Kobalt voor batterijen in elektrische wagens komt uit dubieuze mijnen

Een jongen draagt een zak kobalt op zijn rug. Unicef telde in 2014 ongeveer 40.000 kinderen in mijnen in het zuiden van de DRC, de meeste in kobaltmijnen. © CORBIS VIA GETTY IMAGES

Groene auto rijdt op kinderarbeid

Tegen 2025 zal de productie van elektrische wagens in Europa wellicht verzesvoudigen. Betekent dat ook 'zeswerf hoera' voor onze duurzame ambities? Niet zolang de ontginning van kobalt voor autobatterijen, voornamelijk in Congo, een schandvlek blijft.

MICHIEL MARTIN

Na jaren vol timide groei en grote beloftes, begint straks eindelijk de elektrische autospurt, zo blijkt uit het nieuwe 'Electric Surge'-rapport van het onderzoeksbureau Transport & Environment. Dat overlaadt de Europese markt met enkele prachtperspectieven: tegen 2020 zou het aantal automodellen - zowel hybride als vol-elektrisch - verdriedubbelen, van 60 naar 176, en tegen 2025 zou de productie in Europa verzesvoudigen tot meer dan 4 miljoen elektrische voertuigen.

Daarmee zou een vijfde van de Europese productievolumes voor auto's elektrisch worden, meer dan genoeg om te voldoen aan de recent bekomen EU-doelstelling: 15 procent in 2025. Bovendien zijn er plannen voor minstens zestien locaties waar op grote schaal lithiumionbatterijen geproduceerd moeten worden, de accu's dus, iets wat tot nu toe voornamelijk in het Verre Oosten gebeurt.

Aan al die groeiende ambities hangt echter een zeer ongemakkelijke waarheid vast: van het metaal kobalt, een essentieel onderdeel van de huidige generatie autobatterijen, is geweten dat de ontginning ervan voornamelijk in Congo plaatsvindt, en in dubieuze omstandigheden.

Naar schatting twee derde van de wereldwijde kobaltvoorraad is afkomstig uit Congo. Hoewel de meerderheid daarvan voor de rekening is van grote industriële mijnsites, groeit het aandeel dat gedolven wordt door artisanale mijnwerkers of 'creuseurs', zo'n 150.000 à 200.000 mensen die het kobalt met hand en houweel uit de grond halen. Volgens het Congolese staatsbedrijf Gécamines is het artisanale aandeel in de kobaltvoorraad nu al 30 procent, in 2016 werd dat nog op een vijfde geschat.

MISVORMINGEN

Toen al berichtte Amnesty International in het rapport 'This is what we die for' over hoe volwassenen en kinderen van amper zeven jaar in de zuidelijke mijnstreken kobalt delven: twaalf uur per dag in de mijnen, sjouwen met zware ladingen en een loonbriefje van 1 à 2 dollar per dag. Unicef telde in 2014 ongeveer 40.000 kinderen in mijnen in het zuiden van de DRC, de meeste van hen in kobaltmijnen.

"Het enige wat sindsdien veranderd is, is dat de marktprijs van kobalt fluctueerde", zegt toxicoloog Benoit Nemery (KU Leuven), die vorig jaar in samenwerking met de Universiteit van Lubumbashi resultaten publiceerde over de gezondheidseffecten van de mijnactiviteiten in Congo. Kinderen in het hart van de mijnstreek hadden tien keer zoveel kobalt in de urine als kinderen uit een controlegroep, en ook verhoogde concentraties van andere metalen werden vastgesteld. Volgens Nemery zijn er aanwijzingen dat kinderen van de mijnwerkers een groter risico lopen op aangeboren misvormingen.

"Of die ontginning mogelijk is op een duurzame, menselijke manier? Die vraag is me al gesteld door een groot bedrijf dat bang is voor een deuk in hun groene imago. Ik heb mijn twijfels. Er zijn daar zoveel Chinese en andere kapers op de kust die zich daar allemaal geen vragen bij stellen."

Volgens Nemery hoeven consumenten zich voorlopig geen illusies te maken: hoewel rijden met een elektrische auto een proper proces blijft voor longen en klimaat - dat laatste mits een groene energiemix - hangt er vuiligheid aan de weg die kobalt aflegt van grond naar batterij.

Een weinig transparante weg, trouwens. Hoewel projecties aangeven dat de vraag naar kobalt volgend jaar al meer dan 200.000 ton zal bedragen, is er geen enkel land dat bedrijven verplicht over de productieketen te rapporteren. Waar en hoe het gebruikte kobalt in autobatterijen ontgonnen is, blijft meestal een groot vraagteken. "Terwijl transparantie eigenlijk een minimum zou moeten zijn", zegt Nemery.

Voor België projecteert het recente mobiliteitsrapport van Deloitte dat bijna 20 procent van het wagenpark tegen 2030 elektrisch is, terwijl dat nu nog minder dan 1 procent is. Moeten de toekomstige kopers van die 1,2 miljoen elektrische wagens zich niet wat meer vragen beginnen stellen?

"Emotioneel gezien zou een elektrische wagen een goede daad moeten zijn - je koopt er een, denkend dat je de planeet aan het redden bent - het laatste wat je wil horen is dat je auto niet schoon is", zei Nicholas Garrett, president van het Britse auditbedrijf RCS Global, daarover in het economisch dagblad *Financial Times*. Volgens hem zijn zowel bedrijven als klanten zich meer bewust van de vele vraagtekens rond kobalt. Samen met Ford Motor Company, IBM en LG Chem werkt RCS Global momenteel aan technologie die de productieketen transparant moet maken, via blockchain.

Spelers als accuproducent Panasonic of Teslabaas Elon Musk zijn druk in de weer met het weren van kobalt uit batterijen, maar dat soort innovaties zijn volgens verschillende rapporten ten vroegste tegen 2025 op grotere schaal toepasbaar. Wanneer er al miljoenen auto's van de band zijn gerold.

Volgens Nemery is het binnen dat tijdsvenster vooral zaak om werknemers in Congo "een fair loon en betere werkomstandigheden" te bieden. "Helemaal gezond wordt die mijnactiviteit nooit, maar aan het uitbuitingsmechanisme valt wel iets te doen. Nu vloeien die enorme inkomsten naar een kleine fractie, en blijft echte economische vooruitgang toch wat uit."

gopress
Innovating Digital Content

De Morgen 24/07/2019, bladzijden 6 & 7
All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via De Morgen