

HOOG TIJD VOOR EEN RADICALE TRANSFORMATIE VAN ONZE MOBILITEIT

Een stappenplan om de
transportsector tegen 2040 koolstofvrij
te maken

GREENPEACE

HOOG TIJD voor een RADICALE TRANSFORMATIE VAN ONZE MOBILITEIT

Een stappenplan om de transportsector tegen 2040 koolstofvrij te maken

De wereld gaat gebukt onder de ongeziene gevolgen van de COVID-19-pandemie. Het virus heeft geleid tot drastische veranderingen in de transportsector en zal een grote invloed hebben op de toekomst van de mobiliteit in Europa en de rest van de wereld. De auto-industrie, luchtvaartmaatschappijen en cruiseschepen worstelen met forse en onverwachte verliezen en velen kregen al een reddingsboei toegeworpen, in de vorm van overheidssteun van de regeringen, om hun sector in leven te houden.

De belangrijkste existentiële bedreiging voor de wereld is echter nog altijd de klimaatopwarming. Terwijl de uitstoot in de meeste sectoren is vertraagd of gedaald, zijn de emissies van transport in de EU tegen een versneld tempo blijven stijgen, tot 28% boven het niveau van 1990. De internationale luchtvaart, scheepvaart en het wegverkeer zijn sinds 1990 de snelst groeiende bronnen van transportemissies in de EU. In 2017 was 27%¹ van de uitstoot van broeikasgassen te wijten aan de transportsector.

In heel Europa is onze mobiliteit ook een belangrijke bron van luchtvervuiling. De uitstoot van vervuilende stoffen uit o.a het wegverkeer blijkt de symptomen en de ernst van COVID-19 te versterken en de gevolgen van pandemieën nog te vergroten². Tegelijkertijd veroorzaakt luchtvervuiling ook een aantal ziekten zoals chronische longaandoeningen, kanker, beroertes en hartziekten.³

Mediaberichten over modelleringen voor het volgende IPCC-rapport van 2021 suggereren dat we mogelijks afstevenen op een opwarming van het aardoppervlak met vijf graden Celsius of meer. Dat zou vroegere veronderstellingen weerleggen dat 3 graden Celsius de slechtst denkbare voorspelling was.⁴ We kunnen gewoon niet nog langer wachten op echte verandering. Om de transportsector in lijn te brengen met de aanpak van de klimaatcrisis en de bescherming van onze gezondheid heeft Europa nood aan niets minder dan een revolutie in de manier waarop mensen en goederen zich verplaatsen — en wel zo snel mogelijk.

Daarom bekijkt nieuw onderzoek van Climact en NewClimate Institute een toekomst waarin de transportsector tegen 2040 koolstofvrij is, zonder gebruik van biobrandstoffen of vervuilende energie. Dit onderzoek wijst beleidsmakers de weg naar een transitie die coherent is met de omvang en de snelheid van de klimaatopwarming zoals de wetenschappelijke gemeenschap die beschrijft, en naar een eerlijke bijdrage van Europa aan het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5° Celsius.

1 <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

2 <https://ideas.repec.org/p/bir/birmec/20-13.html>

3 <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/air-pollution-know-your-enemy>

4 <https://www.theguardian.com/environment/2020/jun/13/climate-worst-case-scenarios-clouds-scientists-global-heating>

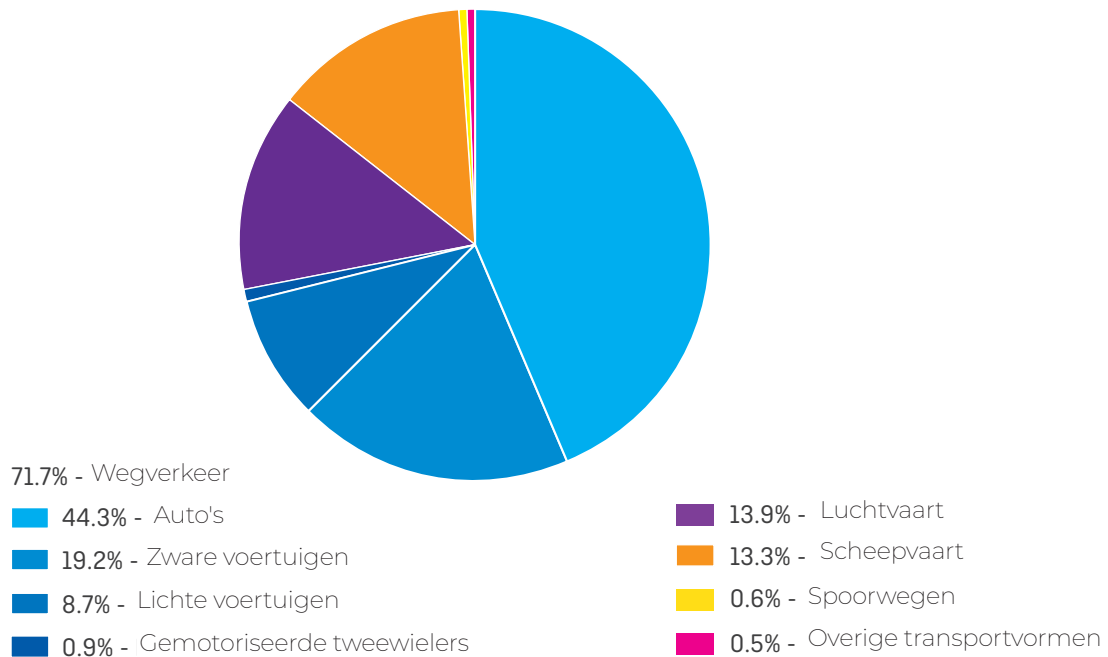


Steden voor mensen, niet voor auto's

Bron: Greenpeace

Het rapport neemt alle transportvormen onder de loep: het vervoer over land (auto's, vrachtwagens, treinen, openbaar vervoer, fietsen en wandelen), de luchtvaart en het vervoer over water. Zowel het goederen- als het personenvervoer komen aan bod en er zijn veronderstellingen voor zowel stedelijk en niet-stedelijk gebied. Het rapport legt de vinger op de vereiste tussentijdse doelstellingen, de uitdagingen en de voordelen die gepaard gaan met die verre gaande inspanningen en de beleidsmaatregelen die moeten worden doorgevoerd.

