

# ANDERE CLIMAXI UITGAVEN

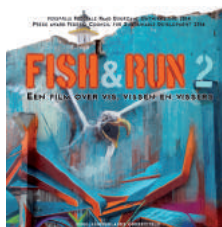
## DOCUMENTAIRES

**Fish & Run 1 (2011)** Een film over duurzaam vissen en de vissersgemeenschap. We interviewden politici, vissers, wetenschappers, reders en dies meer. We vroegen ons af of er nog voldoende vis is om de visserij recht te houden? Naar wie de subsidies gaan? Welk effect de Europese reglementen hebben?  
**Deze film kan je integraal zien op het Vimeo-kanaal van Climaxi**  
<https://vimeo.com/user27800232>

**Fish & Run 2 (2013)** Twee jaar na onze eerste documentaire blijkt er weliswaar méér vis in de Noordzee te zitten, maar crashen de prijzen. Reders en vissers zitten diep in de problemen. Binnen de sector rijzen conflicten tussen reders, handelaars én Visveiling.  
**Te bestellen door overschrijving van 12€**  
**op reknr. BE40 0016 3236 1163 van vzw Climaxi**

**Fish and Run 3 (2017)** Vier jaar na 'Fish & Run 2' werd het voor Climaxi tijd om de temperatuur van het zeewater nog eens te gaan meten. De documentaire zoemt in op de techniek van het elektrisch vissen en vraagt zich af wat de Brexit voor de visserij betekent. Het effect van klimaatwijzigingen wordt onderzocht en we gaan op zoek naar grijze garnalen.  
**Te bestellen door overschrijving van 12€**  
**op reknr. BE40 0016 3236 1163 van vzw Climaxi**

**Ceci n'est pas une patate (2017)** Na de visserij legt Climaxi de landbouw onder de loep. We zien de impact van klimaatverandering, machtige groot-handelaars, internationale handelsakkoorden en Europese subsidies. Gelukkig zijn er ook mensen die voor zichzelf opkomen: ze hebben geen nood meer aan veilingen of een grootschalige aanpak en verkopen rechtstreeks aan de consument.  
**Te bestellen door overschrijving van 12€**  
**op reknr. BE40 0016 3236 1163 van vzw Climaxi**



## BROCHURES

Climaxi maakte brochures rond mobiliteit, energiearmoede, de Antwerpse Haven, de N42 en andere onderwerpen. Ze zijn gratis te downloaden op onze website.



# MOBILITEIT VAN MORGEN



# ONTSPOORD

Seizoensuitgave vzw Climaxi. Verschijnt drie seizoenen op vier. 4de jaargang nr.2 winter 2017.  
ver. uitg.: Filip De Bodd Groenlaan 39 Herzele

# INLEIDING: MOBILITEIT EN HET KLIMAAT

Hannes Knapen

Vorig jaar verscheen er een belangrijk grafiekje dat klimaatwetenschappers (en -leken) voorzichtig optimistisch stelde, zelfs een beetje hoopvol. Al voor het derde jaar op rij was de CO<sub>2</sub>-uitstoot door fossiele brandstoffen niet meer gestegen. De lijn op de grafiek begon af te vlakken. De rasechte optimisten durfden luidop dromen: we hebben de piek bereikt. Vanaf nu zal het lijntje langzaam beginnen dalen, we zijn goed bezig!

Dat optimisme werd in november weer de kop in gedrukt. Het lijntje maakt in 2017 weer een sprongetje omhoog. Dit jaar zal de uitstoot hoogstwaarschijnlijk opnieuw met zo'n 2 procent gestegen zijn. Maar de optimisten onder de optimisten zijn niet uit hun lood te slaan: tijdelijke kleine schommelingen blijven mogelijk, we hebben de piek nog altijd bereikt. Hebben de optimisten gelijk?

Laten we het grafiekje even onder een vergrootglas leggen. Wat zit er allemaal verborgen achter het bijna afgevlakte lijntje. Ruwweg kan de uitstoot van broeikasgassen, en van CO<sub>2</sub>, opgedeeld worden in zes verschillende sectoren: energieproductie, industrie, gebouwen, landbouw, transport, en een restcategorie. In deze brochure zijn wij uiteraard vooral geïnteresseerd in die voorlaatste.

Globaal gezien is de uitstoot van broeikasgassen dus nog steeds aan het stijgen. In de **Europese Unie**, en in **België** heeft de daling zich wel al ingezet. Sinds 1990 is de totale uitstoot van broeikasgassen binnen de EU met zo'n 25 procent gedaald, in België ongeveer met 22 procent.

## De slechtste leerling in de klas

Wanneer we de zes sectoren apart bekijken zien we dat deze daling op beide niveaus te danken is aan een vermindering van de uitstoot van de andere vijf categorieën: industrie, gebouwen, landbouw en de restcategorie. Binnen de transportsector is er geen daling te zien, integendeel. De uitstoot steeg tussen 1990 en 2015 met 5830 kiloton CO<sub>2</sub> equivalenten.



De daling van broeikasgassen was dus vooral mogelijk ondanks de enorme stijging binnen de transportsector.

Die sector is op zijn eentje verantwoordelijk voor 22,6 procent van de totale uitstoot van broeikasgassen in België. In 1990 was dat slechts 14,1 procent. Deze stijging is deels te danken aan de verlaging van de uitstoot van de andere sectoren (hun aandeel verkleint), maar blijft voornamelijk het gevolg van de groeiende uitstoot van de transportsector. In totaal steeg deze met maar liefst 23 procent.

Onder de paraplu van de transportsector zit het binnenlands wegvervoer (personen en vrachtvervoer), luchtverkeer, watertransport, en openbaar vervoer.

## Energie-efficiëntie ten spijt

Op Europees, nationaal, regionaal, en lokaal niveau wordt beleid gevoerd om de uitstoot van ons wegtransport te doen dalen. Maar ondanks de productie en stimulering van meer energie-efficiënte auto's blijft deze ongestoord verder stijgen. Nieuwe auto's mogen per gereden kilometer dan wel minder verbruiken dan in 1990, het totaal aantal auto's en het totaal aantal gereden kilometers zijn enorm gestegen in de voorbije dertig jaar. De effecten van alle Europese richtlijnen rond energie-efficiënte auto's worden volledig teniet gedaan door onze verslaving aan en totale afhankelijkheid van koning auto.

Zo rijden er de helft meer auto's op onze wegen dan in 1990, en is het totaal aantal gereden kilometers in dezelfde periode met 54 procent gestegen. Onze wegen slijben dicht, we staan langer in de file en de luchtkwaliteit gaat zienderogen achteruit. Beleidsmakers hopen op een mentaliteitswijziging inzake mobiliteit maar blijven op hun honger zitten. Cijfers van de **VAB** tonen aan dat we zelfs voor korte afstanden nog steeds achter het stuur kruipen, en dat jongeren meer dan ooit te voren met de auto rijden. Dat laatste is onder andere het gevolg van de stimulering van het gebruik van bedrijfswagens.

Daarnaast nemen we veel sneller het vliegtuig dan vroeger, een trend die in de toekomst niet vanzelf zal stoppen. Prognoses schatten een verdubbeling van het luchtvaartverkeer tegen 2030, van 3,7 miljard tot 7,4 miljard passagiers per jaar. Wereldwijd is de luchtvaart verantwoordelijk voor zo'n 3 procent van de totale uitstoot van broeikasgassen. Zonder enig beleid zal dit aandeel gestegen zijn tot 22 procent in 2050.





Het mag dus niet verbazen dat de uitstoot van de transportsector blijft aangroeien. Maar het wordt hoog tijd dat we een andere weg inslaan. De gevolgen voor het klimaat en onze gezondheid zijn niet te overzien. Klimaatverandering is al lang geen ver-van-mijn-bed-show meer. We voelen de effecten hier en nu.

## Morgen is vandaag

Gewogen naar het broeikaspotentieel bestaat de uitstoot van onze auto's voor ongeveer 97 procent uit CO<sub>2</sub>. Wereldwijd is CO<sub>2</sub> verantwoordelijk voor 65 procent van de uitgestoten broeikasgassen. Daarnaast stoten onze auto's ook N<sub>2</sub>O en HFK's (airco en koelwagens) uit, zij het in veel mindere mate. Deze broeikasgassen verzamelen zich in de atmosfeer en beletten warmte om te ontsnappen. De temperatuur stijgt en het klimaat verandert. De effecten van klimaatverandering zijn niet te onderschatten, en worden vandaag al overal ter wereld gevoeld.

Meren drogen uit, tropische stormen komen vaker voor en worden intensiever, steeds langere droogseizoenen leiden tot mislukte oogsten en bosbranden, ganse regio's overstromen, en jaarlijks worden meer dan 20 miljoen mensen gedwongen hun woonplaats te verlaten als gevolg van klimaatverandering. Dichter bij huis zien de Belgische vissers het visbestand emigreren, hebben we drogere zomers en nattere winters, en sneuvelen de warmterecords.

