

Verongelukte e-auto's te gevaarlijk en giftig voor milieu om te kunnen slopen



Zelfs na een kleine aanrijding kan een e-auto al in een waar inferno veranderen. Afbeelding (illustratief): (2).

Professionele recycle bedrijven en milieu experts hebben geen idee hoe ze een beschadigde e-auto accu moeten verwerken – Bestuurder Tesla crash Oostenrijk: 'Waag nooit meer mijn leven door in zo'n rijdende tijdbom te stappen'

De illusie dat – de rijdende bommen die worden verkocht als- elektrische auto's zo goed zijn voor het klimaat werd al vaak doorgeprikt, en daar komt nu bij dat e-auto's die bij een ongeluk betrokken zijn geweest nauwelijks kunnen worden geborgen en gesloopt, omdat de zwaar giftige stoffen van de accu een te groot gevaar vormen voor zowel mens als milieu. Maar misschien hebben de zelfverklaarde 'groene' klimaat'redders' hier wel een oplossing voor, zoals dumpen in de oceaan, misschien? Of we exporteren, zoals al jaren gebeurt, ons gevaarlijke afval gewoon naar de Derde Wereld? Verdienen ze er daar ook nog iets aan een van de grootste en kostbaarste hoaxes van deze krankzinnige tijd.

Vorige week schreven we over een Duitser die in Oostenrijk een eenzijdig ongeluk kreeg met zijn dure (meer dan een ton kostende) Tesla. De auto pilot stuurde het voertuig plotseling de andere weghelft op, waarop de bestuurder in paniek een ruk aan het stuur gaf, waardoor hij met 60 km/uur tegen een boom botste. Andere automobilisten wisten hem ternauwernood te redden uit het inferno wat daarop volgde.

'Niemand wil hier zijn vingers aan branden'

De eigenaar, Dominik Freymuth, belandde in het ziekenhuis. Nu kan hij niemand vinden die zijn Tesla wil bergen en slopen. 'Niemand wil zijn vingers branden aan het bergen van een auto met een onvoorspelbare 600 kilo zware lithium-ion batterij erin,' bericht de [Oostenrijkse zender ORF](#).

Ook Tesla's officiële Oostenrijkse partner, het verwerkingsbedrijf ÖCAR, weigert het voertuig te bergen. Een woordvoerder van het bedrijf verklaarde dat 'wij geen autorisatie voor Tesla's hebben'. Veel recycle- en sloopbedrijven willen geen beschadigde e-auto's vanwege het brandgevaar, dat nog dagenlang na het officiële blussen en koelen –wat in Freymuths geval 72 uur duurde, en waar een speciale tank met 11.000 liter water voor nodig was (bijna 6 x zoveel als nodig is voor een gewone brandstof autobrand)-aanwezig is.

Omdat het bij zo'n wrak onmogelijk te bepalen is welke resten bij de batterij horen en welke niet, kunnen deze verongelukte e-auto's niet veilig worden gesloopt. Volgens Martin Klinger, afval verwerkingsexpert bij het milieubedrijf DAKA, is zelfs niet eens exact bekend welke giftige stoffen de e-auto fabrikanten allemaal in hun accu's stoppen. 'De vloeistof waarin de verongelukte auto werd gekoeld is nu een gevaarlijk giftig mengsel.' Universitaire onderzoekers hebben monsters genomen om te kijken wat voor stoffen dat precies zijn.

Beste experts hebben geen idee wat te doen met beschadigde accu's

Op de vraag hoe een beschadigde accu van een e-auto moet worden geborgen, antwoordde wetenschapper Roland Pompenberger, ook wel de 'recycling paus' van Oostenrijk genoemd: 'Ik weet het niet.' Volgens hem heeft Tesla bij het ontwerpen van zijn e-autos daar geen enkele rekening mee gehouden.

In heel Europa zijn er slechts twee bedrijven (een in Duitsland en een in België) die onbeschadigde accu's deels (tot maximaal 70%) kunnen recyclen. Het lithium in de accu's kan in de praktijk echter niet worden verwerkt, omdat de kosten hiervan gigantisch zijn. Beide bedrijven kunnen niet overweg met beschadigde accu's, waar er ongetwijfeld veel meer van zullen komen naarmate er meer e-auto's op de weg verschijnen en er meer ongelukken mee gebeuren.

E-auto's veroorzaken nieuw milieuprobleem

Het lijkt er dan ook sterk op dat de samenleving door de almaar dwingender wordende omschakeling op e-auto's al over een paar jaar –langer gaan de accu's nl. niet mee- met een nieuw milieuprobleem wordt opgescheept. Omdat de accu's zo'n € 10.000,- kosten zal meteen de complete e-auto moeten worden afgeschreven, wat een bijkomend extra afval probleem veroorzaakt. Aangezien brandstof auto's gemiddeld twee tot drie keer zo lang op de weg rijden, zijn die ook om deze reden veel duurzamer dan e-auto's.

Kortom: als de politiek zich ècht zorgen zou maken om het milieu en het klimaat, dan zouden e-auto's per onmiddellijk moeten worden verboden, in ieder geval tot er goede, betaalbare, veilige en -om met hun eigen woorden te spreken- 'duurzame' oplossingen zijn voor deze problemen. Maar e-auto's zijn voor de liberalen een te aantrekkelijk nieuw business model, en voor de linksgroenen de gewenste volgende stap naar het afpakken naar de vrijheid van vervoer van het gewone volk, omdat (e-)autorijden straks zo duur is gemaakt dat alleen de rijkere dit nog zullen kunnen betalen.

'Nooit meer in zo'n rijdende tijdbom'

Freythuth voelt zich in ieder geval door Tesla 'bij de neus genomen, belazerd en in de steek gelaten', en zweert dat hij nooit meer zijn leven waagt door in een e-auto te stappen. 'Want nu weet ik in welke tijdbom ik dan stap.' (1)

Xander

(1) [Zero Hedge / Tirol.ORF.at](#)

(2) Afbeelding: [Getty Images](#) (vrij voor redactioneel, niet commercieel gebruik)

Zie ook o.a.:

08-11: [Rijdende bommen: Weer een horrorverhaal van een overlevende van botsing met e-e-auto](#)

15-07: [TU professor: Elektrische auto's zijn grote zwendel en extreem belastend voor milieu \(/ Aarde heeft veel te weinig zeldzame metalen voor massale omschakeling op e-auto's\)](#)

22-04: [Duitse universitaire studie: elektrische auto's veel slechter voor klimaat dan diesels](#)

03-04: [Groene wethouder Verkeer en Klimaat wil rijverbod alle benzine auto's in grote steden](#)

*Indien u wilt reageren op het forum: lees eerst de siteregels.

*Geloofdiscussies naar het Geloofsforum. Nodig uw gesprekspartner uit om op het Geloofsforum verder te praten.