Aandeel van transport in de uitstoot van broeikasgassen in 2017 - EU28 (bron EEA⁵)



Door de COVID-19-pandemie werd mobiliteit zoals we ze kennen op pauze gezet. Dat biedt een unieke opportuniteit om grondig na te denken over de manier waarop we ons verplaatsen, om te komen tot een veerkrachtige, duurzame en rechtvaardige mobiliteit voor iedereen.

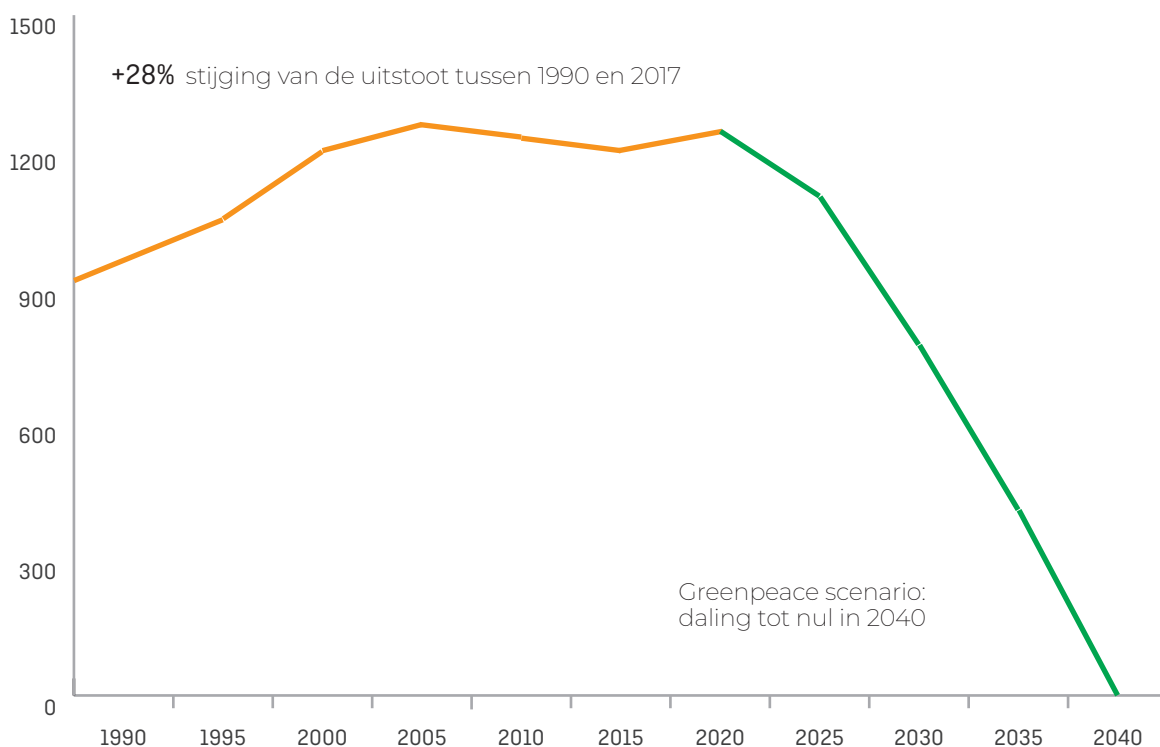
Het spoorwegsysteem staat weliswaar in vele opzichten vrij sterk, maar ondervindt toch hinder door grensoverschrijdende problemen op het vlak van infrastructuur, dienstverlening en dienstregelingen. Belastingvoordelen die op onrechtvaardige wijze een krachtiger spoorwegsysteem benadelen moeten worden aangepakt: de spoorwegen betalen energiebelastingen en btw op internationale tickets terwijl hun vervuilende tegenhangers, de luchtvaartmaatschappijen, daarvan vrijgesteld zijn.

Overheden moeten snel werk maken van meer en betere fiets- en wandelinfrastructuur. Ze moeten voorrang geven aan de verbetering en de uitbreiding van openbaar vervoer op hernieuwbare energie. Ook moeten ze inzetten op meer infrastructuur voor een goed doordachte en veilige invoering van micromobiliteit.

Het is van cruciaal belang dat steden inspanningen blijven leveren om het autoverkeer te beperken (via onder andere lage-emissiezones (LEZ's), tol- of autovrije zones). Maar overheden moeten ook de uitfasering van diesel- en benzineauto's versnellen en steun verlenen aan het uitbouwen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, als onderdeel van een mix aan beleidsmaatregelen om het transport zo snel mogelijk koolstofvrij te maken.

Een drastische en fundamentele verandering vergt moed en krachtige maatregelen. Er is een sterk publiek bewustzijn nodig en beleidsmakers moeten tegelijk flexibel reageren op de klimaatcrisis. We zien dat er barsten komen in een systeem dat eenvoudigweg niet ten goede komt van de samenleving - een systeem dat blijft investeren in fossiele brandstoffen, vervuiling en ongelijkheid ten koste van onze gezondheid en de bescherming van onze planeet. Dat systeem is niet langer een optie. Het is intussen overduidelijk dat stapsgewijze verandering en verwaarloosbare verbeteringen in energie-efficiëntie totaal ontoereikend zijn om verandering op de vereiste schaal in gang te zetten.

EU-uitstoot van de transportsector



De transportsector heeft nood aan een grootschalige omwenteling en een fundamentele hervorming die nu van start moet gaan en nog dit decennium moet worden uitgerold.