Klimaatverandering kunnen we niet meer tegenhouden. In de komende decennia zal de aarde opwarmen met alle gevolgen van dien. De effecten hierboven opgelijst zullen in de toekomst in frequentie en intensiviteit alleen maar toenemen. Het enige dat we op dit moment wel nog in de hand hebben is de beslissing over hoe ver we het willen laten komen. Het beleid van vandaag bepaalt in welke wereld we morgen leven.

België heeft de klimaatakkoorden van Parijs ondertekend. Zo binden ook onze overheden de strijd aan om de opwarming van de aarde te limiteren tot 2°C, met als ultiem streefdoel een stijging van 1,5°C. Om dit te bereiken hebben we een krachtig beleid nodig dat er net als



in de andere sectoren voor zorgt dat ook de uitstoot van de transportsector daalt. Het mobiliteitsprobleem vergt een holistische aanpak, waarbij niet enkel gekeken wordt naar de auto, maar ook naar het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, en de openbare ruimte. Om de alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken moet er heel wat meer worden ingezet op betaalbaarheid, beschikbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Zo'n beleid, hier en elders, is broodnodig om de optimisten die het lijntje al zien dalen op zijn minst in de toekomst gelijk te geven. Sommige landen en steden zijn er volop mee bezig. In **Kopenhagen** werd in de voorbije tien jaar 134 miljoen euro geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, en dat werpt zijn vruchten af. Ondertussen gaat meer dan de helft van de Kopenhagenaren met de fiets naar het werk of naar school. In **Noorwegen** zullen auto's die rijden op fossiele brandstoffen volledig geweerd worden van de markt vanaf 2025. In deze brochure vind je de routes die wij in België kunnen inslaan richting een meer duurzame mobiliteit.



# ER BESTAAN WEL DEGELIJK 'FIFTY WAYS TO LEAVE YOUR CAR' *Luc Vanheerentals*

Op alle beleidsniveaus weerklinken heden ten dage signalen dat het autoverkeer dient verminderd te worden ten voordele van meer duurzame transportmiddelen. De **'Agenda 2030 voor Duurzame Ontwikkeling'**, die in 2015 goedgekeurd werd door alle 193 lidstaten van de **VN**, stipuleert dat iedereen tegen 2030 toegang moet hebben tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen en met name het openbaar vervoer dient uitgebreid. Ook Vlaams minister van Mobiliteit **Ben Weyts** schrijft in zijn jaarlijkse beleidsbrieven steevast 'dat hij de Vlamingen wil verleiden om hun (vracht)wagen vaker in te ruilen voor alternatieven'. Zo wat elke zichzelf respecterende gemeente hanteert heden ten dage het STOP-principe waarbij voorrang gegeven wordt aan Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en dan pas aan de Personenwagen. De statistieken wijzen echter op een heel andere trend. Zowel het aantal ingeschreven auto's (5,78 miljoen op 1/8/2016) als het totaal aantal afgelegde autokilometers (84,2 miljard km in 2015) stijgen in ons land jaar na jaar. De gevolgen van dit massale autoverkeer blijven jaar na jaar onverminderd dramatisch.



Over hoe dit autoverkeer kan verminderd worden ten voordele van duurzame alternatieven schreef ik 'Fifty Ways to Leave Your Car. Duurzame alternatieven voor de auto', de opvolger van 'Leven zonder Auto' uit 2014. De titel verwijst naar dat fantastisch nummer van **Paul Simon** uit zijn lp 'Still crazy after all these years' uit 1975 dat velen ooit troost bood als het lief het had uitgemaakt. Net zoals er 50 manieren bestaan om afscheid te nemen van een lief dat je nog heel graag ziet, is dat ook het geval voor wie de 'innige liefdesverhouding' met zijn auto wil stopzetten. De tekst van 'Fifty Ways to Leave Your Lover' kan daarbij nog helpen ook. Ik denk vooral aan de zin 'Hop on the bus, Gus. Don't need to discuss much. Just drop off the key, Lee, and get yourself free'. Het boek telt 320 bladzijden en bevat 50 aanbevelingen voor een autoless beleid, 50 aanklachten tegen de auto, 50 tips voor een leven zonder eigen auto en 50 getuigenissen die dit illustreren. Daarnaast bevat het ook nog info over hoe ons verplaatsingsgedrag evolueert, over deelauto's en deelfietsen... In het deel 'Mobieler zonder auto' toon ik aan dat je op afstanden van 10 tot 15 km vaak sneller ter plaatse bent met de fiets dan met de auto.

Zoals in 'Leven zonder Auto' wordt in dit boek veel ruimte gegeven aan mensen die zonder eigen auto door het leven gaan. Aan bod komen onderzoekers, schrijvers, vakbondsmensen, gepensioneerden, leerkrachten, jongeren, welzijnswerkers, zelfstandigen... Deze mensen hebben in het mobiliteitsdebat een uniek, inspirerend verhaal te vertellen waaruit steevast blijkt dat er een hoogst kwaliteitsvol leven mogelijk is zonder het bezit van die gemotoriseerde vierwieler. Belangrijkste voorwaarde is dat je woont in de nabijheid van een aantal diensten zoals een openbaar vervoersknooppunt. Een leven zonder auto veronderstelt ook dat je verplaatsingen steeds goed organiseert. Volgens de jongste enquête van **Mobiel Vlaanderen**

bezat in 2015 17,1 procent van de Vlamingen geen auto. Het zijn deze mensen die dagdagelijks perfect aanvoelen wat er moet gebeuren om het gebruik van de auto terug te dringen. Hun verhalen zijn dan ook de inspiratiebron bij uitstek om anderen ertoe te brengen hun auto meer te laten staan of zelfs weg te doen.

Het beleid moet deze 'autolozen' daarom nauw bij het mobiliteitsbeleid betrekken. Zoals men dat met veel ander duurzaam gedrag doet moet men hen hiervoor ook belonen, hetgeen onder meer kan beschouwd worden als een vorm van compensatie voor de ellende die ze moeten ondergaan vanwege dit massale autoverkeer en het feit dat ze nauwelijks profiteren van de massale investeringen die de overheid doet in wegverkeer. Als beloning denken we aan een fiscale bonus en meer nog aan een goedkoop netabonnement van pakweg 200 euro per jaar op het volledige openbaar vervoer - trein, tram, bus, metro - met een maximum van 500 euro per gezin. Ik vind meer algemeen dat vervoersmaatschappijen dit netabonnement aan ieder goedkoop zouden moeten aanbieden. Ik pleit voor een netabonnement op het volledige openbaar vervoer van 1000 euro per jaar met een maximum van 2500 euro per gezin. Netabonnementen maken het openbaar vervoer gebruiksvriendelijker. Zoals bij het autogebruik ga je in dat geval niet elke keer nadenken over de financiële kost van een rit en ben je meer geneigd om je met het openbaar vervoer te verplaatsen om dit abonnement te laten 'renderen'.

'Fifty Ways to Leave Your Car' heeft twee grote luiken. In het eerste hoofdstuk heb ik het over de vele problemen (ongevallen, luchtvervuiling, geluidsoverlast, klimaatopwarming, files, kostenplaatje, autowrakken enzovoort...) waartoe het autoverkeer aanleiding geeft. Wereldwijd sterven er jaarlijks 1,25 miljoen personen in het verkeer, waarvan in 2016 540 in ons land. Voor verkeersslachtoffers maakt het geen verschil of ze moedwillig worden doodgereden door de auto van een persoon wiens brein gebrainwasht is door een radicale interpretatie van de islam of door een andere bestuurder wiens brein gehersenspoeld is door teveel alcohol of iemand die niet in staat was alert te reageren als gevolg van het gebruik van een gsm. Ik vind het hoogst bizar dat in het eerste geval het hele land in volledige staat van paraatheid wordt gebracht, terwijl er in het andere geval - met uitzondering van de extreme situaties - nauwelijks gereageerd wordt en politierechtbanken doorgaans zeer milde straffen uitspreken. Ik geef in mijn boek voorbeelden van gerechtelijke uitspraken waarbij een vrachtwagenchauffeur die al gsm'end een fietser doodreed 3 maanden met uitstel kreeg en een chauffeur die onder invloed van alcohol en drugs tegen hoge snelheid inreed op een vrachtwagen waarbij zijn passagier overleed zes maanden kreeg waarvan vier met uitstel...

