



Nieuw stappenplan voor een CO₂-vrije mobiliteit tegen 2040

In het kader van de Europese Green Deal heeft de Europese Commissie een strategie beloofd voor slimme en duurzame mobiliteit die "[de uitdaging van klimaatneutraliteit aangaat en alle emissiebronnen in onze mobiliteit aanpakt](#)". Nieuw onderzoek, gepubliceerd door [Climact](#) en [New Climate Institute](#) en in opdracht van Greenpeace België, biedt een leidraad voor beleidsmakers om de Europese transportsector tegen 2040 koolstofvrij te maken en aan te drijven met hernieuwbare energie en zonder biobrandstoffen. De analyse beschrijft hoe Europa snel de manier waarop mensen en goederen zich verplaatsen kan revolutionariseren en een eerlijke Europese bijdrage kan leveren aan het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5°C. [1]

Expert mobiliteit en woordvoerder bij Greenpeace België Joeri Thijs: *"De corona-crisis zette onze mobiliteit even op pauze: mensen gingen massaal telewerken, velen ontdekten het belang van voldoende publieke ruimte en groen in de buurt en het aantal fietsers explodeert. Onze overheden staan nu voor een belangrijke keuze. Als we terugkeren naar de mobiliteit van het verleden zullen ongelijkheden en de klimaatcrisis nog groter worden. De transportsector heeft een fundamentele transformatie nodig die nú moet beginnen en binnen dit decennium worden uitgerold",* zegt Joeri Thijs.

Ondanks haar klimaatengagementen en de invoering van specifieke regelgeving, zoals [CO₂-normen voor auto's en bestelwagens](#), is de EU er tot nu toe niet in geslaagd de uitstoot van de transportsector te verminderen. Terwijl de uitstoot van broeikasgassen uit andere bronnen is vertraagd of gedaald, zijn de emissies van transport in de EU in snel tempo blijven stijgen, met een [stijging van 28% in 2017 ten opzichte van het niveau van 1990](#). Transport is verantwoordelijk voor 27% van de totale broeikasgasemissies in de EU in 2017. De internationale luchtvaart, de scheepvaart en het wegvervoer zijn de snelst groeiende emissiebronnen in de sector.

Hoewel de Europese Commissie oproept tot een groene heropbouw, heeft zij ingestemd met de injectie van tientallen miljarden euro's in [luchtvaartmaatschappijen](#) en [autofabrikanten](#) zonder zinvolle, juridisch bindende klimaatvoorwaarden door de nationale regeringen.

Wat we moeten doen

De EU staat nu voor een belangrijke keuze. Als we terugkeren naar de mobiliteitspatronen van vóór de corona-crisis zullen ongelijkheden en de klimaatcrisis nog groter worden. De transportsector heeft een fundamentele transformatie nodig die nú moet beginnen en binnen dit decennium worden uitgerold.

Een CO₂-vrije mobiliteit zal enkel lukken als beleidsmakers maatregelen nemen om de vraag naar mobiliteit te verminderen. Tegelijkertijd moeten mobiliteitspatronen verschuiven naar meer klimaatvriendelijke, rechtvaardige en hernieuwbare vervoerswijzen - zoals fietsen, lopen, openbaar vervoer, treinen en gedeelde voertuigen - en moet er snel efficiëntere technologie ingezet worden.

Uit de modelleringen in het rapport blijkt dat 53% van de emissiereducties kan worden bereikt door technologische efficiëntie en schonere brandstoffen. De overige 47% reductie kunnen we bereiken door de vraag naar mobiliteit te verminderen en over te schakelen op schonere vervoersmodi.

