

2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Kunnen we snel genoeg de omslag maken
naar een koolstofarme mobiliteit?



GREENPEACE

#cleanairnow

2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Kunnen we snel genoeg de omslag maken naar een koolstofarme mobiliteit?

Dat is een belangrijke vraag, want in het licht van de klimaatopwarming hebben we dringend nood aan nieuwe vervoers- en energiesystemen.

Op het vlak van energie kwam de verandering sneller op gang dan in het vervoer, maar nu lijken beide goed op weg. De meeste EU-landen koppelden intussen de economische groei los van het verbruik van fossiele brandstoffen. Terecht. Het is immers duidelijk geworden dat de nieuwe technologieën voor hernieuwbare energie, batterijen en elektrische voertuigen (voor zowel personenauto's als passagiersvervoer) de basis zullen vormen van de nieuwe economie. De landen en steden die als eerste zullen inzetten op deze nieuwe technologie, zullen ook het meeste baat hebben bij de bijhorende economische activiteit en de extra werkgelegenheid.

Voor het openbaar vervoer en de actieve mobiliteit bestaan er al oplossingen en ook voorbeelden die laten zien hoe we die oplossingen zo goed mogelijk kunnen toepassen. Steden als Wenen en Zürich tonen welke mogelijkheden het openbaar vervoer kan bieden. Kopenhagen en Amsterdam laten dan weer zien wat mogelijk is als fietsers voorrang krijgen in een stad. Maar er moet nog veel veranderen, vooral in de steden, om te evolueren van straten voor auto's naar straten die voorrang geven aan trams, bussen, fietsers en voetgangers. En er valt geen tijd te verliezen.

Kunnen we wel snel genoeg overstappen op elektrische auto's en openbaar vervoer, fietsen en wandelen om onder de kritieke grens 1,5 °C opwarming in het klimaatakkoord van Parijs te blijven? Dit rapport toont aan de hand van complexe modellen wat er nodig is om af te stappen van de verbrandingsmotor. De conclusie luidt dat die omschakeling mogelijk is, maar dat ze ons grote inspanningen zal vergen. Zo moet het aantal auto's op de weg drastisch naar omlaag. Dit rapport verdient voldoende aandacht, want het beleid moet dringend een tandje bijsteken om de doelstellingen te bereiken.

Peter Newman

Hoogleraar aan de Australische Curtin University en hoofdauteur van het IPCC.



Spitsuur in Berlijn

Bron: Greenpeace

2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Om zijn beloften in het kader van het klimaatakkoord van Parijs na te komen en een zinvolle bijdrage te leveren aan het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5°C, zal Europa sneller afscheid moeten nemen van de particuliere auto op fossiele brandstof. En de auto's die overblijven, moeten elektrische voertuigen op hernieuwbare energie zijn.

De verbrandingsmotor heeft zijn tijd gehad

Uit [nieuw onderzoek](#) van het [Duitse Lucht- en Ruimtevaartcentrum \(DLR\)](#) in opdracht van Greenpeace blijkt dat de laatste personenwagen met een interne verbrandingsmotor, inclusief de conventionele hybride, tegen 2028 verkocht moet zijn als we nog een kans willen maken om rampzalige klimaatverandering te voorkomen. Uit de berekeningsmodellen blijkt ook dat het aantal klassieke auto's tegen 2035 met 80% moet verminderen en dat die conventionele auto's – tenzij er gerichte actie wordt ondernomen – nog tot het begin van de jaren 2040 deel zullen uitmaken van het totale wagenpark.

De autobouwers blijven zich vastklampen aan de interne verbrandingsmotor en proberen de huidige modellen zoveel mogelijk uit te melken. Die aanpak moet veranderen, want de constructeurs zijn momenteel de auto's aan het ontwerpen die in het midden van de jaren 2020 op de markt zullen komen en die tot halverwege de jaren 2030 zullen worden geproduceerd. Er moeten minder auto's worden verkocht dan voorspeld en in de nabije toekomst mogen ze ook geen interne verbrandingsmotor meer hebben – als Europa zijn klimaatbeloftes wil nakomen.

Luchtkwaliteit in steden verbeteren

De voordelen van zo'n versnelde transitie gaan verder dan de klimaatverandering. Hoe sneller het ons lukt om de uitlaatpijpen, van vooral vervuilende diesellootjes, weg te halen uit de buurt van onze woningen, scholen en ziekenhuizen, hoe sneller we de gezondheids crisis als gevolg van de luchtvervuiling kunnen aanpakken. Die veroorzaakt in Europa elk jaar naar schatting meer dan 400.000 vroegtijdige overlijdens. De Europese Rekenkamer noemt de luchtvervuiling vandaag "het grootste milieurisico" voor de volksgezondheid in Europa.

Omdat dieselmotoren het meest vervuilen en de autoconstructeurs bewezen hebben dat ze niet te vertrouwen zijn (zie Dieselgate en andere schandalen), moeten die motoren zelfs nog sneller verdwijnen. Daarom vraagt Greenpeace om de verkoop van alle dieselauto's zo snel mogelijk en ruim vóór 2028 stop te zetten.