**De Wereldgezondheidsorganisatie** raamt het aantal vroegtijdige sterfgevallen door luchtvervuiling voor 2012 wereldwijd op 6,5 miljoen. Het **Europees Milieuagentschap** spreekt voor 2013 van 12.580 doden voor ons land. Het wegverkeer is een belangrijke oorzaak van die luchtvervuiling en in ons land verantwoordelijk voor 12 procent van het fijn stof, 36 procent van de stikstofdioxide en 34 procent van het roet. Vlakbij drukke wegen is dit aandeel vanzelfsprekend veel hoger. Over onze hypocriete omgang met luchtvervuiling ook slechts één bemerking. Dieselgate was door een te grote uitstoot van stikstofdioxide wereldwijd in 2015 oorzaak van 38.000 extra vroegtijdige sterfgevallen waarvan 11.400 in de EU. De EU reageerde op deze onthullingen door... de normen voor stikstofdioxide te versoepelen en de autoconstructeurs meer tijd te geven om eraan te voldoen. Hetzelfde verhaal voor de geplande normen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot die onder invloed van de autolobby recent sterk afgezwakt werden. Het autoverkeer draagt ook sterk bij tot de klimaatopwarming waarover de berichten alsmat dramatischer worden. Bij ongewij-





zigt beleid stevenen we tegen 2100 af op +3,4 °C in vergelijking met de pre-industriële tijd... De CO<sub>2</sub>-uitstoot van transport in **Vlaanderen** steeg in de periode 2005-2015 met 6 procent. Het aandeel van transport in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot nam in die periode toe van 33 tot 36 procent. Ook in **Europa** zien we dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot door wegtransport steeds maar blijft stijgen.

Zoals steeds in het verleden wekt de auto-industrie de indruk dat ze al die problemen op termijn zal oplossen. Thans wordt ons de hemel beloofd met de komst van de elektrische, zelfrijdende auto, net zoals in het recent verleden de dieselwagen zwaar fiscaal ondersteund werd omwille van de lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Momenteel weten we dat dit laatste een leugen was en de diesel bovendien meer fijn stof en stikstofdioxide uitstoot. We dreigen in dezelfde val te trappen met de komst van de elektrische, zelfrijdende wagen. Deze zal wellicht de gevolgen op vlak van luchtvervuiling zoals uitstoot van stikstofdioxide en het aantal ongevallen voor een stuk indijken, maar zal de problemen inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijn stof, inname publieke ruimte, verstoring buurtleven, files en dergelijke geenszins kunnen oplossen. Als je de productie van de auto meerekent - ik denk aan de batterij - stoot de elektrische wagen evenveel CO<sub>2</sub> uit als de bestaande wagens. Bovendien blijft deze wagen omwille van remmingen en wrijvingen met het wegdek nog steeds veel fijn stof uitstoten. Als iedereen overschakelt op elektrisch vervoer zal er bovendien massaal meer elektriciteit nodig zijn en niets laat veronderstellen dat dit allemaal hernieuwbaar zal kunnen. Integendeel. In de huidige discussie rond de sluiting van de kerncentrales in ons land gebruiken sommigen de voor de auto-industrie benodigde elektriciteit als een van de argumenten voor hun pleidooi om er ook na 2025 minstens twee open te houden. De zelfrijdende wagen van zijn kant zal het aantal ongevallen door persoonlijke fouten en wangedrag weliswaar verminderen, maar hier ligt het risico op hacking op de loer. De enige weg naar een oplossing is dus minder auto rijden...

Tot slot enkele van mijn 50 beleidsaanbevelingen. Het is mijn basisstelling dat gezien de ellende die het massaal gebruik van de auto meebrengt we deze nog enkel mogen gebruiken voor noodzakelijke verplaatsingen die men niet tijdig met een ander vervoersmiddel kan doen. De overheid moet zich qua investeringen volgens mij volledig focussen op het faciliteren van duurzame verplaatsingen. Neen dus aan het feit dat minister Weyts het investeringsbudget voor wegenwerken tijdens de resterende jaren van deze legislatuur 2017-2019 met 37 procent verhoogde tot 2,7 miljard. Neen aan de respectievelijk 3,5 en 1,5 miljard die hij wil uittrekken





voor de **Oosterweelverbinding in Antwerpen** en de optimalisering van de Brusselse ring. Volgens het Rekenhof lopen de kosten van Oosterweel en de geplande overkapping van de Antwerpse ring op tot liefst 15 miljard euro. Deze cijfers staan in schril contrast met de 300 miljoen euro die Weyts in de jaren 2017-2019 wil investeren in fietspaden. Ik pleit er net als de **Fietserbond** voor om dat budget minstens te vervielfvoudigen.

Wat de auto betreft pleit ik ook voor het opvoeren van de strijd tegen verkeersongevallen met strengere reglementering, grotere pakkans, zwaardere straffen, veiliger kruispunten zonder kruisend verkeer... Om jongeren op de fiets te krijgen moet de schoolomgeving beter beveiligd. Het concept van de schoolstraat moet uitgebreid worden tot veel gebruikte toegangswegen naar de school. Om de luchtvervuiling aan te pakken moeten auto's met een motor waarin fossiele brandstoffen worden verbrand zo snel mogelijk uit roulatie. Gezien de vele vroegtijdige sterfgevallen door geluidsoverlast afkomstig van verkeer moet het **Agentschap Wegen en Verkeer** veel meer middelen krijgen voor het plaatsen van geluidsschermen. Het autoverkeer moet duurder gemaakt. Uit een recente studie van het Leuvense studie bureau **TML** blijkt dat de externe, maatschappelijke kosten (files, milieu, ongevallen, geluid, schade aan infrastructuur) voor bijvoorbeeld diesels slechts voor 42 procent gedekt worden door de belastingen, voor zware vrachtwagens op diesel is dat 12 procent. Met een forse kilometerheffing a rato van plaats waar men zich bevindt, tijdstip en duurzaamheid van de wagen vangt men vele vliegen in één klap. Ik pleit ook voor een taks op de publiciteit voor de auto's - met dit geld dient de overheid te investeren in publiciteit voor duurzame verplaatsingen - en roep media op kritischer te schrijven over de F1-races, films zoals 'Fast and Furious' en games zoals het 'Grand Theft', die het risicovol rijden propageren.

Overheden moeten het auto- en fietsdelen voluit steunen. Autodeelsystemen moeten als een vorm van openbaar vervoer worden beschouwd en op die manier genieten van een verlaagd btw-tarief. Wat betreft de fietsdeelsystemen, maak ik echter voorbehoud voor de 'free floaters', fietsen die je overal kan achterlaten en met een app kan opsporen en openen. Wegens de overmatige druk op de openbare ruimte heeft Amsterdam ze ondertussen al terug verboden. Bij de invoering van 'free floaters' dient men derhalve steeds rekening te houden met lokale behoeften. Wat betreft de plannen voor de invoering van een app, waarmee je in een oogopslag kan zien welke alternatieven er zijn voor een verplaatsing met de eigen auto, pleit ik er sterk voor om hierin ook informatie op te nemen van gewone autobestuurders die een verplaatsing maken en iemand willen meenemen. Om het carpoolen te stimuleren moeten er op de weg faciliteiten gegeven worden aan auto's met drie inzittenden. Om het liften te promoten moet men hiervoor plaatsen voorzien aan uitvalswegen. Ik pleit voorts voor het optrekken van de fietsvergoeding voor woon-werkverplaatsingen. De 93,5 miljoen die de overheid hiervoor in 2016 uittrok aan fiscale voordelen is 'peanuts' in vergelijking met de 3,7 miljard voor de bedrijfswagens, waarmee overigens onmiddellijk dient worden gestopt. De strijd tegen fietsdiefstallen moet een absolute prioriteit worden. Er zijn hiervoor tal van technische oplossingen met zendertjes. Voor de bakfiets tot slot, dat een zeer interessant middel geworden is voor vervoer van goederen en kinderen, moet de nodige ruimte voorzien worden!

Ik pleit voor de oprichting van een nationale mobiliteitsmaatschappij, met om te beginnen hierin **NMBS, Lijn, Tec** en **MIVB**. Dit maakt het mogelijk één groot vervoersplan op te maken, de tarieven te integreren en een aantal overheadkosten te vermijden. Deze maatschappij zou zich ook op andere activiteiten moeten storten zoals deelauto's, waterbussen, carpoolapps, taxivoer, leerlingenvervoer, mindermobielenvervoer...





en dit door bestaande initiatieven zoveel mogelijk te integreren. Wat de financiering betreft pleit ik er enerzijds voor om paal en perk te stellen aan verspillingen zoals de ministerlonen voor kaderpersoneel bij de NMBS. Ik ben echter ook tegen de zware besparingen die de overheid actueel oplegt omdat de samenleving die wegens al die externe schadeposten van de auto in veelvoud zal terugkrijgen. Specifiek voor de NMBS pleit ik er ook voor dat de overheid opnieuw de miljardenschuld op zich neemt, die voor een belangrijk deel het gevolg is van het debacle van de goederenafdeling **ABX** een 15-tal jaren geleden. De miljoenen rente, die de NMBS jaarlijks moet betalen, vormen de figuurlijke molensteen. Ook de rijpadvergoeding aan Infrabel, die de hoogste is in heel Europa, moet dalen.

