

Duitsland moet vaart maken met de 'Verkehrswende'

[Achtergrond](#) - 30 november 2017 - Auteur: Josta van Bockxmeer

De druk op Duitsland om iets te doen tegen de uitstoot van dieselauto's groeit. Rechtszaken dreigen vanuit de EU en van een milieuorganisatie in eigen land. Ook op het gebied van elektrisch rijden is er in Duitsland nog veel te doen.

Het rijverbod voor dieselauto's hing de burgemeesters en de bondsregering als een zwaard van Damocles boven het hoofd tijdens de 'dieseltop', dinsdag in Berlijn. "Niemand wil een verbod. Daarmee zouden we de stekker uit het leven in de gemeenten trekken", zei Gerd Landsberg van de belangenvereniging van Duitse steden [tegen Die Welt](#).

Toch is de kans groot dat dieselauto's binnenkort een aantal Duitse steden niet meer in mogen. Milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) heeft in ongeveer twintig steden rechtszaken aangespannen, omdat de NOx-uitstoot van dieselauto's te hoog is. De hogere bestuursrechter in Leipzig beslist waarschijnlijk eind februari of steden inderdaad rijverboden voor dieselvoertuigen mogen afkondigen. Ook de Europese Commissie dreigt Duitsland op 7 december aan te klagen als het land dan nog geen goed plan heeft om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Bondskanselier Angela Merkel zegde toe dat het fonds dat in september is ingesteld om gemeenten te helpen de luchtkwaliteit te verbeteren, nu echt uit gaat keren. Deze 1 miljard euro zijn bedoeld voor projecten die elektrisch rijden stimuleren of de verkeersdoorstroming verbeteren. Ook komen middelen beschikbaar voor de verbetering van dieselbussen en de bouw van laadstations voor elektrische auto's. De gemeenten klagen dat onduidelijk is hoe deze 1 miljard wordt verdeeld en hoe een beroep op het fonds kan worden gedaan. Volgend jaar wil Merkel opnieuw geld beschikbaar stellen.

Weinig elektrische auto's

Niet alleen wat de uitstoot van schadelijke stikstofoxiden (NOx) door dieselauto's betreft heeft Duitsland nog veel te doen. In tegenstelling tot de *Energiewende*, de overgang naar duurzame elektriciteit, heeft de *Verkehrswende* nog niet veel [opgeleverd](#). In 2016 kwam bijna 32 procent van de stroom in Duitsland uit

duurzame energiebronnen. In het verkeer was daarentegen maar 5,2 procent van de gebruikte energie duurzaam. Volgens het Klimaschutzplan 2050 - de nationale klimaatdoelen - moet dat percentage tot 2030 stijgen tot 30 procent.

Het aantal elektrische personenauto's in Duitsland bedroeg op 1 januari van dit jaar ruim 34.000. Daarnaast telt Duitsland 165.000 hybride auto's, die deels elektrisch rijden. In totaal telt Duitsland bijna 46 miljoen personenauto's. Het aantal personenauto's dat deels of geheel elektrisch wordt aangedreven, bedraagt dus nog geen 0,5 procent van het totaal. Ter vergelijking: in Nederland bedraagt het aantal elektrische en hybride personenauto's 1,4 procent van het totaal.

Ook het aantal laadpalen voor elektrische auto's laat te wensen over in Duitsland. In maart van dit jaar waren er ongeveer 7500 openbare laadpalen in Duitsland. Hoeveel laadpalen eigendom zijn van bedrijven, is niet precies bekend. Volgens een database van de Europese Commissie, de [European Alternative Fuels Observatory](#), zijn er in Duitsland ruim twintigduizend laadpalen. Nederland heeft er, op een veel kleiner oppervlak, meer dan dertigduizend.

Om nieuwe ideeën op te doen op het gebied van elektrisch rijden, zijn vertegenwoordigers van gemeenten en bedrijven uit Zuid-Duitsland deze week op bezoek in Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. Ze bezoeken onder andere het project LomboXnet in Utrecht, een bewonersinitiatief in de wijk Lombok. In het project leveren onder andere accu's van elektrische deelauto's stroom aan het net als dat nodig is.

Rol auto-industrie

Een verbod op verbrandingsmotoren kwam in Duitsland ook tijdens de verkiezingscampagne ter sprake. In het partijprogramma van De Groenen staat dat zo'n verbod er vanaf 2030 moet komen. Maar tijdens de mislukte coalitieonderhandelingen met CDU/CSU en FDP weken ze al snel van dat standpunt af. Opvallend is dat ook Winfried Kretschmann van De Groenen, als minister-president van een deelstaat met grote autofabrikanten, tegen een dergelijk verbod is. Merkel liet deze zomer weten op de lange termijn voor een verbod op verbrandingsmotoren te zijn.

Tijdens de top in Berlijn stelde de Duitse milieuminister Barbara Hendricks dat de maatregelen die Merkel heeft voorgesteld, niet voldoende zijn. Volgens haar is vooral de Duitse auto-industrie aan zet. Enkele burgemeesters uitten kritiek op de autofabrikanten. Fritz Kuhn (Die Grünen), burgemeester van Stuttgart, zei in [een regionale krant](#) dat er te weinig elektrische auto's van Duitse fabrikanten te koop zijn. In zijn stad zijn de belangrijkste fabrieken van DaimlerChrysler en Porsche

gevestigd.

Matthias Wissmann van de belangenvereniging van de Duitse autoindustrie (VDA), spreekt Kuhn tegen. “Naast de verdere mogelijkheden van de verbrandingsmotor werken onze bedrijven vooral aan de overstap naar elektromobiliteit”, zegt hij in een persbericht. “Tot 2020 wordt daarvoor ongeveer veertig miljard euro uitgegeven.” Wissmann ziet verder biobrandstoffen als goede mogelijkheid verbrandingsmotoren klimaatneutraal te maken.

De ophef rondom het dieselschandaal en de angst voor een verbod op dieselmotoren hebben er in ieder geval toe geleid dat de verkoop van dieselauto's drastisch is gedaald, schrijft het [Handelsblatt](#). Deze zomer wisselden voor het eerst sinds zeven jaar weer meer benzine-auto's dan dieselauto's van eigenaar.

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel:

<https://duitslandinstituut.nl/artikel/23853/duitsland-moet-vaart-maken-met-de-verkehrswende>