Openbaar vervoer upgraden

Bron: Greenpeace

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES VAN HET RAPPORT

Als Europa de transportsector tegen 2040 koolstofvrij wil maken, zal het alle hens aan dek zijn. De aanpak vereist snelle, drastische actie op twee fronten - maatschappelijke- en gedragsverandering enerzijds, uitrollen van bestaande technologie en investeringen in innovatie anderzijds.

Om zowel duurzaam als kostenefficiënt te zijn moet overheidsbeleid de nood aan transport verminderen en tegelijk mobiliteitspatronen verschuiven naar klimaatvriendelijker en hernieuwbare transportvormen. Ondertussen moet de huidige technologie zo snel mogelijk verbeteren. Beleidsmaatregelen die de noodzaak van verplaatsingen terugdringen en helpen overschakelen op milieuvriendelijker modi kregen tot hiertoe veel minder aandacht en worden niet gecoördineerd door de politieke leiders. Daar moet dringend verandering in komen. Europa kan het zich niet langer veroorloven om af te wachten — we zullen alle oplossingen tegelijk en snel moeten inzetten.

Hefbomen voor koolstofvrij transport 2040



Technologische verandering (53%)

- 43 % - Energie-efficiëntie verhogen en overstappen op alternatieve technologieën
- 10 % - Overstappen op synthetische brandstoffen (op basis van hernieuwbare elektriciteit) voor de luchtvaart

Systemische verandering (47%)

- 21 % - De nood aan vervoer vermijden en verminderen
- 11 % - Overstappen op milieuvriendelijke alternatieven en vervoersvormen
- 15 % - Volledig verbod van voertuigen met een verbrandingsmotor op de weg

Inspanningen om de mobiliteitsvraag te verminderen en te verschuiven naar duurzame mobiliteit die verder gaan dan de huidige 'good practices', zijn van cruciaal belang voor een transportsector in lijn met de klimaatuitdaging. Steden moeten voorrang geven aan duurzame verplaatsingen en zorgen voor meer en betere infrastructuur die veilige actieve mobiliteit zoals fietsen en wandelen faciliteert. Er zullen grote investeringen in duurzame transportinfrastructuur nodig zijn om de transitie naar hernieuwbare mobiliteit mogelijk te maken: investeringen op middellange en lange termijn in spoorlijnen, treinen en bussen, en ook in het vrachtvervoer. Het overhevelen van het goederenvervoer op de weg naar bestaande spoorlijnen en binnenwaterwegen zal uiterst belangrijk zijn, samen met beleidsmaatregelen ter bevordering van duurzame infrastructuur — vooral bij het spoor. Dat alles zal ook een aanzienlijke schaalvergroting vergen en daarbij moet het intermodaal goederenvervoer voorrang krijgen. Het wordt cruciaal om een verdere 'lock in' van CO₂-intensieve infrastructuur te vermijden zoals de aanleg van bijkomende wegeninfrastructuur of nieuwe en grotere luchthavens. Instrumenten om het volume aan verplaatsingen te verminderen zullen een belangrijke rol spelen, omdat zij de inzet en de kosten van nieuwe technologieën helpen beperken tot een nog steeds uitdagend maar haalbaar niveau.

Hoe transport koolstofvrij maken tegen 2040?

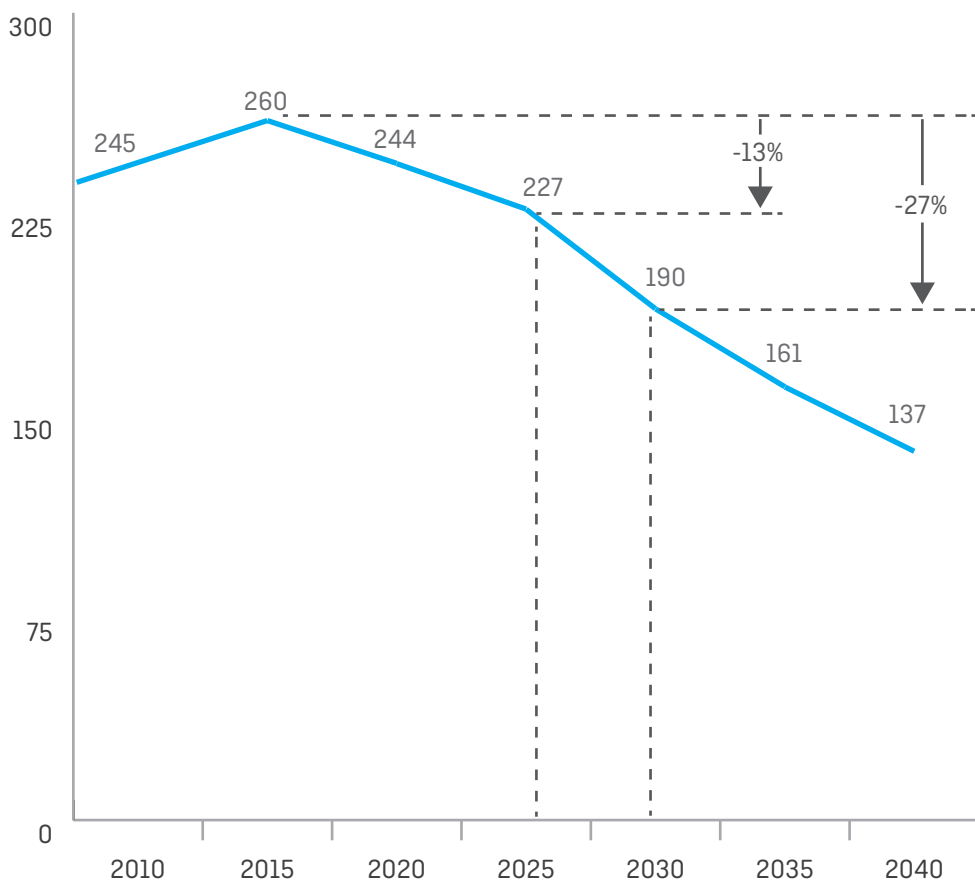
■ Geen verkoop meer van nieuwe diesel- en benzinevoertuigen (inclusief hybrides) uiterlijk in 2028. Uutfasering van alle voertuigen met een verbrandingsmotor in heel Europa.
■ Een afslanking van het aantal lichte voertuigen met 27% tegen 2030 en met 47% tegen 2040, in vergelijking met het niveau van 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 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.