Om de werkelijke vraag naar aanbod en kwaliteit van openbaar vervoer te weten te komen pleit ik ervoor om dit grondig te onderzoeken bij de bevolking. In een enquête dient autobezitters de vraag gesteld onder welke voorwaarden zij het openbaar vervoer verkiezen. De openbare vervoersmaatschappijen moeten zich prioritair focussen op aanbod, stiptheid en veiligheid. Veel geld investeren in zelfrijdende bussen, waterstofbussen en dergelijke kunnen volgens mij enkel als die investeringen zich binnen enkele jaren terugbetalen. Als de overheid wil dat men dat doet moet men hiervoor extra budgetten voorzien. Het voor- en natransport van het openbaar vervoer dient verder uitgebouwd. Ik ben er tegen dat de NMBS zoals gepland in de nabije toekomst haar Blue-bike gaat afstoten. Bij stakingen dienen de reizigers op tijd verwittigd te worden. Voorts moet men eindelijk werk maken van meer faciliteiten voor mensen met beperkingen in het openbaar vervoer. De toestand is nog steeds ronduit schrijnend, zeker voor mensen op de bus die hun handicap niet kunnen bewijzen.

De nieuwe European Disability Card biedt hier een oplossing. Ik ben tegen privatisering van de openbare vervoersmaatschappijen, maar wel voor verdere samenwerking met de privé-sector op voorwaarde dat hun aanbod verrijkend is en de tarieven ongewijzigd blijven. Het boek sluit af met een pleidooi om via een goede ruimtelijke ordening het aantal autoverplaatsingen zoveel mogelijk te beperken, het terug naar de steden lokken van jonge gezinnen door deze gezonder te maken, de zorg voor leefbare handelskernen en een pleidooi voor de oprichting van een beweging van autolozers.

**'Fifty Ways to Leave Your Car. Duurzame alternatieven voor de auto', uitgeverij Mundo Culturale, 320 blz, 19,5 euro. Voor meer inlichtingen: [luc.vanheerentals@telenet.be](mailto:luc.vanheerentals@telenet.be)**



# ALLES KAN BETER. EEN COMPLETE RESET VOOR ONS OPENBAAR VERVOER

Guy Hendrix

## 1. KLIMAAT en OPENBAAR VERVOER

De drie grootste bronnen van CO<sub>2</sub> uitstoot in de **Europese Unie** zijn energie, gebouwen en vervoer. Samen zorgen ze voor meer dan de helft van de broeikasgassen.

In de energieproductie is - met vallen en opstaan - de transitie naar hernieuwbare energie volop ingezet. Dat wordt niet meer teruggedraaid. Woningen, kantoren, industriegebouwen worden beter geïsoleerd, intelligenter ontworpen, en zuiniger verwarmd, gekoeld en geventileerd. Dat is op de goede weg, ook al zal het nog lange tijd duren om het hele bestaande gebouwenbestand te renoveren en energiezuiniger te maken.

De vervoerssector blijft het zwarte schaap in het CO<sub>2</sub> verhaal. Ja, moderne auto's verbruiken wat minder brandstof per 100 km. Maar tegelijk blijven er steeds meer auto's en vrachtwagens bijkomen, ook in Europa, en ze rijden meer kilometers per jaar. De elektrische auto kan soelaas brengen, maar die doorbraak laat op zich wachten, en dan blijft de vraag hoe die elektriciteit geproduceerd zal worden.

Op papier zijn bijna alle politieke partijen en verstandige burgers het snel eens : we zouden beter wat meer stappen, fietsen en openbaar vervoer gebruiken, en de auto vaker aan de kant laten. Maar in de praktijk lukt het niet zo goed: er is nog altijd een groot verschil tussen iets weten, begrijpen of beseffen, en er je gedrag consequent aan aanpassen.<sup>1</sup>

Toch is er een opvallende vaststelling : terwijl fietsen de jongste jaren in de lift zit, dank zij betere fietspaden, fietsostrades, deelfietsen en elektrische fietsen, zien we het aantal gebruikers van openbaar vervoer, na meer dan 10 jaar sterke toename, weer teruglopen. Dat is merkwaardig, want voor veel trajecten ben je duidelijk sneller met trein of metro dan met de wagen, die in ons land met wereldrecords filetijdverlies kampt.

Zou het kunnen dat ons openbaar vervoer ondermaats presteert en niet aantrekkelijk genoeg is?

## 2. ONS OPENBAAR VERVOER IS NIET GOED GENOEG

Ik ben een frequent gebruiker en een fervente fan van openbaar vervoer. Ik zie elke dag wat er allemaal misloopt. Mijn collega treinreizigers sussen vaak: *"het functioneert toch redelijk goed"*, *"je raakt toch vlot thuis"*, *"een beetje vertraging is toch niet erg"*, *"alles bij elkaar genomen, allez ça va nog"*. Meer en meer denk ik dat die opstelling geïnspireerd wordt door het vooroordeel dat "als wij, gebruikers, het openbaar vervoer niet meer verdedigen, wie doet het dan wel?". Maar dat helpt ons niet vooruit: we moeten de waarheid objectief onder ogen zien, en helder onder woorden brengen.

Het openbaar vervoer is ons land presteert ondermaats in vergelijking met andere landen. De vier vervoermaatschappijen **NMBS**, **Lijn**, **MIVB** en **TEC** zijn, ondanks herhaalde goede voornemens, nog altijd niet klantgericht. Ze zijn meer bezig met infrastructuur en rijdend

<sup>1</sup> In Vlaanderen zorgen trein en bus voor 19% van alle 'persoonenkilometers'. De auto neemt 76% voor zijn rekening. De verhouding is nu beter dan 20 jaar geleden (15% vs. 82%), maar blijft wel slechter dan in buurlanden als Nederland.

materieel, dan met de vervoersbehoeften en het gebruiksgemak van hun klanten. Het openbaar vervoer is hopeloos versnipperd en werkt niet samen. Het openbaar vervoer wordt politiek mismeeusterd en misbruikt. Er is geen visie, geen aansturing, geen lange termijnplan, geen overzicht, geen regie.

Een station moet een efficiënte transitzone zijn waar honderdduizenden mensen elke dag vlot omswitchen van het ene transportmiddel naar het andere dank zij actuele informatie, goede services en doordachte wegwijzers. Probeer als nieuwkomer eens om in Brussel Zuid - het vlaggeschip van de spoorwegen - de metro te vinden, of welke kant je uitmoet om naar het centrum te gaan.

Het station is ook de plek waar aankomende toeristen een eerste indruk van de stad opdoen. Om in Brussel Zuid te blijven: je wordt niet vrolijk van de aanblik van verzakte perrons met oost-blokwachthuisjes en vervallen luifels uit een ver verleden. En dan moet je nog de doordringende urine-en-javelgeur verdragen als je door één van de grote uitgangen weggaat. Wie ooit in het beruchte station van **Vilvoorde** was, weet dat dit veeleer op oorlogsgebied lijkt.

Het ergste is niet eens dat zulke wantoestanden anno 2017 nog altijd bestaan. Het ergste is: nobody cares. Ze zijn er al decennia, en niemand maakt aanstalten om er iets aan te doen.

De treinen rijden niet stipt volgens het boekje. Het probleem is erger dan men denkt, en de NMBS-data over de stiptheid stellen de zaken veel te positief voor. Treinen doorkruisen heel **België**, en de NMBS meet alleen aan het eindpunt. Zo kan de trein op de hoofdlijn van **Eupen** naar **Oostende** makkelijk tien à vijftien minuten vertraging hebben in **Leuven**, **Brussel** en **Gent**, maar dat verderop netjes inhalen. Als hij op het einde met minder dan 6 minuten vertraging in Oostende binnenrijdt, wordt hij als "stipt op tijd" geteld, terwijl meer dan driekwart van de mensen op die trein effectief te laat aankwam.

Het echte punt voor de reiziger zijn eigenlijk niet die enkele minuten verschil met het boekje. De struikelsteen zijn gemiste aansluitingen : de bus rijdt voor je neus weg, of je mist de volgende trein die je moésto halen. Dan is het vaak 57 minuten wachten op een nieuwe kans. Dat wil niemand, en als dat herhaaldelijk gebeurt, neem je de trein gewoon niet meer. Dan liever in de file sukkelen.

Het blijft een raadsel waarom treinen niet stipter kunnen rijden. Je rijdt op een afgesloten circuit, met een zelf opgestelde dienstregeling, met vooraf vastgestelde snelheden, met seinen en wissels die je zelf regelt en instelt, en dat alles is computergestuurd: er kan niets makkelijker zijn dan dat perfect in de plooi te laten vallen.

In **Zwitserland** rijden treinen gewoon op tijd. Daar ligt ook sneeuw - soms een beetje meer dan hier - en vallen bladeren ook van de bomen. Daar gebeuren ook zelfmoorden op het spoor



en ongevallen aan overwegen. En, klein detail, in Zwitserland rijden drie keer méér treinen over elke km spoorlijn dan bij ons. Er is dus iets anders dat mankeert.

Over dat gebrek aan stiptheid wordt wél politiek kabaal gemaakt. Met de regelmaat van een klok roert het parlement zich. Het regent resoluties, hoorzittingen, en rapporten van het **Rekenhof**. De bedrijven beloven het ene actieplan na het andere, uiteraard met behulp van dure consultants. Bonussen van managers worden gekoppeld aan stiptheidscijfers. Resultaat van al dat slecht theater: nul.

