor de Europese Commissie was dan ook volledig te verwachten. Het Belgisch amateurisme wordt in zeer diplomatieke bewoordingen als volgt gerapporteerd in een [Nederlands overheidsdocument](#): “[H]et Belgische energie- en klimaatbeleid oogt voor een Nederlander veel rommeliger dan het Nederlandse. (...) Omdat het Belgische beleid minder helder uitgewerkt is dan dat in de andere hier behandelde landen beschrijven we het minder diepgaand dan dat van de eerder behandelde landen.”

Voor mijn heel beperkt onderzoekje naar de elektrificatie van het wagenpark kon ik uit het zagezegde

Belgisch klimaatplan wel een paar weetjes afleiden. Zo zal de Vlaamse overheid zich vanaf 2021 elektrische wagens mogen permitteren, maar een precieze doelstelling voor CO₂-reductie is er in Vlaanderen nog niet omdat er nog geen akkoord is met de andere overheden ⁵. In Wallonië denkt men dan weer dat het aandeel van elektrische wagens in het Waals gewest 19% zal bedragen in 2030, maar een gelijkaardige tabel voor Vlaanderen ontbreekt. Grasduinend in het document leer ik ondertussen ook dat de Vlaamse overheid de openbare busmaatschappij De Lijn wil ‘deconsolideren’, wat inhoudt dat de private sector betrokken wordt in de aankoop van nieuwe bussen zodat de kost buiten de Vlaamse begroting blijft. Een milieumaatregel is dat niet, maar misschien dacht men om zo de Europese Commissie te vermurwen met deze blijken van privatiseringsdrang?

Het was dus geen goed idee om het Belgisch klimaatplan als informatiebron in te roepen. Nu was het misschien zo dat de Belgische overheid in tijdnood zat om op tijd haar plannen aan de Europese instanties voor te leggen? Die indiening gebeurde inderdaad op de valreep, de allerlaatste dag van 2019. Intussen was ik ook op nogal tegenstrijdige berichten gestoten. Zo vermeldt de reeds vermelde [ingenieursstudie](#) dat de voorziene verbruiksstijging van elektriciteit ten gevolge van de elektrische personenwagen 1,7% zou bedragen (400.000 wagens) volgens de inschattingen van het Federaal Planbureau, maar 6,5% (1.500.000 wagens) volgens de inschattingen van Synergrid, de federatie van de netbeheerdersbedrijven voor elektriciteit en aardgas in België. Maar 1,7% versus 6,5%, dat is een verschil van 400% ! En ik stel ook vast dat het Planbureau een aandeel van slechts [5% elektrische wagens](#) verwacht tegen 2030, terwijl het Waals gewest, zoals vermeld, spreekt van 19% op haar wegen. Zelfs als geen enkele Vlaming of Brusselaar een elektrische wagen koopt zou het Belgisch wagenpark in 2030 al voor meer dan 6% uit elektrische bestaan...

Maar de Belgische overheid moet toch een of andere prognose hebben over het aantal elektrische wagens dat hier binnenkort zal rondrijden, laadpalen zoeken en de vraag naar elektriciteit verhogen? Aha, er is de site [Klimaat.be](#), die fier aankondigt “De Belgische federale site voor betrouwbare informatie over klimaatverandering”. We surfen onmiddellijk naar “[Beleid en maatregelen voor uitstootverlaging](#)”, vervolgens “De periode 2021-2030” en we worden verwezen naar... het Belgisch klimaatplan.

Een beetje wanhopig, en zonder veel illusies, stuur ik bijgevolg op 24 augustus een mail naar het federaal ministerie voor economie met de vraag waar ik informatie vind over de overheidsprognoses in verband met de elektrificatie van het wagenpark, de implicaties voor de stroomvoorziening en het netwerk, enzovoort. Groot was mijn verbazing als ik al op 25 augustus een antwoord in mijn mailbox vond, met een verwijzing naar “*een studie van onze transmissienetbeheerder Elia, waarin u een antwoord zal vinden op het merendeel van uw vragen*”. Het gaat over de [Adequacy- en flexibiliteitsstudie voor België 2022 – 2032](#); Elia is het beursgenoteerd bedrijf dat het volledig Belgisch hoogspanningsnet beheert en ook deels in Duitsland actief is. De aandeelhouders zijn onder andere gemeentelijke holding’s, Belfius Insurance en bv. ook Fernand Huts’ Katoen Natie. Dat terzijde natuurlijk.