Hieronder vatten we de belangrijkste bevindingen, gevolgen en aanbevelingen voor elk van de onderzochte transportsectoren samen.

Vervoer over land

Om de uitstoot van het vervoer over land aan te pakken zullen de beleidsmakers tegelijk maatregelen aan de vraagzijde (vermindering en omschakeling) als aan de aanbodzijde (verbetering en verbod) moeten nemen. Europa heeft nood aan een duidelijk en ambitieus traject om een eind te maken aan auto's en bestelwagens met verbrandingsmotoren op fossiele brandstoffen — een absoluut cruciale maatregel om de transportsector koolstofvrij te maken. Daarvoor moet de verkoop van dergelijke nieuwe voertuigen zo snel mogelijk en uiterlijk tegen 2028 worden stopgezet. Er moet ook beleid komen dat tegen 2040 het einde van alle voertuigen op verbrandingsmotoren in heel Europa voorziet. Al ruim vóór 2040 moet het gebruik van diesel en benzine in toonaangevende dichtbevolkte steden, waar de alternatieven beter ontwikkeld zijn, uitgefaseerd worden. Het allerbelangrijkste is dat het totale aantal auto's en bestelwagens op de wegen aanzienlijk moet dalen. Tegen 2030 moet de vloot 27% kleiner zijn dan in 2015 en tegen 2040 zelfs 47% kleiner, wat betekent dat ook de verkoop van auto's en bestelwagens aanzienlijk moet verminderen. De autoindustrie moet dan ook absoluut werk maken van solide en rechtvaardige transitieplannen voor de werknemers in de sector en tegelijk haar activiteiten beginnen te diversifiëren.

Evolutie van het totale aantal auto's en bestelwagens op de wegen (in miljoenen)



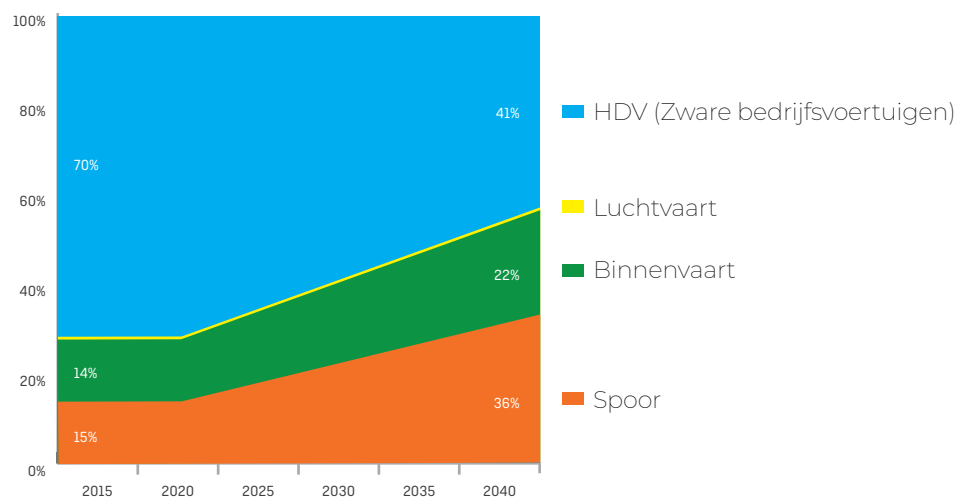
Tussen 2020 en 2050 zullen de bezetting (met meer dan 25%) en het gebruik (met meer dan 20%) van al het resterende personenvervoer met 'Light Duty Vehicles' (auto's en bestelwagens) moeten stijgen. Dat betekent dat de overblijvende voertuigen in Europa intensief moeten worden gebruikt via systemen van carpoolen en autodelen. Daarnaast is ook een maatschappelijke verschuiving nodig: we moeten weg van het individuele autobezit, en het aantal autoverplaatsingen, ook met elektrische auto's, moet sterk dalen. Het gemiddeld aandeel van het particulier autogebruik in alle vervoersvormen zou tussen 2020 en 2040 moeten dalen van 62% tot 42% in grote stedelijke agglomeraties⁶ (en nog meer voor de stadscentra) en van 79% tot 68% in niet-stedelijk gebied. In steden moeten auto's de uitzondering worden. Personenmobiliteit moet snel verschuiven van autogebruik naar het openbaar vervoer, wandelen en fietsen en moet toegankelijk en veilig zijn.

Dankzij de [toename van telewerk en videoconferenties](#), een betere ruimtelijke planning en daardoor kortere afstanden zullen Europeanen in 2040 12% minder kilometers afleggen dan vandaag (zonder de luchtvaart mee te rekenen), waardoor de emissies de komende decennia nog verder dalen.

Goederenvervoer

Tot hier toe gingen nog maar weinig inspanningen en aandacht naar de rol van het goederenvervoer in de torenhoge uitstoot van de transportsector, maar vrachtvervoer vormt wel een onontbeerlijk stukje van de puzzel in de strijd tegen de klimaatopwarming. Volgens het Europees Milieuagentschap ligt de CO₂-uitstoot van vrachtvervoer per spoor 8 keer lager per tonkilometer⁷ dan de uitstoot over de weg, maar wordt slechts 15% van de goederen per trein geleverd. Het aantal vrachtwagens op de wegen moet tegen 2040 dalen van 6 tot 3,6 miljoen, terwijl het gebruik van de binnenscheepvaart en de spoorwegen moet verdubbelen tot 58% in 2040. Op die manier moet het aandeel van het goederenvervoer per spoor tegen 2040 stijgen van 15% tot 36% van alle vervoersvormen. Het aandeel van de binnenscheepvaart moet tegen 2040 groeien van 14% tot 22%. Bij zo'n verschuiving tussen de vervoersvormen (modal shift) zal blijvende steun nodig zijn voor werknemers, om hun rechten, sociale omstandigheden en inkomen tijdens deze transitie te beschermen.