Wat doet de minister, de ultieme verantwoordelijke, die zo'n débâcle op zijn bord krijgt?

**Minister Bellot** heeft ... een brief geschreven aan de spoorbazen om te vragen dat de treinen toch een beetje stipter zouden rijden! Dat hebben zijn voorgangers **Galant, Labille, Magnette, Vanackere** en **Vervotte** ook gedaan. Brieven schrijven, tien jaar aan een stuk! Een minister moet geen brieven schrijven. Een minister moet beslissingen nemen: de juiste bestuurders benoemen, de strategische lijnen uitzetten, investeringen plannen, richting aangeven, prioriteiten zetten, en managers evalueren. Maar op dat vlak geven ze allemaal forfait.

Als je wil dat mensen het openbaar vervoer gebruiken, moeten ze al minstens makkelijk op het perron geraken en makkelijk kunnen in- en uitstappen. Dan heb je treinen nodig met brede deuren en perrons op gelijke hoogte met de treinvloer. In de meeste Europese landen is het een evidentie dat je vlot van het perron op de trein stapt. Bij ons vind je nog honderden stations met te lage perrons, ook in grote steden, waar je letterlijk in de trein moet klimmen, vaak langs een te smal deurtje. Idem bij uitstappen: je moet een sprong van bijna een halve meter maken, soms in slordige en amper verlichte gravel met putten en regenplassen. Dat is niet alleen een (onoverkomelijk) probleem voor rolstoelgebruikers, maar ook voor oudere mensen, mensen met valiezen, met kleine kinderen, met buggies, met fietsen, met krukken, enz.

Zelfs als het perron op goede hoogte gebracht is, slaagt de NMBS erin om problemen te blijven creëren. Zo laat men dubbeldekstreinen rijden op sommige lijnen naar de luchthaven. Mooie instap, jawel, maar dan moet je toch weer vijf trappen op of af naar je zitplaats. Mét je vliegtuigbagage. Wie verzint zoiets?

### 3. WE MOETEN COMPLEET ANDERS GAAN DENKEN OVER OPENBAAR VERVOER

Er zit een diep ingebakken axioma in de manier waarop in ons land over openbaar vervoer gedacht wordt. Het lijkt een cultureel verankerd vooroordeel, dat stevige wortels heeft in de 19<sup>e</sup> eeuw, toen de onstuimige ontwikkeling van de spoorwegen op gang kwam. Je vindt het vaak terug, en merkwaardig genoeg zowel in het rechts als in het links discours.

Tijdens de industrialisering van de 19<sup>e</sup> eeuw ontstond een historische consensus tussen liberalen en katholieken: via de aanleg van een fijnmazig spoornet<sup>1</sup> zouden arbeiders in hun dorpen blijven wonen, en per trein naar de fabrieken in de stad gebracht worden, aan zeer goedkope tarieven. Zo wilde men uitdrukkelijk vermijden dat tienduizenden mensen naar de stad zouden verhuizen, waar ze in volkswijken makkelijk onder invloed van socialistische partij, vakbond en coöperatie zouden komen. Liever op den buiten blijven wonen, en pendelen. Zo bleef men onder het toezien oog van meneer pastoor meer traditionele waarden koesteren.

<sup>1</sup> In het begin van 20<sup>e</sup> eeuw had België meer dan 5.000 km spoorlijnen, een wereldrecord.



De architectuur van het Belgische spoornet en de krachtlijnen van de treindienst zijn bijna honderd jaar op die basisbeginselen gebouwd.

Na de tweede wereldoorlog kende het vervoerssysteem een spectaculaire ommekeer. Stoomkracht ruimt de baan voor de verbrandingsmotor ; mensen en goederen worden voortaan met auto's, vrachtwagens en vliegtuigen vervoerd. De trein verloor zijn leidende rol.

De spoorbedrijven, vrijwel in heel Europa in staatseigendom, werden een instrument om politieke doelstellingen na te streven. Werknemers en goederen goedkoop vervoeren ten voordele van de "economie" is daar altijd deel van blijven uitmaken.

Vanaf het begin van de jaren zestig is de eens zo trotse spoorwegsector in amper tien tot vijftien jaar weggeleden in een lange periode van neergang, sluitingen, verval, en - bijna - overbodigheid. Het geld ging naar nieuwe autowegen, die bij voorkeur tot in het stadshart doordringen. Nieuwe woonwijken en industrieterrainen ontstonden buiten stadscentra, op plaatsen die alleen met de auto bereikbaar zijn. Niemand vond dat erg, want *"iedereen heeft toch een auto"*.

Tussen 1977 en 2011 verdubbelt het aantal personenwagens in ons land, van 2,8 naar 5,4 miljoen. Het aantal treinreizigers daalde van 240 miljoen in 1963 tot een dieptepunt van 140 miljoen in de periode tussen 1986 en 1998. Treinverbindingen, tram- en buslijnen, stations en stopplaatsen werden voorgoed gesloten. Stationsbuurten verloederden.

Alles wijst erop dat in de jaren zestig en zeventig van vorige eeuw weinig of niet nagedacht werd over wat een modern spoorstelsel zou kunnen betekenen in een snel veranderende samenleving. Iedereen ging er automatisch van uit dat de individuele wagen een superieur vervoermiddel was. Bijgevolg werd er geen strategische visie voor de toekomst van het spoor uitgewerkt. Er was geen aanzet tot innovatie. Men bleef grosso modo hetzelfde doen: mensen in de spits naar hun werk of hun school vervoeren. Alleen waren het nu steeds minder blue collar workers, maar eerder overheidsfunctionarissen en bedienden van grote kantoorunits, vaak met Brussel als bestemming.

Het treinrooster is er vandaag nog altijd primair op gericht om pendelaars uit alle hoeken van het land in de spits naar Brussel te brengen, met een "sociaal abonnement", gesubsidieerd door staat en werkgever. Onderliggend worden treinen en bussen, diep ingebakken in ons collectief bewustzijn, nog altijd in de eerste plaats beschouwd als noodoplossingen, een plan B, voor *losers* die zich geen auto kunnen veroorloven.<sup>2</sup>

#### **4. "A developed country is not a place where the poor have cars. It's where the rich use public transportation."**

Dit bekend citaat van **Gustavo Petro** en **Enrique Penalosa**, voormalige burgemeesters van **Bogotá, Colombia**, duikt de jongste jaren overal op, en met reden. De hele wereld focust op duurzaamheid. Openbaar vervoer is energie-efficiënter en is dus beter voor economie en milieu. Vooral steden nemen het voortouw. Logisch, omdat de strijd om schaarse publieke ruimte daar op het scherp van de snee gevoerd wordt. Het onevenredig grote beslag van auto op publieke

<sup>2</sup> *"Het denken over mobiliteit mist elke ambitie. Mensen, zo klinkt het nog altijd in het politieke verloop, kiezen alleen om negatieve redenen voor bus, tram of trein: omdat ze te arm, te jong, te oud, te ziek, te dronken, te lui of anderszins niet in staat zijn om voor de auto te kiezen."*, column Marc Reynebeau, 5 feb 2014.



ruimte (verkeerswegen en parkeerplaatsen) is niet vol te houden. En de giftige vervuiling evenmin.

Het is geen toeval dat een metropool als **New York City** het laagste aantal autobezitters heeft van alle US-steden. Meer dan de helft van de gezinnen heeft er geen auto. In Manhattan zelfs 75%. New York City is de groenste stad in de States, en dankt dat aan zijn complex netwerk van openbaar vervoer, met onder meer het grootste metrosysteem ter wereld, met 472 stations, dat 24/7 opereert.

Dichter bij huis zijn veel mensen vertrouwd met goed presterende openbaar vervoerssystemen in metropolen als **Londen, Parijs, Berlijn, München, Wenen**. Ook kleinere steden en regio's hebben vernieuwende vervoerssystemen uitgebouwd: **Bordeaux, Karlsruhe, Zürich, Kopenhagen, Lyon, Bologna**, enz.

België hinkt achterop bij deze nieuwe ontwikkelingen. Deels komt dat omdat we in ons denken over openbaar vervoer nog teveel vasthangen in de 19<sup>e</sup> eeuw. Dat paradigma moet eruit, en we zullen op een nieuwe manier moeten leren denken over de rol en de taak van openbaar/collectief vervoer in de 21<sup>e</sup> eeuw.

Een vervoersysteem in moderne grootsteden is er niet alleen voor woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Het moet honderdduizenden inwoners, pendelaars en bezoekers op elk moment van de dag gemakkelijk en naadloos van deur tot deur brengen. Railgebonden vervoer zal de ruggengraat vormen van zo'n systeem: stadstreinen, lightrail, metro en tram. Rond die ruggengraat komt een waaier van vervoerdiensten die er haarfijn op aansluiten: bussen, taxis, deelauto's en -fietsen, ferryboten, carpooling, en alle andere denkbare middelen om je verplaatsen.

