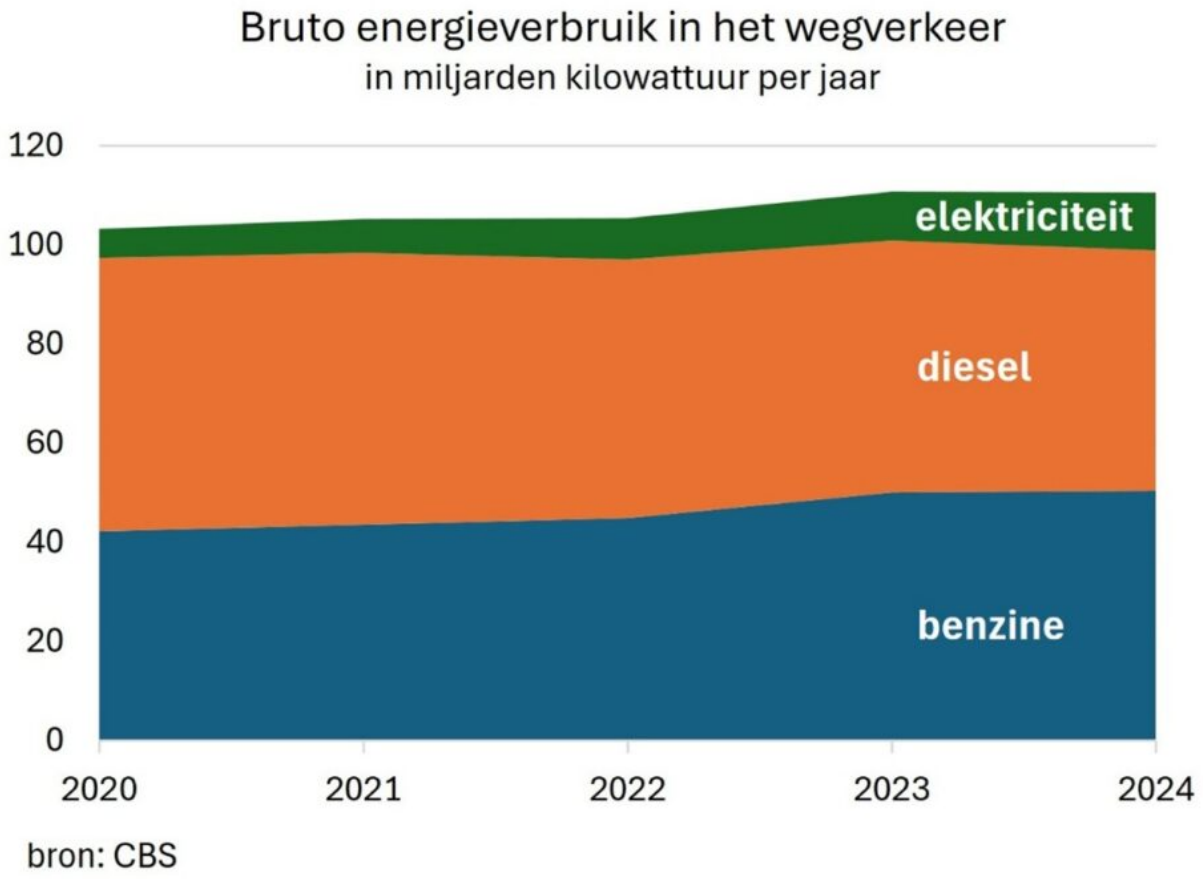
Elektrisch rijden zorgt er niet voor dat het brandstofverbruik afneemt

Posted on 17 juli 2025 by Maarten van Andel

Sinds 2023 verbruikt het wegverkeer meer elektriciteit dan het railverkeer, zo meldde het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) onlangs. Het elektriciteitsverbruik van het wegverkeer verdubbelde in de afgelopen vier jaar, van 2,3 miljard kilowattuur in 2020 naar 4,6 miljard kilowattuur in 2024. Dat zijn uitermate verontrustende cijfers, want het extra stroomverbruik van alle elektrische personenauto's en bedrijfswagens wordt hoofdzakelijk opgewekt met fossiele brandstoffen en biomassa. Windmolens, zonnepanelen en kerncentrales kunnen immers niet reageren op een toenemend stroomverbruik, dat kunnen alleen conventionele centrales.

Het wordt nog verontrustender als we zien dat het CBS in dezelfde vier jaar tevens een 2 procent toename van benzine- en dieselverbruik rapporteert. Dat is geen grote toename, maar het is zeker geen afname. Dat betekent dat het 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 intussen wereldwijd, net als het verbruik van motorbrandstoffen in Nederland.



Bovenstaande grafiek toont gegevens die iedereen in een kwartier kan opzoeken op de officiële website van het CBS. Kamerleden, bewindslieden en journalisten kunnen dat ook. Dat roept de vraag op waarom die Kamerleden, bewindslieden en journalisten vaak beweren dat elektrisch rijden emissievrij is en de CO_2-uitstoot doet dalen, terwijl dat niet zo blijkt te zijn. Ik kan die vraag niet beantwoorden, vooral niet omdat de onwaarheid van die bewering zo eenvoudig is aan te tonen. En dan hebben we het nog niet eens over het enorme extra energieverbruik, de grondstoffenuitputting en de milieuschade van autobatterijproductie en -afvoer.