Klimaatprotest bij de opening
van Het Internationale
Autosalon IAA in Frankfurt

Bron: Greenpeace

2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Steden leefbaarder maken

De meest leefbare steden ter wereld ontmoedigen het autogebruik door fietsen, wandelen, openbaar vervoer en autodelen actief te bevorderen.

Zelfs als we ambitieus kiezen om tegen 2028 af te stappen van auto's op fossiele brandstoffen, moeten we volgens de modellen van het DLR-rapport nog eens 300 miljoen ton CO₂ besparen om 66% kans te maken dat de opwarming onder 1,5°C blijft. Het is gewoon niet duurzaam om elke auto die vandaag op de weg rijdt te vervangen door een elektrische auto. Om ervoor te zorgen dat Europa zijn volle verantwoordelijkheid neemt in de strijd tegen de klimaatopwarming en de luchtvervuiling effectief aanpakt, is een radicale hervorming van onze mobiliteit nodig. Het aantal personenauto's in privébezit moet drastisch omlaag, met een grootschalige 'modal shift' als positief resultaat van die transitie.

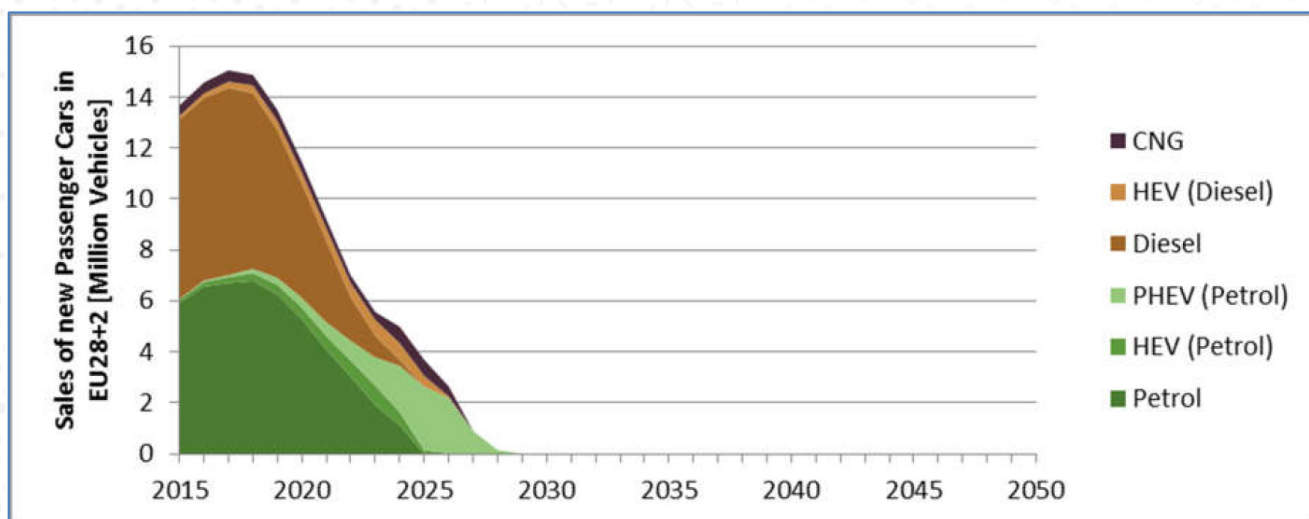


2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Transitie naar groene energie

Een snelle transitie naar gedeelde elektrische mobiliteit kan leiden tot een doorbraak in de energierevolutie. Door een juiste planning kunnen elektrische voertuigen en hernieuwbare energie hand in hand gaan. Een elektrische auto die aangesloten is op het net, kan het gebruik van meer hernieuwbare energie mogelijk maken. Hij kan namelijk energie opslaan op het moment dat ze wordt geproduceerd maar niet nodig is (bv. van zonnepanelen overdag) en de batterijen ontladen wanneer er minder hernieuwbare energie beschikbaar is, maar de vraag groot is.

Door geleidelijk af te stappen van de interne verbrandingsmotor en op slimme wijze elektrische voertuigen in te voeren, kunnen we dus de transitie naar groene energie versnellen. De sleutel daartoe is een snelle omschakeling naar een elektriciteitssector die voor 100% werkt op hernieuwbare energie. Alleen wanneer het aandeel elektriciteit uit hernieuwbare energie snel toeneemt, kunnen elektrische auto's ten volle hun potentieel benutten om de uitstoot van broeikasgassen te helpen verminderen. Daarvoor zullen nieuwe businessmodellen van de nutsbedrijven nodig zijn en zullen nationale en lokale overheden gecoördineerd moeten samenwerken.



Verkoop van nieuwe personenwagens in de EU28+2, in een scenario met 66% waarschijnlijkheid om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C

Bron: [DLR rapport](#): 'Development of the car fleet in EU28+2 to achieve the Paris Agreement target to limit global warming to 1.5°C'

2028: GAME OVER VOOR DE VERBRANDINGSMOTOR

Onze industrie vergroenen

Het DLR-rapport onderzocht de uitstoot 'van tank tot wiel' en hield geen rekening met de emissies tijdens de hele levenscyclus. Als de bestaande productietechnieken worden voortgezet en de interne verbrandingsmotoren enkel worden vervangen door batterijen en elektrische motoren, zullen die emissies hoog blijven. Bovendien heeft ook de mijnbouw die nodig is voor het ontginnen van bepaalde grondstoffen voor elektrische voertuigen, zoals lithium of kobalt, een grote milieu-impact en menselijke kost (in landen als de DR Congo).