Als je wil dat veel meer mensen vanzelf vrij kiezen om hun auto achterwege te laten, om tevreden gebruikers van openbaar vervoer te worden, en om bereid te zijn er een faire prijs voor te betalen, dan is een hoge kwaliteitsstandaard gewoon een must. Elke innovatie moet zichtbaar bijdragen aan klantencomfort. Hoge frequentie verzekert vlotte overstappen, en een aanvaardbare reistijd. Voertuigen zijn modern, ruim, proper en geklimatiseerd. Stations en overstapknooppunten zijn veilig, proper en goed aangeduid. Over alle vervoersmiddelen heen is er eenduidige real time informatie over het hele vervoersysteem, zodat je altijd weet welke opties voorhanden zijn. De dienstregelingen worden centraal opgesteld met oog voor de samenhang van het geheel. Het systeem werkt ook in daluren en 's avonds, niet alleen in de spits. Iedere operator hanteert eenzelfde eenvoudige tariefstructuur en één enkel ticketing systeem. Op alle drukke punten is persoonlijke assistentie beschikbaar.

Stedelijke mobiliteitsoplossingen moeten bedacht, gepland en aangestuurd worden in één geheel met stadsplanning, ruimtelijke ordening en infrastructuurbouw. Het design van zo'n geïntegreerd vervoersysteem reikt ver buiten en boven het competentiedomein van één vervoermaatschappij. Noch de NMBS, noch De Lijn, noch de MIVB kan of mag aanspraak maken op de regierol: dit situeert zich op een hoger beleidsniveau, en moet vertrekken vanuit het algemeen belang. Landen en regio's waar het openbaar vervoer goed functioneert, hebben allemaal een "transport authority". Dat is een agentschap van de overheid, met voldoende expertise en onafhankelijkheid, dat op lange termijn nadenkt, dat de plannen uittekent, en dat de uitvoering regisseert, waarbij diverse partners moeten samenwerken in plaats van tegenwerken.

In België bestaat niets dat ook maar van ver daarop lijkt. De vervoermaatschappijen NMBS, De Lijn, en MIVB eisen in dat vacuüm ieder voor zichzelf zo'n plannings- en regierol op. Het helpt niet dat elk van hen op een ander politiek niveau aangestuurd wordt - resp. de **federale regering**, de **Vlaamse regering** en de **Brusselse regering**; en dat die politieke niveaus niet met elkaar overlappen, maar liever elk hun eigen dada's najagen.

Bij gebrek aan enige vorm van vooruitziende en gecoördineerde planning probeert iedere burgemeester of provincie met ijverig lobbywerk "iets gedaan te krijgen" in zijn of haar achtertuin. Zonder duidelijke besluitvorming worden schimmige achterkamers en partijpolitieke kanalen al gauw de aangewezen manier om iets te bereiken. Maar met het rondstrooien van gunsten hier en daar krijg je geen performant geïntegreerd netwerk. Eerder een onsamenhangend lappendeken met foute investeringen, dubbel werk, half werk, tegenstrijdige oplossingen, enz.<sup>4</sup>

## 5. LEREN VAN ZWITSERLAND

Dat het anders kan, toont Zwitserland nu al meer dan twintig jaar. Onder de noemer "RAIL 2000" heeft men vanaf de jaren negentig een brede politieke consensus gesmeed rond een duidelijke visie waar men binnen een jaar of twintig naartoe wil met het openbaar vervoer. Men heeft die visie goed onderbouwd, er duidelijke doelstellingen op gekleefd, een maatschappelijk draagvlak gecreëerd via een succesvol referendum, miljarden financiering daarvoor opzijgezet (onder andere een deel van de btw, en van de accijnzen op benzine), en - vooral - daarna heeft iedereen zich standvastig aan die visie gehouden, en is ze stap voor stap in realiteit gebracht.

Iedereen die de jongste jaren het openbaar vervoer gebruikt heeft om door Zwitserland te reizen of zich in de steden te verplaatsen, heeft kunnen vaststellen hoe stipt, vlot en comfortabel het werkt. Hun openbaar vervoer is een bron van fierheid voor de Zwitsers.

Waar komt het in grote lijnen op neer? Men heeft een gewenste treindienst uitgetekend die men op langere termijn wilde bereiken, en dan stap voor stap gekeken welke investeringen, welke treinstellen, welke aanpassingen in stations, enz. nodig zijn, en in welke volgorde, om

<sup>4</sup> In zijn memorandum aan de partijen voor de federale verkiezingen van 2014 had ook het VBO al de vinger op de wonde gelegd: "Het is hoog tijd om een nieuw tijdperk voor openbaar vervoer voor te bereiden (...) Er is nood aan een overkoepelend mobiliteitsplan voor België waarin alle transportmodi ingezet worden (...). Dat vergt overleg tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus, van gemeentelijk tot federaal (...) Er moet een rationele interactie komen tussen de verschillende vervoersmodi zodat elke modus kan worden ingezet op zijn sterktes. De overlappingsen moeten eruit, de hiaten moeten worden opgevuld. (...) De Brusselse Noord-Zuid-as kunnen we niet langer als centraal knooppunt aanhouden. We moeten inzetten op gedecentraliseerde mobiliteitsknooppunten waar verschillende modi samenkomen en waar overstappen wordt vergemakkelijkt."





dat ideaalbeeld te realiseren. Uitgangspunt is een gecadenceerde treindienst: op elke lijn rijden minstens twee, soms vier of zes treinen per uur en per richting, en dat doen ze elk uur op dezelfde minuut. Dan wordt een netwerk van overstapknooppunten gedefinieerd. In Zwitserland zijn dat de stations in de grote steden. De treinen kruisen elkaar in de knooppunten, ofwel op minuten '00 en '30, ofwel op minuten '15 en '45. Treinen komen iets voor dat moment uit alle richtingen toe, overstappen zijn mogelijk in alle combinaties, en de treinen vertrekken weer kort daarna, op weg naar het volgende knooppunt dat ze moeten halen.

Dat is de basis, de ruggengraat. Maar het gaat niet over treinen alleen. Niemand reist van één treinstation naar een ander treinstation. Je komt altijd van ergens anders, en je moet na de treinrit nog ergens anders heen. Klanten kiezen tussen vervoermiddelen op basis van de totale verplaatsingskost, de totale verplaatsingstijd, en hun subjectieve beleving van wachttijden. De treinservice zal maar aantrekkelijk zijn, als het hele plaatje aantrekkelijk is.

Daarom hebben de Zwitsers hun hele vervoersysteem afgestemd op die nagestreefde toekomstige treindienst: bussen en trams, tandradbanen, ferryboten op de meren, kabelbanen, lokale en private busdiensten, zijn in de loop der jaren allemaal perfect aangesloten op dat eenvormige systeem. Tientallen verschillende aanbieders van vervoer passen hun aanbod allemaal in in het globale plaatje, deels omdat ze ertoe verplicht worden door de regisseur, deels ook omdat ze er het evidente economische voordeel van inzien.

## 6. WAAR WACHTEN WE OP?

De Zwitserse aanpak vindt stilaan meer en meer ingang in andere landen en regio's. Waarom zou dat bij ons niet kunnen? We hoeven niet alles te kopiëren. Ons land heeft een andere geografie. Het bestaande spoornet ligt er, en kan je niet zomaar veranderen. Daar moet je dus van vertrekken. Maar wat houdt ons tegen om dezelfde methode creatief toe te passen?

Een brede consensus creëren rond een gewenst vervoersplan, een toekomstige - ambitieuze - dienstregeling voor pakweg 2035, als de spoorwegen 200 jaar bestaan, met een verregaande integratie en afstemming van de diverse vervoersmodi. En daar dan stap voor stap naartoe werken. Alleen nog investeringen doen die perfect in dat plaatje passen.

Het kan echt niet zo moeilijk zijn, als de wil er is. En je zal zien dat je op het einde van de dag veel méér openbaar vervoer hebt voor evenveel of minder geld.

Waar wachten we op, in dit land met zijn twee grootste steden aan de wereldtop van de files?

Misschien moeten we niet op de politici wachten. Niemand ziet iets positief bewegen in die wereld. Op lange termijn denken is aan hen niet besteed. Alleen wat morgen in krant of TV komt, is van tel.

Op 7 januari 2016 deed professor **Dave Sinardet** een merkwaardige oproep in De Tijd:

*“Ja, er zijn organisaties die de reizigers vertegenwoordigen, maar die slagen er niet in zwaar te wegen op het publieke debat. Wordt het na Ringland niet eens tijd voor Spoorland? Als burgers met expertise in stadsplanning en mobiliteit een geloofwaardig alternatief kunnen ontwikkelen en verkopen voor de Antwerpse mobiliteitsknoop, moet dat toch ook kunnen voor ons spoorvervoer. Lees dit gerust als een oproep. Iemand moet het toch doen.”*

Een paar dagen eerder, op 5 januari 2016, lazen we iets analoog bij **Bart Eeckhout**, commentator bij De Morgen:

*“Er valt heel wat te verbeteren aan ons spoorbedrijf. Waarom proberen de bonden, met alternatieve acties en een bevraging bij ervarings- en andere deskundigen, niet om de motor te zijn van een brede ‘burgerbeweging’ die zélf komt met een plan voor een hervormd en verbeterd spoor? Dat zal gegarandeerd meer knallen dan wat voetzoekers in Charleroi of Luik-Guillemins.”*

Ja dus, waar wachten we op?

