



CO2-besparing van elektrische auto's weegt niet op tegen de enorme milieuvervuiling die ze wereldwijd veroorzaken

Posted on 30 april 2026 by Maarten van Andel

Een elektrische auto bespaart in de hele energieketen van bron tot automobilist 20 tot 30 procent CO₂-uitstoot, met name binnen de bebouwde kom. Een elektromotor heeft weliswaar een drie maal zo hoog rendement als een brandstofmotor, maar de motor is slechts de laatste schakel in de hele zogenaamde 'well to wheel'-energieketen. Er gaan heel veel schakels vooraf aan de uiteindelijke automotor, zoals mijnbouw, raffinage, opwekking, transformatie, opslag en transport van de energiedragers waarmee we uiteindelijk onze batterij of tank vullen. In al die schakels treden energieverliezen en milieuvervuiling op, en die zijn in de elektriciteitsketen veel groter dan in de brandstofketen.

Meer CO₂-uitstoot en vervuiling elders in de wereld

De keten van grootschalige opwekking, opslag en transport van stabiele betrouwbare elektriciteit is met ongeveer 50 procent energieverlies veel minder efficiënt dan de vergelijkbare brandstofketen van winning, raffinage, opslag en transport met ongeveer 20 procent energieverlies. Dat verschil doet een groot deel van de hoge efficiëntie van de elektromotor aan het eind van de keten teniet. Het voordeel van een elektrische auto is wel dat die lokaal geen roet en andere luchtvervuiling uitstoot, en minder geluid maakt. Dat is gunstig voor de leefomgeving in onze woonwijken en binnensteden.

Daar staat tegenover dat met name de mijnbouw en productie van giftige batterijchemicaliën elders in de wereld veel meer CO₂-uitstoot en lucht-, water- en bodemvervuiling veroorzaakt. Een elektrische auto exporteert zodoende milieuvervuiling van ons eigen land naar andere landen, en verhoogt die ook aanzienlijk. Bij de productie van de batterij komt ongeveer evenveel CO₂ vrij als bij de productie van de rest van de auto. Het maken van een complete elektrische auto veroorzaakt daardoor ongeveer twee maal zoveel CO₂-uitstoot als het maken van een complete brandstofauto.

Een elektrische auto verplaatst daarnaast ook CO₂-uitstoot, van het eind van de keten (de uitlaat van een brandstofauto) naar het begin van de keten (de schoorsteen van een biomassa-, bruinkool-, steenkool- of gasgestookte elektriciteitscentrale). Die verplaatsing heeft geen effect op de lokale leefomgeving in woonwijken, en ook niet op het mondiale klimaat. Mens en dier ademen zelf voortdurend CO₂ uit, en merken niets van lokale CO₂-uitstoot van auto-uitlaten.

Het natuurlijk kleurloze en reukloze CO₂ is, in tegenstelling tot roet en fijnstof, geen luchtvervuiling. Alle CO₂-uitstoot van mensen, dieren, auto's en elektriciteitscentrales verspreidt zich razendsnel via weer en wind gelijkmatig over de wereldwijde atmosfeer. Het maakt voor het lokale leefmilieu en voor het mondiale klimaat niet uit waar de uitstoot plaatsvindt.

Zorgvuldige afweging van voor- en nadelen ontbreekt

We vatten dit even samen: Elektrische auto's veroorzaken wereldwijd 20 tot 30 procent minder CO₂-uitstoot dan brandstofauto's, en verminderen de lokale uitstoot van roet en andere luchtvervuiling in de bebouwde kom. Ze verplaatsen daarnaast ook CO₂-uitstoot en milieuvervuiling, en verhogen die in andere landen aanzienlijk. Ze veroorzaken kortom minder CO₂ en meer vervuiling.

Beide aspecten zijn relevant voor de lokale en wereldwijde natuur en leefomgeving, en vergen dus een zorgvuldige afweging van voor- en nadelen. In het huidige klimaatbeleid en de energietransitie vindt die afweging nauwelijks plaats.

Klimaatbeleid zou welbeschouwd een onderdeel van integraal milieubeleid moeten zijn. Het tegengaan van klimaatverandering door het reduceren van CO₂-uitstoot is immers bedoeld om de wereldwijde natuur, biodiversiteit, gletsjers en poolkappen te beschermen. Het huidige klimaatbeleid versmalt die veelheid van verschillende doelen tot het enkelvoudige doel van CO₂-reductie. De schadelijke milieugevolgen in binnen- en buitenland van alles dat we doen om die CO₂-reductie te bewerkstelligen worden niet zorgvuldig meegewogen in het huidige klimaatbeleid.

