

## Elektrische auto redt het klimaat niet

De groei van het aantal elektrische wagens zal slechts een minimale impact hebben op het klimaat. Tenzij er volop ingezet wordt op fossiel-vrije stroomopwekking.

VAN ONZE REDACTEUR  
**RUBEN MOOIJMAN**

BRUSSEL | Het Internationaal Energieagentschap (IEA) tempert het enthousiasme over de impact van elektrisch rijden in zijn jaarlijkse rapport over de energietoekomst van de wereld.

De elektrificering van het wagenpark zal de vraag naar stroom doen stijgen, maar door de klimaatopwarming en de stijgende welvaart in de ontwikkelingslanden zal ook airconditioning heel wat vermogen vergen. Bovendien is er de tendens om huizen te verwarmen met elektrisch aangedreven apparatuur zoals warmtepompen, in plaats van met fossiele brandstoffen.

In de westerse wereld kan de extra vraag gecompenseerd worden doordat apparaten zuiniger worden. De vraag naar elektriciteit zal daardoor ongeveer vlak blijven. Als we alle auto's tegen 2040 elektrisch maken, zal de vraag naar stroom jaarlijks met 1,1 procent stijgen.

### Wél zuiverder lucht

Voor de ontwikkelingslanden krijgen we een ander verhaal. China en India zijn samen goed voor iets meer dan de helft van de wereldwijde vraag naar stroom, in 2040 zal dat twee derde zijn. De enige manier om elektrificatie klimaatvriendelijk te maken, is massaal in te zetten op andere vormen van stroomopwekking, schrijft het IEA. De geplande investeringen in zonnepanelen en wind zullen het aandeel van hernieuwbare opwekking weliswaar doen stijgen van 25 naar 41 procent, maar dat is onvoldoende om het verbruik van steenkool en gas te doen dalen. Fossiele brandstoffen blijven tot 2040 mee dominant door de sluiting van de kerncentrales in het westen. Omdat China, India en Rusland kerncentrales bijbouwen, zal er in 2040 een licht hogere nucleaire

Chinese middenklasse wil Europese producten

## Alibaba's Luikse hub werkt in twee richtingen

Alibaba komt naar Luik. En met het bedrijf heel wat Chinese producten, maar ook de mogelijkheid voor Europese bedrijven om zich op de Chinese markt te wagen.

VAN ONZE REDACTEUR  
**KARSTEN LEMMENS**

BRUSSEL | De Chinese internetgigant Alibaba gaat zijn Europese hub bouwen in Luik. In mei raakte al bekend dat Luik op de shortlist van zes steden stond om een van de 'global hubs' te worden van Cainiao Networks, de logistieke dochter van Alibaba. Na een bezoek van topman Jack Ma aan premier Michel in juli leek de zaak beklonken. Maar plotse avances van Nederland maakten België zenuwachtig.

Nu zou de kogel door de kerk zijn. In een officiële reactie zegt Alibaba dat er 'geen verdere details zijn mee te delen op dit moment'. Maar in de krant *L'Echo* bevestigt Terry von Bibra, topman Europa voor Alibaba, dat het Luik wordt. Wat later volgde premier Michel op Twitter: 'Na verschillende ontmoetingen met Jack Ma is de investering van Alibaba in Luik bevestigd', stelde hij. 'De aantrekkelijkheid van België heeft hem overtuigd.'

### In twee richtingen

De luchthaven van Luik-Bierset, die al druk gebruikt wordt als vrachtluchthaven, zal zo de Europese luchthub van Alibaba worden. De komst naar Luik past in de strategie van het Chinese bedrijf om een wereldwijde afzetmarkt te creëren. Zo is het verkoopsplatform AliExpress nu al in België actief. 'In eerste instantie zullen ze vanuit de hub proberen om hun activiteiten uit te breiden', zegt Bart Hor-

sten, expert in zakendoen in China, vanuit Sjanghai. 'Maar op termijn zullen ze ook Belgische en Europese producten voor de Chinese markt zoeken.'

### 'Alibaba zal ook Belgische en Europese producten zoeken voor de Chinese markt'

**BART HORSTEN**

Want bij de sterk groeiende kapitaalcrachtige middenklasse in China is de vraag naar Europese producten groot. Toch blijft het voor Europese bedrijven moeilijk om die markt te ontginnen. 'Zo'n hub kan mogelijkheden bieden, onder meer door geconsolideerde zendingen richting China. Eén pak pralines of één krat bier naar daar sturen is een dure zaak. Zo'n hub maakt het mogelijk om logistiek sneller te werken en kosten optimaler te benutten.'

### Voeding en luxe

Volgens Horsten is de Chinese consument vooral geïnteresseerd in Europese voeding, omdat ze hun eigen producten - na tal van schandalen - nog amper vertrouwen. Ook luxe merken zijn er gegeerd. 'Daarvan heeft België er niet zoveel', zegt Horsten. 'Maar ze zijn ook geïnteresseerd in unieke, authentieke producten die je in China niet vindt.'

Met of zonder Alibaba-hub, het blijft lastig voor Europese bedrijven om het te maken in China. 'Het is een enorm concurrentiële markt, waar je Europese concurrenten tegenkomt maar ook Amerikaanse én lokale Chinese spelers. En dan is er ook de Chinese manier van zakendoen, waar veel bedrijven zich aan mispakken.'



ij vóór de strengere normen liefst wil hij dat van doen. Dat geldt trouwens ook voor de parlementsleden N-VA, SPA en Open VLD. Helemaal zeker is Belet. Gisteravond werd er binnenshuis nog over vergaard. De Duitsers hebben de bekommernissen van de fracties. 'Maar ik ga erat we de vrijheid krijgen. Het is een beetje zoals we dat zelf hebben. 'En dan stemmen we voor de strengere normen.'

**moeten wijden dat het ement de stellen terug- irt, want dan we terug bij af**

LET  
ctie