Het rapport geeft aan welke maatregelen nodig zijn om onze mobiliteit tegen 2040 koolstofvrij te maken:

Geen verkoop meer van nieuwe diesel- en benzinevoertuigen (inclusief hybrides) uiterlijk in 2028. Uitfasering van alle voertuigen met een verbrandingsmotor in heel Europa.
Een afslanking van het aantal lichte voertuigen met 27% tegen 2030 en met 47% tegen 2040, in vergelijking met het niveau van 2015.
Verhoging van de bezettingsgraad (25%, carpoolen) en gebruik (20%, autodelen) van lichte voertuigen voor al het resterende personenvervoer tussen 2020 en 2050.
Het aandeel van verplaatsingen met particuliere voertuigen in grote stedelijke gebieden moet dalen van 62% tot 42% (met nog sterkere dalingen in de stedelijke centra) en van 79% tot 68% in niet-stedelijke gebieden.
De mobiliteitsvraag (exclusief luchtvaart) tegen 2040 met 12% verminderen ten opzichte van het niveau van vóór de corona-crisis.
Het aantal vrachtwagens op de Europese wegen verminderen van 6 tot 3,6 miljoen. Tegelijkertijd moet het gebruik van de binnenwateren en het spoorvervoer verdubbelen van 29% tot 58%.
Het gebruik van zogenaamde E-brandstoffen (synthetische brandstoffen op basis van hernieuwbare elektriciteit) beperken tot vervoerswijzen die geen alternatief hebben - zoals de luchtvaart.
Het totale aantal passagierskilometers met het vliegtuig moet met 33% verminderen. Dit is in de veronderstelling dat er voldoende E-brandstof (of synthetische vliegtuigbrandstof) op basis van hernieuwbare energie op commerciële schaal kan geproduceerd worden. Dergelijke "E-brandstoffen" zijn echter nog lang niet op grote schaal beschikbaar, wat betekent dat het aantal passagierskilometers in de luchtvaart allicht nog meer zou moeten dalen.
Het energieverbruik van het wegverkeer, het vrachtvervoer en de luchtvaart moet met 63% worden verminderd ten opzichte van 2015.

Wat staat er op de Europese agenda

- De Europese Raad en het Europees Parlement zullen naar verwachting tegen eind 2020 een akkoord bereiken over de volgende EU-begroting en de 'EU Recovery and Resilience Facility'. De uitvoering zal dan op 1 januari 2021 beginnen.
- De Europese Commissie [verwacht](#) de nationale 'veerkracht- en herstelplannen' van de Europese regeringen in de periode tussen 15 oktober 2020 - 30 april 2021. Volgens het voorstel moeten de landen zowel hervormingen als investeringen op nationaal niveau opnemen om toegang tot de EU-fondsen te krijgen.
- Tegen 31 december 2020 moet de Europese Commissie een alomvattende [Europese strategie voor slimme en duurzame mobiliteit](#) presenteren. Deze wordt momenteel door de Europese Commissie opgesteld in de aanloop naar het "[Europees Jaar van het Spoor](#)" in 2021.

- Ook tegen 31 december 2020 zal de Europese Investeringsbank (EIB) een nieuw klimaatplan aannemen. Dit komt niets te vroeg. Zo investeerde de EIB tussen 2016 en 2019 [bijna 15 miljard euro in de uitbreiding van wegen en luchthavens](#).

Onmiddellijke beleidsaanbevelingen

De herstelplannen en de strategie van de EU Commissie voor slimme en duurzame mobiliteit moeten regelgeving en financiering bevatten die de transformatie van de transportsector in Europa op gang brengen.

Groene en eerlijke transitie in de transportsector, geen geld voor vervuilers

- EU herstelfondsen zijn overheidsgeld. EU beleidsmakers moeten ervoor zorgen dat dit geld niet wordt gebruikt voor de financiering van vervuilers zoals de luchtvaartindustrie en autofabrikanten, of voor de aankoop van conventionele auto's. Zij moeten een ['rode' lijst](#) opstellen van activiteiten die niet mogen worden gesubsidieerd omwille van milieuredenen.
- De redding van luchtvaartmaatschappijen en andere vervuilers moet afhankelijk worden gemaakt van de naleving van [regelgeving](#) in lijn met de doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs om de opwarming van de aarde tot 1,5°C te beperken.
- Aanvullende EU- en nationale investeringen in de omscholing/opleiding van werknemers in de fossiele sector en de transportsector zijn noodzakelijk.