Verschuiving van het aandeel van de verschillende vervoersvormen (modal share) in het goederenvervoer



⁶ Dit wordt gemeten in passagierskilometers, dat is het vervoer van één passagier door een specifieke vervoersvorm — d.w.z. weg, spoor, lucht, zee, binnenwateren, enz. — over één afgelegde kilometer. Dit is niet hetzelfde als het aandeel van verplaatsingen per vervoersvorm.

⁷ 13 g CO₂/tkm voor het spoor tegenover 109 g CO₂/tkm voor het wegverkeer (bron tot wiel) <https://lowcarbonfreight.eu/lessons/how-to-compete-with-trucks/>

Luchtvaart

Vóór de COVID-19-crisis bleek uit analyses dat de emissies uit de luchtvaart tegen 2050 zouden verdubbelen of mogelijks zelfs verdrievoudigen. In een scenario van 1,5° C opwarming zouden ze zo tot een vierde van het wereldwijde koolstofbudget opsloppen.⁸ De vluchten vanuit Europa zijn verantwoordelijk voor 184 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar. Daarbij vertegenwoordigen de emissies van vluchten die binnen de EU blijven 62,1 miljoen ton CO₂ (34% van het totaal).⁹ **Zonder een vermindering van de vraag naar vlieggreizen zal het onmogelijk zijn om de transportsector koolstofvrij te maken, omdat innovatie en technologie alleen niet zullen volstaan om de uitstoot terug te dringen en de klimaatcrisis aan te pakken.** Ervan uitgaand dat er voldoende synthetische vliegtuigbrandstof (opgewekt met hernieuwbare energie) op commerciële schaal kan worden geproduceerd, voorziet het rapport een daling van de totale vraag met 33% (in passagierskilometers met het vliegtuig) tegen 2040 — in vergelijking met de cijfers vóór Covid-19.¹⁰ **Rekening houdend met de langzame invoering van die brandstoffen en de druk die dat zal veroorzaken op het energieverbruik, zal waarschijnlijk een nog sterkere daling nodig zijn.** Om die dalende vraag naar luchtvaart te bekomen zal een forse vermindering van de langeafstandsvluchten, een uitfasering van alle korteafstandsvluchten in Europa en aantrekkelijke maatregelen voor lokaal toerisme nodig zijn. Een sterke politieke wil en investeringen op korte termijn in concurrentiële alternatieven met dag- en nachttreinen ter vervanging van vluchten zullen cruciaal zijn. Om de trend te keren is een mentaliteitswijziging nodig, al moeten we ook absoluut erkennen dat de luchtvaart veel ongelijkheden binnen Europa en over de hele wereld blootlegt. Er is immers maar een kleine minderheid van de Europeanen die regelmatig het vliegtuig neemt. Bovendien komt bij bv. een heen- en terugvlucht van Brussel naar Madrid ongeveer 220 kg CO₂ vrij, terwijl er 17 landen zijn waar de gemiddelde inwoner op een heel jaar voor minder CO₂-uitstoot zorgt.

Energie

De efficiëntiewinst door de hierboven vermelde veranderingen in het vervoer over land, in het goederenvervoer en in de luchtvaart zal tegen 2040 in die sectoren leiden tot een daling van het energieverbruik met 63%¹¹ ten opzichte van 2015. Ter vergelijking: het meest recente scenario van de Commissie voorziet een daling van het energieverbruik met 29% tegen 2040 (EU Long Term Strategy LIFE 1.5, 2018).

Maar toch zal het onmogelijk zijn om te komen tot een koolstofneutrale transportsector zonder de elektriciteitssector volledig koolstofvrij te maken met 100% hernieuwbare energie. Hoewel de directe en indirecte elektrificatie van een aantal vervoersvormen tot meer energie-efficiëntie zal leiden, zal de vraag naar elektriciteit voor het wegverkeer daardoor wel stijgen tot 899 TWh in 2040. Dat betekent dat de elektriciteitssector zo snel mogelijk moet overschakelen naar hernieuwbare energie. En in de toekomst moet Europa zijn vraag naar vervoer verminderen, overstappen op energie-efficiënte vervoersvormen en energie-efficiënte voertuigen bouwen.

8 <https://www.carbonbrief.org/aviation-consume-quarter-carbon-budget>

9 <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Air2Rail%20Briefing%20paper%20%281%29.pdf>

10 De groei van de luchtvaart werd vertraagd door COVID-19, maar de sector plant nog steeds om weer naar "normaal" terug te keren. "Bij vorige crises duurde het 2 tot 6 jaar vooraleer de uitstoot van de luchtvaart opnieuw even hoog lag als vóór de crisis. [...] De Internationale Vereniging voor het Luchtvervoer (IATA) verwacht ook dat 'het luchtverkeer zich wellicht trager zal herstellen dan het grootste deel van de economie' en dat 'het internationale vliegverkeer wellicht pas in 2023-2024 opnieuw het peil van 2019 zal bereiken' (IATA 2020a)". Lambert Schneider en Jakob Graichen, Öko Institut e.V., [Should CORSIA be changed due to the COVID-19 crisis?](#), Mai 2020.

11 Dit cijfer omvat niet de internationale scheepvaart, omdat die sector meestal wel wordt besproken maar wordt uitgesloten van de uiteindelijke projecties en scenario's van de EU

Het gebruik van E-brandstoffen (power-to-liquids) is één stukje van de ruimere puzzel, maar moet worden beschouwd als laatste redmiddel en mag enkel worden gebruikt voor vervoersvormen waarvoor geen alternatief bestaat - zoals de luchtvaart - omdat er nog veel bezorgdheden zijn. E-brandstoffen hebben een lage efficiëntie over de hele levenscyclus en de ontwikkeling ervan staat nog in de kinderschoenen.¹² Ten slotte zal het enkel zin hebben om ze te gebruiken als de elektriciteit zelf afkomstig is uit hernieuwbare bronnen.