**Lezers die interesse hebben om mee na te denken over zo'n burgerinitiatief voor beter openbaar vervoer, kunnen zich kenbaar maken bij de auteur via mail: [guy.hendrix@skynet.be](mailto:guy.hendrix@skynet.be)**





## DUURZAME MOBILITEIT: WAT DENKT DE VAKBOND ER NU EIGENLIJK VAN?

*Greg Verhoeven.*

*Adviseur economie, begroting en mobiliteit op de studiedienst van het Vlaams ABVV.*

### De visie van het Vlaams ABVV

Een krachtdadig mobiliteitsbeleid omvat volgens ons een sterke, publieke basisdienstverlening gecombineerd met voldoende investeringen, alternatieven voor de bedrijfswagen én fiscale maatregelen om het mobiliteitsgedrag te sturen. De beste garantie om hier draagvlak voor te vinden, is het onderwerp laten uitmaken van sociaal overleg.

### Mobiliteit als syndicaal thema

Mobiliteit lijkt op het eerste zicht geen syndicaal thema bij uitstek. Niets is echter minder waar! De structurele congestie in **Vlaanderen**, en bij uitbreiding **België**, waarin we jaarlijks uren tijd verliezen, vaak moederziel alleen in die stilstaande auto: het is wel degelijk een problematiek die we als Vlaams **ABVV** ter harte nemen.

De voor de hand liggende reden is natuurlijk het feit dat een aanzienlijk deel van de mobiliteitsstromen die dagelijks op gang komen woon-werkverkeer zijn. Zo toonde een studie van de **Stichting Innovatie & Arbeid** onlangs nog zeer duidelijk aan wat de negatieve gevolgen zijn van lange pendeltijden op de psychosociale gezondheid van werknemers.

Daarnaast zijn er de economische gevolgen: files mogen dan wel een indicator zijn van economische bedrijvigheid, aanhoudende stilstand betekent investeerders die afhaken, werkgelegenheid die in het gedrang komt.

Tenslotte is er het ecologische aspect, en de negatieve impact van o.a. de uitstoot van zowel de logistieke sector als het personenvervoer op onze leefomgeving en het klimaat. Want ook binnen "de vakbond" leeft het besef dat sociale toekomst onmogelijk is zonder een duurzame transitie (en omgekeerd). Een voorbeeld daarvan is de campagne rond de 'klimaatkameraad'.



Maar wat is dan de weg die we graag zouden willen uitgaan als het aankomt op mobiliteit? Een krachtdadig mobiliteitsbeleid omvat volgens ons een sterke, publieke basisdienstverlening gecombineerd met voldoende investeringen, alternatieven voor de bedrijfswagen én fiscale maatregelen om het mobiliteitsgedrag te sturen. De beste garantie om hier draagvlak voor te vinden, is het onderwerp laten uitmaken van sociaal overleg.

## Publieke dienstverlening

Een degelijk functionerend en duurzaam mobiliteitssysteem staat of valt met de kwaliteit van het openbaar vervoer. **Minister Weyts** kondigde bij zijn aantreden aan het zogenaamde oubollige socialistische concept 'basismobiliteit' af te schaffen en te vervangen door 'basisbereikbaarheid'.

Stellen dat er marge voor verbetering was in de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen, is natuurlijk een open deur in trappen. Stellen dat er ook effectief een visie achter zat is dat echter niet. Het openbaar vervoer zoals we dat kenden ging uit van een aanbod gedreven model, gestoeld op het principe van basismobiliteit. In de praktijk betekende dit: iederéén moet in de mogelijkheid verkeren om op een redelijke afstand van zijn woonplaats het openbaar vervoer te kunnen nemen tegen een schappelijke prijs. Hier werden normen en criteria voor vastgelegd in decreten en besluiten.

Wat dan met basisbereikbaarheid? Op zich hoeft dit geen probleem te vormen, wel integendeel. Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit van een vraag gestuurd model, dat de reiziger centraal stelt. Het gaat dan ook uit (of beter: zou moeten uitgaan) van het basisrecht van iedere burger om sociale, economische, culturele en andere bestemmingen te bereiken en op die manier volwaardig te kunnen participeren aan het maatschappelijk leven.

Laat dat nu ook de primaire functie van het openbaar vervoer zijn: een maatschappelijke en inclusieve rol. In een progressief en duurzaam samenlevingsmodel is geen plaats voor vervoersarmoede, ook niet in de buitengebieden.

## Investeringen

Dit alles vergt natuurlijk ook investeringen. Ok, er zijn efficiëntiewinsten te boeken, maar louter op basis van besparingen zal men er niet in slagen om een degelijk openbaar vervoersmodel uit te bouwen. Er dient geïnvesteerd te worden in het openbaar vervoer, en dat betekent zowel in het materieel als in het personeel dat zich elke dag voor meer dan 100% inzet om reizigers op hun bestemming te krijgen. Goede loon- en arbeidsvoorwaarden en een goede dienstverlening gaan hand in hand, zoals mijn collega Dries **Goedertier** van de **ACOD** studiedienst reeds terecht opmerkte.

Maar een mobiliteitssysteem is natuurlijk meer dan enkel openbaar vervoer, en investeringen dienen dus ook naar meer dan enkel dat te gaan. Het is ondertussen algemeen geweten dat we de mobiliteitsproblematiek (lees: de congestie) niet gaan oplossen door extra rijstroken aan te leggen, maar dat betekent niet dat er geen bijkomende investeringen in mobiliteitsinfrastructuur nodig zijn. We zijn het misschien niet eens met de werkgeversorganisaties over hoe ze gefinancierd moeten worden, waar we elkaar wél vinden is het feit dat investeringen in wegen, waterwegen en spoorinfrastructuur absoluut noodzakelijk zijn om onze toekomstige economische activiteit veilig te stellen.

## Fiscale maatregelen en prijsprikkels

De stilstand in Vlaanderen, en bij uitbreiding België, wordt stilaan een structureel gegeven. De laatste drie jaar is volgens het **Planbureau** de tijd die we in de file doorbrengen zelfs met een derde toegenomen. Rond steden als **Antwerpen** en **Brussel** verliezen we op een jaar tijd gemakkelijk 64 tot 74 uur in de file. En het ergste van al is dat we vaak helemaal alleen in die stilstaande auto zitten, bumper aan bumper in onze eigen individuele kooi.

De economische, sociale en ecologische gevolgen zijn navenant. Als Vlaams ABW beschouwen we dit als een van de grootste uitdagingen waar we in de toekomst mee geconfronteerd zullen worden. Om deze het hoofd te bieden, stellen we twee concrete beleidsmaatregelen voor: een mobiliteitsbudget ter vervanging van de bedrijfswagens, en een slimme kilometerheffing die de mobiliteitsstromen stuurt naar plaats en tijd.

Wat het mobiliteitsbudget betreft, hebben we als Vlaams ABW steeds gesteld voorstander te zijn van een systeem dat de keuzevrijheid van werknemers vergroot, en hen belooft indien ze voor duurzame vervoersmodi kiezen. Onze collega's van de **Federale studiedienst** hebben deze lijn doorgetrokken, door in de **Centrale Raad voor het Bedrijfsleven** (samen met de werkgevers dus) een concreet voorstel uit te werken. Het mobiliteitsbudget zoals de sociale partners in de CRB het zien, biedt werknemers effectief de mogelijkheid alternatieven voor de bedrijfswagen te kiezen, en dit zonder de inkomsten van de sociale zekerheid in gevaar te brengen.

Dan blijft nog over, het sluitstuk van een krachtadig mobiliteitsbeleid: de slimme kilometerheffing. Om het individueel autogebruik te ontmoedigen en de structurele congestie aan te pakken, is een slimme kilometerheffing die varieert naar plaats en tijd de meest effectieve

beleidsmaatregel. Dit neemt niet weg dat het een inherent sociaal onrechtvaardige maatregel is, daar het niets van doen heeft met progressiviteit in haar tarieven. Bovendien stelt ze iederéén voor zijn of haar verantwoordelijkheid: de werknemer in zijn keuze van vervoersmiddel en de moment van de verplaatsing, de werkgever in zijn vestigingskeuze en de mogelijkheden op het gebied van arbeidsorganisatie en tenslotte de overheid, in het aanbieden van een degelijk alternatief voor de wagen en het voeren van een terdege flankerend beleid.

