

DE GEVAREN VAN ELEKTRISCHE MOBILITEIT WORDEN VERHULD.

De elektrische auto heeft weinig te maken met ecologie

Klaagmuur TV, 23 juli 2020



Bijna dagelijks worden nieuwe E-auto's in de reclame gepresenteerd en aangeprezen als de oplossing voor de bescherming van het klimaat. De huidige brandstofwagens worden gedemoniseerd als CO₂-vervuilers. De voormalige voorzitter van Energie-Control Austria, Walter Boltz, zei al in september 2012 dienovereenkomstig: "De elektrische auto heeft weinig te maken met ecologie". Deze verklaring verdient het ook vandaag nog nader gekeken te worden ..

Bijna elke dag worden nieuwe E-auto's in de reclame gepresenteerd en aangeprezen als de oplossing voor de klimaatbescherming. Kopers worden gelokt met subsidies en er wordt alles aan gedaan om deze nieuwe generatie auto's aantrekkelijk te maken voor automobilisten. Ondertussen worden de huidige brandstofauto's gedemoniseerd als CO₂-vervuilers. De voormalige voorzitter van Energie-Control Austria, Walter Boltz, zei al in september 2012 dienovereenkomstig: "De elektrische auto heeft weinig te maken met ecologie". Deze verklaring verdient het ook vandaag nog nader gekeken te worden. Hier zijn een paar aspecten:

De levenscyclus van een auto is verdeeld over vijf gebieden: Winning van grondstoffen, productie, verbruiksmaterialen bij het gebruik, gedrag bij ongevallen, afvalverwijdering en recyclage. Op al deze punten presteert een elektrische auto beduidend slechter dan een Euro 6-diesel, op één uitzondering na. *Zo is de uitstoot van fijn stof door de elektrische auto hoger door banden- of remslijtage, omdat deze ook direct afhangt van het gewicht.* Een elektrische auto is enkele honderden kilo zwaarder dan een vergelijkbare gewone auto. *Voor het brandgedrag, bijvoorbeeld bij een ongeval, is bij elektrische auto's zeer problematisch, zoals in het verleden bij tal van voorvallen is gebleken.* In de regel moeten gespecialiseerde bedrijven worden ingeschakeld voor het blussen en afvoeren.

Als alleen de zuivere rijbediening van een VOORAF opgeladen elektrische auto in aanmerking wordt genomen, dan is de CO₂-uitstoot in feite nul. Maar waar komt de stroom vandaan en hoe milieuvriendelijk wordt die geproduceerd? Ten eerste moet één ding worden vastgesteld: *Pure bio-stroom bestaat niet!* De stroom uit het net moet over het algemeen worden opgewekt op het exacte moment dat het wordt verbruikt. De keuze van het type energiecentrale is niet willekeurig, maar wordt in feite gespreid naar gelang de gemaakte productiekosten. Afhankelijk van het type centrale variëren deze van 10 €/MWh voor kernenergie tot 90 €/MWh voor gas/oliecentrales. *Dit leidt onvermijdelijk tot de volgorde waarin de centrales worden gebruikt. EERST worden wind/zonne- /biomassa*

energiecentrales gebruikt in verband met afnameverplichtingen. DAARNA - gespreid volgens de productieprijzen - waterkracht-, atoom, kolen-, gas- en oliegestookte centrales, totdat uiteindelijk het evenwicht tussen vraag en productie is bereikt. Deze procedure bestaat in alle landen (!) van het hele West-Europese stroomnet, waarbij het grootste deel van de kolenstroom op dit moment nog bestaat. Zuivere wind/zonne-energie/biomassa-stroom bestaat dus in feite nooit. Vooral omdat deze soorten stroom - terloops vermeld - uiterst twijfelachtig zijn wat betreft hun energiebalans en de exploitatie van hulpbronnen en in feite nog minder "groen" zijn dan kolencentrales. De lange lijst van hinder door windturbines varieert van dode vogels, ziekte verwekkend infrageluid en ontsiering van het landschap, tot volledig oneconomisch, omdat ze duur zijn om te produceren en niet echt één enkele energiecentrale vervangen. Fotovoltaïsche systemen (licht omzetten in elektriciteit) bevinden zich hier niet in een betere positie. Ze verdringen ook steeds meer de noodzakelijke teelt van graan op de akkers. En bij de ogenschijnlijk goedkope kernenergie zijn de kosten voor de definitieve opslag en de risico's van een ongeluk niet eens inbegrepen.- Deze worden dan gedragen door de maatschappij, dat wil zeggen onze kinderen en kleinkinderen. Maar laten we nu eens kijken naar de zuinigheid van de elektrische auto in de praktijk van alledag: een kleine elektrische auto verbruikt ongeveer 17 kWh elektriciteit uit zijn accu per 100 km. Om de accu op te laden is 26 kWh elektriciteit nodig vanwege de verliezen (onderweg) vanaf de centrale. Dit betekent dat we hier een derde verlies hebben. Op basis van de volgorde waarin de centrales worden gebruikt, wordt de laadstroom in het gunstigste geval (!) opgewekt in kolencentrales. Voor een kleine elektrische auto resulteert dit in een berekende CO₂-uitstoot van 263 g/km, dat is tweeënhalve keer zoveel als een moderne dieselauto! Een grote elektrische auto stoot zelfs ongeveer vier keer zoveel CO₂ uit!

Een ander groot probleem met E-mobiliteit is de winning van kobalt- en lithium grondstoffen, die vaak mens- en milieuonvriendelijk is, evenals de hoogst problematische afvalverwijdering van batterijen. Voor de productie van batterijen en accu's zijn jaarlijks tienduizenden tonnen kobalt, lithium en nikkel nodig. De vraag zal zich in de toekomst vermenigvuldigen. De ontginning van deze grondstoffen is moeilijk en wordt vaak uitgevoerd zonder rekening te houden met de veiligheid op het werk, de mensenrechten of zelfs met uitbuitende kinderarbeid. De winning van lithium verbruikt ook enorme hoeveelheden water. En dit in toch al droge gebieden, waardoor ze veranderen in woestijnen.

Conclusie: Wie komt op zo'n "gek idee" om elektrische auto's op te hemelen als het ideale klimaatalternatief? In feite is dit alles een enorm bedrog tegen de mensheid, die dringend aan het licht moet worden gebracht, gestraft en beëindigd.

Bron >> <https://www.kla.tv/16828>