Meer en betere treinen voor iedereen

- Om tegemoet te komen aan hun wens om de spoorwegen een veel grotere rol te laten spelen in de toekomst van Europese mobiliteit en deze ambitieuze verschuiving te realiseren, moeten de [Europese Commissie](#) en [EU-regeringen](#) aanzienlijk investeren in een versterkt netwerk van betaalbare en toegankelijke nieuwe dag- en nachttreinen in heel Europa. De EU moet grensoverschrijdende treinverbindingen verbeteren door knelpunten in het netwerk weg te nemen en de spoorwegsysteem, vervoersbewijzen en dienstregelingen op elkaar af te stemmen, met bescherming van de rechten van reizigers over de grenzen heen.

Minder vliegtuigen in het Europese luchtruim

- De Europese Commissie heeft al een herziening gepland van de vrijstelling van kerosinebelasting in het kader van de Energy Tax Directive, voorzien in 2021. Een eerlijke toepassing van het 'vervuiler betaalt'-principe moet mogelijk worden gemaakt door middel van vlucht- en brandstofbelastingen om zo het aantal vluchten te doen dalen.
- De Europese Commissie en de EU-landen moeten korteafstandsvluchten verbieden wanneer er een milieuvriendelijker alternatief bestaat met een reistijd van minder dan 6-8 uur. Daarenboven mogen ze de luchtvaart niet langer vrijstellen van belastingen die door andere vervoerswijzen wel worden gedragen.

Het einde van voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden

- De Europese Commissie plant de CO₂-emissionormen voor auto's en bestelwagens tegen juni 2021 te herzien. Dit moet echter ambitieuzer door zo spoedig mogelijk - en uiterlijk in 2028 - een Europees verbod voor te stellen op de verkoop van diesel- en benzineauto's en bestelwagens (inclusief hybrides). Nieuw verkochte voertuigen na die datum moeten elektrische voertuigen zijn.

- Nationale overheden moeten nieuwe conventionele voertuigen (inclusief hybrides) uiterlijk in 2028 van de markt weren.

Minder auto's, meer te voet, met de fiets en het openbaar vervoer

- Lokale overheden en nationale overheden moeten stedelijke mobiliteit reorganiseren om voorrang te geven aan wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Hiervoor moeten ook de nodige investeringen in de infrastructuur gebeuren.
- Om die transitie te helpen versnellen moet de Europese Commissie passende maatregelen nemen, zoals het koppelen van de toegang tot EU-fondsen aan de uitvoering van mobiliteitsplannen die in overeenstemming zijn met het klimaatakkoord van Parijs.
- De EU moet de financiering en investeringen verhogen voor geconnecteerde, milieuvriendelijke mobiliteitsoplossingen die voor iedereen toegankelijk zijn.

Geen nieuwe luchthavens of snelwegen

- Nationale en lokale overheden moeten projecten voor de uitbreiding van snelwegen en luchthavens annuleren en de EU-begroting mag dergelijke uitbreidingsplannen in Europa niet aanmoedigen, om te voorkomen dat we nog meer en langer vasthangen aan klimaatvervuilende mobiliteit.
- Tussen 2016 en 2019 heeft de Europese Investeringsbank (EIB) [14,65 miljard euro geïnvesteerd in de uitbreiding van wegen en luchthavens](#). In haar klimaatplan, verwacht eind 2020, moet de EIB elke investering in capaciteitsvergroting voor snelwegen of luchthavens uitsluiten.

Noot voor de redactie:

[1] De analyse gebruikt het jaar 2020 als benchmark, met schattingen op basis van de meest recente beschikbare gegevens. Er zijn geen post-corona data gebruikt, omdat die niet beschikbaar waren toen de modelleringen voor dit rapport gebeurden.

Contact:

Joeri Thijs, expert mobiliteit en woordvoerder bij Greenpeace België : 0496 26 31 92

joeri.thijs@greenpeace.org

Greenpeace België, persdienst: +0496 26 31 91, bpress@greenpeace.org

Greenpeace is een onafhankelijke wereldwijde campagne-organisatie die zich inzet voor het veranderen van attitudes en gedrag, voor de bescherming en het behoud van het milieu en voor het bevorderen van de vrede. Greenpeace accepteert geen donaties van regeringen, de EU, bedrijven of politieke partijen.