Methodologie

Deze studie van Climact en NewClimate Institute verkent een toekomst waarin de transportsector tegen 2040 volledig koolstofvrij is, zonder gebruik te maken van biobrandstoffen of vervuilende energie. De studie houdt geen rekening met het gebruik van biobrandstoffen omdat slechts een relatief kleine hoeveelheid gegarandeerd afkomstig kan zijn uit duurzame bronnen.

Het scenario om de transportsector tegen 2040 koolstofvrij te maken

Het scenario dat in deze studie wordt gebruikt, beschrijft de gevolgen van het koolstofvrij maken van de transportsector tegen 2040 en onderzoekt de gevolgen voor andere sectoren (zoals Energie & Industrie). Het doel bestaat erin een transitie te beschrijven die wordt gekenmerkt door moedige acties, aangepast aan de omvang en de snelheid die wordt voorgeschreven door de wetenschappelijke gemeenschap. Zoals het IPCC duidelijk heeft gemaakt, is een drastische daling van de uitstoot tot een netto-nuluitstoot wereldwijd in 2050 noodzakelijk om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C. Deze studie onderzoekt hoe de EU haar eerlijke bijdrage kan leveren in de transportsector om te voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs door tegen 2040 koolstofvrij te worden.

Het EUCalc-model

EUCalc is een simulatiemodel voor de hele economie en voor alle 27 EU-landen, het VK en Zwitserland, dat rekening houdt met het passagiers- en goederenvervoer over land, in de lucht en op het water. Het modelleert de gevolgen die keuzes op het vlak van levenswijze en technologie hebben voor de energiesector, de uitstoot van broeikasgassen, het milieu en de natuurlijke rijkdommen tot 2050.

Beleidskader: Vermijden-Verschuiven-Verbeteren

Op basis van de resultaten van het model, die aangeven wat nodig is om in 2040 te komen tot een koolstofneutrale transportsector, schetst en analyseert de studie een heel pakket van beleidsmaatregelen om dat doel te helpen bereiken. Die maatregelen helpen ons ofwel om vervoer te 'vermijden/te verminderen', 'te verschuiven' of 'te verbeteren', gezien de nood aan zowel een vermindering van de vraag als aan technologische verbeteringen in de transportsector

Indicatoren
<p>1 - VERVOER VERMIJDEN</p> <p>Vraag naar vervoer (passagierskilometers)</p> <p>Bezetting (passagierskilometer per voertuigkilometer)</p> <p>Gebruik (voertuigkilometer per voertuig per jaar)</p>
<p>2 - VERSCHUIVEN</p> <p>Aandeel van de vervoersvorm (% per vervoersvorm)</p>
<p>3 - HET VERVOER VERBETEREN</p> <p>Aandeel van de technologie (% per technologie)</p> <p>Energie-efficiëntie (per passagierskilometer)</p> <p>Brandstof (% per brandstof)</p>

¹² T&E wijst erop dat een eerste subdoel binnen RED II voor e-fuels van 1% à 2% voor de hele EU haalbaar zou zijn en erkent "dat de technologie nog altijd min of meer in de kinderschoenen staat". <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/green-aviation-set-for-end-of-year-lift/>



Fietsinfrastructuur

Bron: Greenpeace

BELEIDSAANBEVELINGEN VAN GREENPEACE

DRASTISCHE + FUNDAMENTELE VERANDERING VERGT MOEDIGE en KRACHTIGE MAATREGELEN

Sinds de EU en de nationale regeringen zich hebben verbonden tot de EU Green Deal, zijn er miljarden euro's overheidsgeld uitgedeeld aan enkele van de meest vervuilende segmenten van de transportsector - veelal in de vorm van steunregelingen voor de aankoop van auto's en reddingsoperaties voor de luchtvaart¹³ en de auto-industrie. Dat gebeurde zonder dat daar enige noemenswaardige klimaat- of sociale voorwaarden tegenover stonden. Omdat regeringen van plan zijn om honderden miljarden aan overheidsmiddelen uit te geven om de economie weer op gang te trekken,¹⁴ moeten zij ervoor zorgen dat de investeringsstrategie rechtvaardig en milieuvriendelijk is en in lijn is met de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. Zo moeten er nieuwe maatregelen en regels worden opgelegd om de vraag naar en broeikasgasuitstoot van transport te verminderen.

Op het vlak van mobiliteit zijn er enorme hiaten in het beleid en de huidige maatregelen zullen ons niet brengen waar we moeten komen — integendeel zelfs. Regeringen zijn simpelweg niet voorbereid op de uitdaging die voor ons ligt en het wordt tijd dat beleidsmakers de dingen groot gaan zien, buiten het bestaande denkkader treden en zich echt visionair opstellen om de mobiliteit van de toekomst te bepalen.

Dat zal moed, overtuiging en coördinatie vergen — en er is geen tijd te verliezen.

Daarom bepleit Greenpeace dat de beleidsmakers zich toeleggen op drie belangrijke beleidsdomeinen om de transportsector op de juiste weg te zetten en koolstofvrij te maken :

13 Teller van de reddingsoperaties voor de luchtvaartmaatschappijen,

<https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/2725/airline-bailout-tracker/>

14 De staatshoofden van de EU stemden in juli 2020 in met een herstellfonds van 750 miljard euro en een begroting van 1,1 triljoen euro voor 2021-2027

1 Fondsen verschuiven van vervuilende transportsectoren naar milieuvriendelijke en openbare mobiliteitsoplossingen die mensen en steden steunen in de transitie naar een klimaatvriendelijker mobiliteit.