Daarom moet de auto-industrie deze radicale verandering in het type producten dat ze gaat verkopen aangrijpen om de hele levenscyclus van het product drastisch te herzien. Auto's moeten kleiner en lichter worden en moeten overal waar mogelijk worden gedeeld, om de omvang en de hoeveelheid nodige batterijen te beperken. Auto's moeten ook worden ontworpen met het oog op recyclage en hergebruik binnen een zogenaamde circulaire economie.

Deze versnelde overstap naar gedeelde elektrische mobiliteit en slimme alternatieven voor de auto biedt ons de kans om steden gezond en bloeiend te maken, waar mensen gezonde lucht kunnen ademen en geen eigen auto nodig hebben om zich te verplaatsen.



Elektrisch laadstation

Source: Greenpeace

AANBEVELINGEN VAN GREENPEACE

- De Europese regeringen moeten zorgen voor een bindend regelgevend kader waarmee de verkoop van auto's op fossiele brandstoffen, inclusief conventionele hybrides, tegen uiterlijk 2028 kan worden stopgezet. Sommige landen zullen zelfs verder moeten gaan om een op hol geslagen klimaatverandering tegen te houden.

Elk verder uitstel zal de transitie bemoeilijken. De huidige discussies tussen het Europees Parlement en Europese regeringen over nieuwe CO₂-normen voor auto's en bestelwagens tonen dat de Europese politici de ware omvang van de uitdaging (nog) niet inzien.

- Bovendien roept Greenpeace de regeringen op om de verkoop van nieuwe dieselauto's zo snel mogelijk en ruim vóór 2028 stop te zetten, omdat die een enorme impact hebben op de luchtkwaliteit.
- Nationale en stedelijke overheden moeten de nood aan auto's wegnemen en het totale aantal auto's beperken door:
 - zwaar te investeren in beter openbaar vervoer en fiets- en wandelinfrastructuur, om zo te komen tot een drastische verschuiving in de mobiliteit en de 'modal shift' aan te moedigen, vooral in stedelijk gebied;
 - maatregelen te nemen die autogebruik ontmoedigen (zoals het invoeren van ultralage-emissiezones, kilometerheffingen, fiscale maatregelen en stimuli, enz.).
- Om ervoor te zorgen dat elektrische voertuigen hun volle potentieel kunnen ontwikkelen en zo goed mogelijk bijdragen aan de energietransitie, moeten de Europese en nationale beleidsmakers garanderen dat:
 - de elektriciteit uit hernieuwbare energie zich snel genoeg ontwikkelt om de bijkomende vraag van elektrische voertuigen naar stroom te kunnen dekken, in lijn met een doelstelling van 100% hernieuwbare energie;
 - de netten en andere infrastructuur worden aangepast zodat de batterijen van elektrische voertuigen energie kunnen opslaan die kan worden gebruikt wanneer de hernieuwbare bronnen (zon, wind) minder energie produceren;
 - hergebruik van batterijen aantrekkelijker wordt gemaakt dan recyclen en dat recyclen overal verplicht wordt;
 - autodelen wordt aangemoedigd en individueel autobezit wordt ontmoedigd;
 - er goede regelgeving komt op de mijnbouw voor het ontginnen van grondstoffen voor batterijen, zodat een ecologisch en maatschappelijk verantwoorde ontginning mogelijk is.
- De autoconstructeurs moeten onmiddellijk de productie van dieselauto's stopzetten en tegen 2028 ook geleidelijk aan een eind maken aan de productie van alle auto's op fossiele brandstoffen (inclusief hybrides).
- De autoconstructeurs moeten investeren in nieuwe modellen van elektrische voertuigen – betaalbaar, kleiner en met een laag energieverbruik (ook om de grootte van de batterij te beperken). Maar ze moeten ook nieuwe businessmodellen ontwikkelen om over te stappen op het aanbieden van mobiliteitsdiensten in de context van gedeelde elektrische mobiliteit, opdat het aantal autobezitters en dus het totale wagenpark snel kan dalen.

GREENPEACE

→ **CONTACT: Barbara Stoll**
bstoll@greenpeace.org

Greenpeace is een onafhankelijke milieuorganisatie die bedreigingen voor onze planeet aanklaagt en oplossingen aanreikt.
We geloven in creatieve confrontatie
en de macht om samen te handelen.

Deze briefing is gebaseerd op een onderzoek in opdracht van Greenpeace België
Uitgevoerd door The German Aerospace Center (DLR)

Uitgever: Valerie Del Re, Greenpeace Belgium, Haachtsesteenweg 159, 1030 Brussels, Belgium.

Tel. +32 2 274 0200, info.be@greenpeace.org, www.greenpeace.org/belgium