Het moet gezegd, de Eliastudie is overzichtelijk, goed gedocumenteerd en ik had weinig moeite om hun scenario voor de elektrificatie van het wagenpark terug te vinden. Elia moest daarbij wel zelf een aantal knopen doorhakken, want ook zij vonden (pag. 46) dat het Belgisch klimaatplan “geen exacte cijfers vermeldt over elektrische wagens en warmtepompen”. Maar *due to the increasing ambitions of the Belgian government* gaan de auteurs ervan uit dat in 2032 er **1,8 miljoen** elektrische wagens op de Belgische wegen zullen rijden en zich regelmatig aan een stopcontact zullen aanbieden. Dat zijn er nog

300.000 meer dan in de genoemde Synergrid-schatting en meer dan **vier keer zoveel** als het Planbureau voorzag. (Niet zo verbazend misschien aangezien 5 à 6% van uw elektriciteitsfactuur voor Elia bestemd is. Maar ook dat helemaal terzijde.) De implicaties voor het stroomdistributiesysteem hangen dan verder af van hypothesen in verband met het laden: iedereen tijdens de avonduren (sterke pieken als gevolg) of volgens meer gesofistikeerde voorzieningen.

Belgische klimaatklungelei

Hoe kun je nu ook maar iets zinnigs zeggen over het Belgisch klimaatbeleid als er eind 2021 nog geen enkele optie genomen is in verband met strategieën die binnen 10 jaar een serieuze bijdrage tot de strijd tegen de klimaatopwarming moeten geleverd hebben? Bekijk nog eens de [grafiek](#) van wat in een minimaal scenario vereist is; wie daarmee nog niet bezig is in 2021 zegt in feite dat hij het helemaal niet van plan is. Ik had het hier over de elektrische auto, een belangrijk deel van de officiële strategie. Een ander deel is de decarbonisatie van de huisverwarming, waar opnieuw elektriciteit de sleutel voor zou zijn (vervanging van stookolie en aardgas door elektrisch aangedreven warmtepompen) maar eveneens de vraag naar elektriciteit zal doen toenemen. Als de Belgische overheid de Elia-studie beschouwt als haar toekomstplan (zoals het ministerie van economische zaken toch suggereert) kijkt ze uit op een uiterst strak programma. Alleen al de kernuitstap van 2025 vereist de vervanging van ongeveer een derde van de huidige capaciteit. De bijkomende vraag (transport, verwarming) en een iets betere veiligheidsmarge om minder afhankelijk te zijn van de buitenissige stroominvoer uit het buitenland (waar ook klimaatplannen in de maak zijn) vereisen er nog 10 à 15% bij (Fig 5.15 van de Elia-studie).



We hebben het hier nog helemaal niet over de productie van *duurzame* elektriciteit gehad, het ging alleen over de vereiste capaciteit. Als men de CO₂-uitstoot van het transport naar nul wil brengen, mag aan de laadpalen alleen wind- of zonne-energie aangeboden worden. Maar de overheden in België zijn daar evenveel mee bezig als met de zedelijke opvoeding van Manneke Pis.

Aan goede raad is er anders geen gebrek. Zo heeft Greenpeace een [stappenplan om de Belgische transportsector tegen 2040 koolstofvrij te maken](#). Maar dit zijn eerder pareltjes voor de zwijnen, want hier zullen de beleidsmakers pas opkijken als hun trog leeg is.

Hits: 25

Dit delen:

Facebook

Twitter

Voetnoten

-
1. [Eurostat](#) geeft voor 2019 een gemiddelde CO₂-uitstoot per persoon van 8,4 ton voor de hele EU-27, 10,6 ton voor België, 11,1 ton voor Nederland 5,2 ton voor Zweden. Het gaat in feite over CO₂-equivalent, dit wil zeggen dat het effect van andere broeikasgassen, zoals methaan, omgerekend wordt naar een gelijkwaardige hoeveelheid CO₂.
 2. Dit geldt niet voor vrachtwagens en *touringcars*, waarvoor tegen die tijd nog geen alternatief zou ontwikkeld zijn.
 3. Zo is er de experimentele solid state batterij, die tot 80% oplaadt in een kwartier.
 4. Persoonlijke noot: dat is hoopvol uitkijken naar mijn 99^e verjaardag!
 5. In administratieve taal luidt dit: *"In afwachting van een intra-Belgische verdeling van de Belgische niet-ETS-doelstelling van -35% is de precieze doelstelling voor Vlaanderen momenteel nog niet gekend"*.
-