- Reddingsoperaties, investeringen met overheidssteun voor lokaal, nationaal en Europees herstel en budgetten - zoals leningen van de Investeringsbank - moeten de basis zijn voor een uitgebreid plan om een Europees netwerk van duurzame mobiliteitsoplossingen te bevorderen. Dat netwerk omvat efficiënte, betaalbare en toegankelijke regionale treinen, dag- en nachttreinen voor lange trajecten, milieuvriendelijke veerboten, openbaar vervoer, fiets- en wandelinfrastructuur, diensten op het vlak van deelmobiliteit, intermodaliteit en lokaal toerisme. Het zal niet volstaan om de infrastructuur opnieuw uit te bouwen, de EU moet het internationaal treinverkeer bevorderen door knelpunten in het spoorwegennet weg te werken en het spoorwegsysteem, de vervoerbewijzen en de uurregelingen te harmoniseren. Ook de bescherming van de rechten van reizigers over de grenzen heen is van essentieel belang om Europeanen de kans te bieden om duurzaam te reizen.
- De uitbreiding van luchthavens en snelwegen in Europa mag niet worden toegestaan en moet worden uitgesloten van overheidsfinanciering om te vermijden dat we nog langer vasthangen ('lock in') aan CO₂-intensieve verplaatsingen. Als onderdeel van haar klimaatplan zou de Investeringsbank (EIB) een expliciet verbod moeten instellen op alle investeringen in het uitbreiden van de capaciteit van snelwegen of luchthavens. In plaats daarvan zou de EIB de elektrificatie van bussen voor het openbaar vervoer en de vernieuwing en uitbreiding van passagiers- en goederentreinen moeten steunen, die in de toekomst verplaatsingen met de auto en het vliegtuig zullen vervangen.
- Alle vormen van steun aan voertuigen met een verbrandingsmotor zouden niet in aanmerking mogen komen voor overheidsfinanciering, ook niet in de nationale herstelplannen. De verbrandingsmotor zal ons te lang verslaafd houden aan fossiele brandstoffen en moet eruit. De trend van zware, grote auto's zoals SUV's is het omgekeerde van een efficiënt gebruik van middelen en ruimte. Tussen 2000 en 2017 is het autobezit in de EU-28-zone aanzienlijk toegenomen, van 411 naar 516 auto's per 1000 inwoners,¹⁵ waarbij die auto's 92% van de tijd geparkeerd staan.¹⁶ Voor bepaalde doeleinden zullen er nog altijd auto's nodig zijn, maar dat kan gebeuren zonder dat elk gezin daarvoor een auto hoeft te bezitten.
- In plaats daarvan moeten er aantrekkelijke financiële stimulansen ter beschikking worden gesteld om individuele gezinnen en bedrijven te helpen overstappen van een eigen auto naar milieuvriendelijke alternatieven: een abonnement op het openbaar vervoer (inclusief de trein), op diensten voor deelmobiliteit, de aankoop van fietsen, elektrische fietsen en cargofietsen. Die financiële stimuli moeten beschikbaar zijn voor alle Europeanen. Stimuli voor de aankoop van een elektrische auto zouden het gedeeld gebruik van auto's moeten aanmoedigen en hulp bieden aan gezinnen met een beperkte financiële draagkracht en beperkte toegang tot duurzame mobiliteit.
- De tijdelijke maatregelen tijdens de COVID-19-pandemie die voetgangers en fietsers meer ruimte hebben gegeven moeten behouden blijven, maar het is uiterst belangrijk dat regeringen begrijpen dat die maatregelen eigenlijk maar een onderdeel mogen zijn van een bredere, drastischere klimaataanpak. Autovrije steden moeten verder worden beloofd voor hun klimaatactie met meer middelen uit nationale en overheidsfondsen.

15 AEE <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/size-of-the-vehicle-fleet/size-of-the-vehicle-fleet-10>

16 Rapport van de Ellen MacArthur Foundation https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/Mobility_All_Mar19.pdf

- Om de vraag naar mobiliteit verder terug te dringen, moet ruimtelijke planning ervoor zorgen dat essentiële voorzieningen te bereiken zijn op wandel- of fietsafstand — zoals in een “korte-afstandenstad”¹⁷ — en dat de openbare ruimte weer ter beschikking staat van de bevolking. De nationale en plaatselijke beleidsmakers moeten hun macht aanwenden om auto’s op fossiele brandstoffen in hun straten te verbieden, door bijvoorbeeld ambitieuze ultra-lage-emissiezones in te stellen, te beginnen in de meest vervuilde steden.

2 Bindende regelgeving invoeren om de uitstoot te beperken en de vraag naar de meest vervuilende mobiliteit in de EU terug te dringen en zo transport tegen 2040 koolstofvrij maken.