Meer netcongestie

Het feit dat het wegverkeer sinds 2023 meer elektriciteit verbruikt dan het railverkeer, betekent dat er meer gereden wordt op stroom uit batterijen dan op stroom uit een draad. Dat laatste is schoon, efficiënt en weersonafhankelijk, het eerste is milieuvervuilend, voertuigverzwarend en inefficiënt bij vrieskou. Daar komt bij dat het extra stroomverbruik van elektrische auto's, busjes en vrachtwagens de netcongestie verergert. Het verhoogt het totale elektriciteitsverbruik, en het verhoogt ook de pieken van het stroomverbruik. Dat is te vergelijken met verkeerscongestie, door meer autoverkeer in het hele jaar en ook meer autoverkeer in de avondspits. Dat werkt dubbelop.

Dit wordt nog erger nu het CBS bericht dat het stroomverbruik van met name datacenters in 2024 ruim 50 procent hoger was dan in 2019. Een nieuw datacenter bij Almere zou ongeveer evenveel stroom gaan verbruiken als alle 100.000 huishoudens in de stad, en werkgelegenheid bieden aan welgeteld 300 mensen. Aangezien elektriciteit van alle energiedragers de minst betrouwbare is – temeer daar we structureel met netcongestie kampen – moet dat datacenter net als bijvoorbeeld ziekenhuizen noodaggregaten krijgen met een back-up voorraad van een miljoen liter diesel. Want we kunnen geen minuut zonder internet, email, whatsapp en telefoon.

Hoe meer we automobiliteit, huisverwarming en industrie elektrificeren, hoe afhankelijker we worden van de minst betrouwbare van alle energiedragers, en hoe schadelijker de structurele netcongestie wordt. Dat bedreigt onze veiligheid, communicatie, economie en werkgelegenheid. Die onzekerheid zal hebben bijgedragen aan een plotselinge daling van bedrijfsmatige investeringen in verduurzaming, na jarenlange jaarlijkse verdubbelingen. Net als de torenhoge energiebelastingen en de onzekerheid of een nieuw geëlektrificeerd bedrijfsproces überhaupt een netaansluiting kan krijgen. Ondernemers zijn niet gek, die kijken vooruit.

Het is in dit verband een lichtpuntje dat demissionair minister Sophie Hermans van Klimaat en Groene Groei onder druk van de Tweede Kamer de extra CO_2-heffing bovenop het Europese CO_2-tarief opschort tot 2030. Het is te hopen dat een nieuwe regering die contraproductieve extra heffing definitief afschaft, samen met de onzalige klimaatkoplopersambitie die veel partijen in het kleine Nederland nog altijd

koesteren. Hermans' voorganger Rob Jetten noemde haar onlangs 'teleurstellend' als zijn opvolger op het klimaatministerie. Dat is niet alleen doorzichtige verkiezingsretoriek, maar bovenal ongemanierde omgang met een collega. Het geeft te denken dat een prominente Nederlandse politicus zich verlaagt tot het niveau van Donald Trump, door een voorganger of opvolger in het ambt publiekelijk af te vallen. Dat gebrek aan respect voor een collega is slecht voor het aanzien van en het vertrouwen in de politiek.

'Extreem weer'

Laten we intussen niet vergeten dat alle klimaatmaatregelen, alle miljarden euro's daarvoor en alle politieke knokpartijen erover maar op één ding zijn gericht: het tegengaan van klimaatverandering door het reduceren van CO_2-uitstoot. Een ander doel is er niet, althans formeel niet. Laten we daarom aan het begin van deze zomervakantieperiode nog even stilstaan bij weer en klimaat, met name het fenomeen 'extreem weer'. We horen daar dagelijks berichten over, en dat roept bij mij de vraag op wat dat eigenlijk is. Gaat dat over de zeldzaamheid, de economische schade, de gezondheidsrisico's of het ongemak van bepaalde weertypes? In deskundige weerberichten wordt de term 'extreem weer' logischerwijs zelden gebezigd, want iets dat regelmatig voorkomt is immers niet 'extreem'.

Ik vraag me af waarom meteorologisch minder deskundige journalisten en politici de term 'extreem weer' wél zo vaak gebruiken, net als overigens het woord 'crisis'. Het zal hopelijk niet zijn om ons onrustig te maken en zo het huidige klimaatbeleid te propageren, temeer daar dat beleid veel schade toebrengt aan mens en natuur zonder veel werkelijke CO_2 te besparen. De steeds frequentere berichtgeving over extreem weer suggereert dat het vaker voorkomt en veroorzaakt zou worden door klimaatverandering, maar is dat wel zo?

Het KNMI zegt daar onder meer het volgende over: 'Extremen zijn er altijd geweest. Verspreid over de hele aarde is altijd wel ergens een extreem te vinden. Extremen krijgen de laatste jaren meer aandacht in de media. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan van de klimaatverandering. De nieuwswaarde van extreem weer neemt toe. De maatschappij wordt kwetsbaarder en weerextremen leiden steeds vaker tot rampen of grote schade. Veel extreme gebeurtenissen zijn (nog) te zeldzaam om direct met het broeikaseffect in verband te brengen.'

Voorbeeldige meteorologen

Dit is zeer verhelderend. Het leert ons dat een frequentere berichtgeving over wat dan ook niet betekent dat het ook vaker voorkomt. Het leert ons ook dat we terughoudend moeten zijn met het toeschrijven van welk weertype dan ook aan klimaatverandering. Journalisten en politici kunnen een voorbeeld nemen aan meteorologen. Die zijn in het algemeen niet bezig met het bespelen van de publieke opinie met superlatieven als 'extreem weer', maar met het analyseren en communiceren van relevante weerkundige feiten en duidingen van temperaturen, windkracht, zonnestraling en neerslag. Dat is altijd welkom, en zeker in de vakantie!

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 mee?*** *Hartelijk dank!*