Focus ligt eenzijdig op binnenlandse CO₂-reductie

Dat geldt voor elektrisch rijden, maar ook voor warmtepompen, biomassa, windmolens, zonnepanelen, waterstof en ondergrondse CO₂-opslag. Alles wat in eigen land CO₂ bespaart wordt als duurzaam en 'groen' bestempeld, maar de gevolgschade aan mensen, dieren, planten en bossen in binnen- en buitenland wordt daarbij onvoldoende meegewogen. Alternatieven op basis van bestaande producten en infrastructuur worden eveneens onvoldoende meegewogen. De 20 tot 30 procent CO₂-reductie van elektrisch rijden kan bijvoorbeeld ook worden bereikt met zuiniger brandstofauto's en een lagere maximumsnelheid. Dat is veel goedkoper voor de staat, burgers, kleine en grote ondernemers, en veroorzaakt veel minder milieuvervuiling elders in de wereld.

Het voordeel van 20 tot 30 procent CO₂-reductie van elektrische auto's is in elk geval geen reden om hun vele nadelen te negeren. De ruim 1 miljard

personenauto's in de wereld zijn gezamenlijk met 12 procent van het totaal veruit de grootste bron van mondiale CO₂-uitstoot. Als die miljard auto's wereldwijd allemaal elektrisch zouden worden daalt dat aandeel naar 9 tot 10 procent. Dat is misschien zinvol, maar zeker niet voldoende om de enorme milieuvervuiling en menselijk leed die elektrische auto's buiten Nederland en Europa veroorzaken voor lief te nemen. Het Europese en Nederlandse klimaatbeleid zou daar een veel betere integrale afweging in moeten maken, in plaats van alleen maar op binnenlandse CO₂-reductie te focussen.

Elektrische auto's verminderen brandstofverbruik niet

Elektrisch rijden blijkt het verbruik van motorbrandstoffen in Nederland niet eens te verminderen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) rapporteerde vorige jaar een 2 procent toename van benzine- en diesilverbruik in de periode 2020-2024. Dat is geen grote toename, maar het is zeker geen afname. Het elektriciteitsverbruik van het wegverkeer verdubbelde in diezelfde periode, van 2,3 miljard kilowattuur in 2020 naar 4,6 miljard kilowattuur in 2024.

Dat betekent dat het enorme extra stroomverbruik van elektrische auto's, busjes en vrachtwagens geen brandstofverbruik vervangt, maar erbij komt in de totale energiemix. Dat is kenmerkend voor de gehele mondiale energietransitie, die feitelijk een energieadditie is. Hernieuwbare energie vervangt wereldwijd geen fossiele brandstoffen, het komt erbij. Het verbruik van fossiele brandstoffen groeit wereldwijd gestaag door, net als het verbruik van motorbrandstoffen in Nederland.

Elektrische auto's verergeren tenslotte de netcongestie in de komende tien jaar. Het zijn zeer grote stroomverbruikers, die het elektriciteitsverbruik van een gemiddeld huishouden zomaar kunnen verdubbelen. Er wordt wel gesuggereerd dat de batterijen zouden kunnen helpen om de stabiliteit van het net te bevorderen, maar dat is een fabel. Elektrische auto's zijn beperkt en onvoorspelbaar beschikbaar voor opslag en afgifte van weersafhankelijke stroomoverschotten. Bovendien vertegenwoordigen de 1 miljoen elektrische auto's die nu in Nederland rondrijden minder dan 1 procent van de benodigde nationale opslagcapaciteit van variabele wind- en zonnestroom. Daar komt bij dat het veelvuldig en gedeeltelijk op- en ontladen van batterijen ongunstig is voor hun levensduur.

Dure schijnoplossing

De conclusie dringt zich op dat elektrische auto's een dure schijnoplossing zijn om natuur en milieu te verbeteren. Ze rijden lekker en besparen lokaal wel CO₂ en luchtvervuiling. De CO₂-besparing is echter beperkt, en de mondiale lucht-, water- en bodemvervuiling nemen aanzienlijk toe. De term 'milieuzone' zoals die in een tiental Nederlandse gemeentes is ingevoerd is dan ook misplaatst. Een paar kleine gebiedjes op aarde worden inderdaad wat schoner, maar een heleboel veel grotere gebieden op aarde worden veel vuiler. Die 'uit het oog uit het hart'-benadering is geen verantwoord inclusief milieubeleid, dat is het over de schutting gooien van lokale rommel.

Wynia's Week brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week, **156 keer per jaar**, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. [Doet u \(weer\) mee?](#) Hartelijk dank!