- Criteria voor reddingsplannen moeten alle bedrijven verplichten om te voldoen aan jaarlijkse streefcijfers voor uitstootreductie die overeenstemmen met de doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs om de opwarming onder 1,5°C te houden, en om bindende maatregelen uit te voeren om die streefcijfers te behalen.
- Europese en nationale overheden moeten een onmiddellijk verbod invoeren op kortereafstandsvluchten wanneer er een haalbaar alternatief is met de nachttrein of om in minder dan zes tot acht uur per bus, trein, of veerboot te reizen. Zo kunnen alle kortereafstandsvluchten worden uitgefaseerd naarmate er alternatieven worden ontwikkeld. Het snel opnieuw invoeren en moderniseren van nachttreinverbindingen binnen de lidstaten en doorheen Europa als aanvulling op het aanbod van dagtreinen is hier van cruciaal belang.
- Naast het verbod op de uitbreiding van luchthavens zullen nieuwe maatregelen nodig zijn om vliegreizen te beperken en de uitstoot van langeafstandsvluchten aan te pakken, zoals BTW, kerosinebelasting en rechtvaardige en doeltreffende belastingen op tickets. In 2019 vertegenwoordigde de vrijstelling van kerosinetaks alleen al 27 miljard euro.¹⁸ Die maatregelen moeten het principe van ‘de vervuiler betaalt’ toepassen en zorgen voor meer rechtvaardigheid ten opzichte van andere vervoersvormen zoals het spoorverkeer.
- Een gemeenschappelijke aanpak om de verkoop van nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor, inclusief hybride auto’s, zo snel mogelijk en uiterlijk tegen 2028 te verbieden, zal van essentieel belang zijn. Alle nieuwe voertuigen zullen lichte elektrische voertuigen moeten zijn. Lidstaten moeten ook toelating krijgen om die maatregel al sneller in te voeren. Om de milieupact van elektrische auto’s tot een minimum te beperken, moeten er strengere sociale en milieunormen komen voor autoproductie en de toeleveringsketen in de autoindustrie - vooral wat betreft de batterijen. Er moeten strenge efficiëntienormen voor auto’s worden ingevoerd, ongeacht hun grootte en gewicht. Het is immers uiterst belangrijk om de opgang van SUV’s te stoppen. Want dit was “de voorbije tien jaar de tweede belangrijkste reden voor de wereldwijde toename van emissies”, aldus het IEA.¹⁹

17 In “[Plan Melbourne 2017-2050](#)” kiest deze Australische stad voor het “principe van de 20-minuten buurten”, omschreven als “lokaal leven”— mensen in staat stellen om te voldoen aan het grootste deel van hun dagelijkse behoeften op 20 minuten wandelen van hun woning, met veilige opties om te fietsen en voor lokaal vervoer.” De “[15-minuten stad](#)” of “korte-afstand stad” is een concept dat werd ontwikkeld door Carlo Moreno, een professor en architect-stadsplanner uit Parijs die de campagne van burgemeester Hidalgo steunde. Hidalgo [promootte](#) het concept en maakte het heel populair door haar verkiezingscampagne. Het wordt nu als een heel belangrijke actie erkend door het stedennetwerk [C40](#).

18 Door op alle vertrekkende vluchten naar alle bestemmingen een brandstofbelasting in te voeren tegen het minimum van 33 cent energiebelasting, zouden de ticketprijzen met 10% stijgen, zouden het aantal vluchten, het aantal passagiers en de CO₂-uitstoot allemaal met 11% dalen, zou 8% minder mensen geluidsoverlast hebben en zouden de belastinginkomsten aangroeien tot 27 miljard euro. <https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes>

19 IEA <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

- Bijna een vierde van de broeikasgasuitstoot door de transportsector is afkomstig van het vrachtvervoer en is toegenomen door de uitbreiding van vrachtvervoer over de weg. Om het goederenvervoer tegen 2040 koolstofvrij te maken, moet de EU het doel vooropstellen om tegen 2040 minstens 58% van het goederenvervoer niet over de weg te laten verlopen en maatregelen nemen om de vraag naar transport af te remmen. Zonder een strikte toepassing van de principes 'gebruiker betaalt' en 'vervuiler betaalt', zal er geen eerlijke concurrentie komen tussen treinen en vrachtwagens. Zo zal er geen sprake zijn van de noodzakelijke vermindering van vrachtvervoer over de weg. En ten slotte, maar niet minder belangrijk, moet er dringend een Europees actieplan voor het goederentransport per spoor komen. Een plan dat een beter kader biedt voor het vrachtvervoer per trein en financiële stimuli en investeringen in de bestaande spoorweginfrastructuur voorziet. De middelen van de EU moeten in de eerste plaats dienen om tegemoet te komen aan de noden van het goederenvervoer per spoor.

3 De omscholing van werknemers in sectoren en bedrijven die moeten inkrimpen ondersteunen met rechtvaardige transitieplannen en middelen.

- Ondanks de reddingsplannen die vele miljarden euro's voorzien om bedrijven met slechte werkomstandigheden te redden, zijn sinds het begin van de COVID-19-crisis al duizenden werknemers aan hun lot overgelaten. Voor werknemers die hun werk hebben verloren door de crisis, moeten er zonder verdere vertraging rechtvaardige en milieuvriendelijke transitieplannen komen. Dat geldt voor iedereen die werkzaam is in kwetsbare transportsectoren, die onvermijdelijk zullen worden hervormd wanneer ze hun uitstoot verminderen
- Hoewel sommige werknemers duurzamer werk kunnen vinden wanneer hun eigen sector koolstofvrij wordt gemaakt, zullen velen zich moeten omscholen om aan de slag te kunnen in een andere economische sector. Daarom moet de overheid de toegang tot omscholingsprogramma's voor iedereen garanderen.
- Als onderdeel van het transitieplan willen we ook dat inkomens en pensioenen van werknemers wordt gevrijwaard tot ze werk van een goede kwaliteit met degelijke arbeidsvoorwaarden vinden. Een rechtvaardige transitie moet gebaseerd zijn op een sociale dialoog met alle betrokken partijen en gepaard gaan met collectieve onderhandelingen met de werknemers en hun vakbonden.
- Het is mogelijk om werknemers uit de luchtvaart, de autoindustrie en het vrachtvervoer op de weg over te plaatsen naar duurzamer sectoren²⁰, maar dat moet gepaard gaan en voorbereid worden met een sterke politieke wil.

²⁰ Studie van NEF over werknemers in de luchtvaart in het VK, <https://www.theguardian.com/business/2020/jun/10/airline-job-losses-could-be-on-scale-of-1980s-mining-industry-report-warns>

GREENPEACE

→ CONTACT: Greenpeace Belgium
info.be@greenpeace.org

Greenpeace is politiek en financieel onafhankelijk.
Greenpeace bestaat omdat deze kwetsbare aarde een stem verdient. Zij heeft oplossingen nodig. Zij heeft verandering nodig.
Zij heeft actie nodig!

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

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

U kunt het originele rapport vinden [op deze link](#)