We zijn er van overtuigd dat deze beleidsmaatregelen ons naar een sociaal rechtvaardige en duurzame toekomst kunnen leiden, toch zeker op het gebied van mobiliteit. Ze vereisen moedige keuzes, waarbij een progressieve visie het uitgangspunt dient te zijn. Bovendien vragen ze een verregaande gedragsverandering, en de beste garantie op een breed draagvlak daarvoor blijft nog steeds een op consensus gebaseerd sociaal overleg. Hoog tijd dus voor een mobiliteitspact!





# INTERMEZZO: EINDELIJK REGULATIE VOOR DE LUCHTVAART?

Hannes Knapen

Een avondje op café of een last-minute boeken naar Milaan? In je portefeuille zal je het verschil niet meteen voelen. Snel even googelen en je hebt een deal gevonden voor twintig euro. Vier keer klikken en je vlucht is geboekt. Intuïtief voel je meteen aan dat je vlucht absurd goedkoop is, en dat de milieukosten onmogelijk opgenomen kunnen zijn in die prijs. En dat klopt.

De luchtvaartsector wordt immers al jarenlang ontzien van enige effectieve vormen van milieuregulering. In het **Akkoord van Parijs** komt het woordje luchtvaart niet één keer voor, en nationale overheden geven de regulering uit handen aan de **International Civil Aviation Organization (ICAO)**. Zo zijn we in een situatie beland waar er geen wettelijke normen bestaan rond brandstof-efficiëntie voor vliegtuigen, en zitten we met luchtvaartmaatschappijen die geen cent belasting betalen op kerosine. Daar komt nog eens bij dat we binnen de EU geen BTW heffen op internationale vluchten.

En dat terwijl de luchtvaartsector verantwoordelijk is voor drie procent van de globale uitstoot van broeikasgassen. Daar komt nog eens bij dat de uitstoot van de luchtvaart een grotere impact heeft op de klimaatverandering dan de uitstoot van pakweg ons wegverkeer. Vliegtuigen stoten hun broeikasgassen immers uit op grote hoogte, wat de klimaateffecten van enkele van die gassen (waterdamp, NOx) aanzienlijk versterkt.

## File in de lucht?

Wereldwijd namen meer dan 3,6 miljard passagiers het vliegtuig in 2016, een miljard meer dan tien jaar geleden. En die aantallen stijgen sneller dan ooit tevoren. Dankzij de economische vooruitgang in ontwikkelingslanden hebben steeds meer mensen de middelen om met het vliegtuig op reis te gaan. Daarnaast vliegen ook heel wat mensen de wereld rond voor het werk.

Zo verwacht de **International Air Transport Association** tussen de 6 en de 11 miljard passagiers in 2035, afhankelijk van het beleid dat vandaag gekozen wordt. Voor 2050 spreekt de organisatie over mogelijk 16 miljard passagiers. Als gevolg van die gigantische toename schat het ICAO een stijging van de uitstoot van broeikasgassen van 300 tot 700 procent tegen 2050 (referentiejaar 2005).

## ETS, een eerste poging tot regulering

In 2012 deed de Europese Unie een poging om de uitstoot van de luchtvaartsector aan banden te leggen. Voor het eerst werd de sector opgenomen in het **Emission Trading System (EU ETS)** van de Europese Unie.



In het kort werkt EU ETS als volgt: de EU geeft een beperkt aantal certificaten uit. Per certificaat heb je als bedrijf het recht om 1 ton CO<sub>2</sub> uit te stoten. Energie-efficiënte bedrijven kunnen hun overschot aan certificaten verkopen aan meer vervuilende bedrijven, en omgekeerd. Zo blijft de markt draaiende. Theoretisch leidt dit tot de goedkoopste en meest efficiënte manier om de uitstoot van broeikasgassen te temperen, zonder al te veel overheidscontrole.

Op het systeem is al heel wat kritiek verschenen. Zo had de EU bij aanvang de markt overspoeld met certificaten waardoor de marktprijs al jarenlang veel te laag ligt. Bij het schrijven van dit artikel betaalde je 7,6 euro certificaat. Dat is ver onder de prijs die nodig is om de industrie aan te zetten om te investeren in meer energie-efficiënte productieprocessen.

Maar bijna meteen na de toetreding van de luchtvaartsector tot de EU ETS werden de “scherpste” kantjes er al afgeschaafd. Het VN-orgaan ICAO was op dat moment druk bezig met het ontwerp van de **Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)**. Om de onderhandelingen die hiermee gepaard gingen niet te verstoren moest de invloed van het EU ETS op de luchtvaartsector getemperd worden.

## CORSIA: a license to grow

CORSIA heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen van de luchtvaartsector artificieel op het niveau van 2020 te houden (Het systeem gaat pas van werking in 2021, en zal pas echt op gang komen vanaf 2027). Om dit te bereiken mogen luchtvaartmaatschappijen het teveel aan uitstoot compenseren door te investeren in projecten die de uitstoot in andere sectoren verlagen.

**Nele Mariën** van **Friends of the Earth International** waarschuwt voor heel wat mankementen in dit soort instrumenten. “Hoogstwaarschijnlijk zal CORSIA werken met het **REDD** systeem, waarbij een compensatieproject niet meer moet zijn dan het annuleren van geplande ontbossing, maak niet uit waar. Bossen halen CO<sub>2</sub> uit de lucht, en door ontbossing tegen te houden wordt er dus zogezegd uitstoot “bespaard”. Maar die bossen moeten op de eerste plaats al helemaal niet gekapt worden. Op de koop toe kan je onmogelijk beloven dat de bomen onder het REDD-systeem in de verre toekomst toch niet gekapt zullen worden.”

Ook volgens **Carbon Market Watch** zet CORSIA niet aan op een verlaging van de uitstoot, Volgens hen kan je hooguit een Zero Sum uitkomst verwachten. Elke ton CO<sub>2</sub> die ze uitstoten wordt simpelweg gecompenseerd door het minder uitstoten van een ton CO<sub>2</sub> elders. Van echte vermindering van de uitstoot binnen de luchtvaartsector is er zo geen enkele sprake. Om die reden wordt CORSIA in wel vaker omschreven als een “license to grow”.

Niets garandeert bovendien dat de groene projecten waarin geïnvesteerd worden hun belofte om 1 ton CO<sub>2</sub> te besparen kunnen waarmaken. Dit heeft te maken met de *Environmental Integrity* van het project. Internationale richtlijnen rond environmental integrity bestaan nog niet. In 2015 werden ze uit het akkoord van Parijs gehaald voor het verdrag werd ondertekend. Zolang die richtlijnen niet bestaan blijft het mogelijk dat zelfs de Zero Sum uitkomsten niet behaald worden.

Maar zelfs als het systeem perfect tot in de puntjes werkt wordt er nog steeds zwaar getwijfeld aan de effectiviteit van het instrument. Volgens berekeningen van de **Tyndall Centre for Climate Change Research** lukt het ook met CORSIA niet om de uitstoot te beperken tot wat nodig is om de temperatuurstijging tot 2°C te beperken, laat staan 1,5°C.





# OVER MOBILITEIT EN LEEFKWALITEIT: EEN INTERVIEW MET KOBE BOUSSAUW

*Interview door David Dessers en Hannes Knapen*

**Het besef groeit dat we duurzame mobiliteit moeten promoten. Het komt erop aan om de uitstoot van de transportsector te verminderen door onder andere in te zetten op sterker openbaar vervoer en deelsystemen. We zien dat heel wat steden die omslag ook aan het maken zijn. Wij spraken met Kobe Boussauw, docent ruimtelijke planning en mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel, Cosmopolis Centre for Urban Research.**

**Wat zijn volgens jou de redenen waarom steden vandaag inzetten op een progressief mobiliteitsbeleid?**

Steden groeien in globale termen in populariteit. Zelfs in **België**, waar we traditioneel een hoge stadsvlucht kennen, zien de steden hun bevolkingsaantallen stijgen. Sinds 2000 is het krimpen van de stedelijke bevolking eigenlijk quasi gestopt in België.

Voor een groot stuk valt dat te verklaren door internationale migratie. Daarnaast zit er ook een economische logica achter. Agglomeratievoordelen worden weer belangrijk. Wonen in een stad is opnieuw in waarde aan het winnen. Dit is het gevolg van twee factoren. Ten eerste wordt het organiseren van economische activiteiten in stadscentra positiever gewaardeerd dan pakweg dertig jaar geleden. Daarnaast is de verschuiving naar de diensteneconomie nog steeds volop bezig, en die diensteneconomie is gebaat bij face-to-face contacten. Stedelijke economie trekt dus aan. En daarmee groeit de bevolking.

Je hebt meer inwoners in de stadscentra, en die grotere groep krijgt daardoor ook een groter politiek gewicht. Ze vragen een betere leefkwaliteit, waardoor dit hoger op de politieke agenda komt te staan. Mobiliteit is een bedreiging voor stedelijke leefkwaliteit, maar een toename van het aantal inwoners leidt tegelijkertijd tot een hogere vraag naar mobiliteit.

Het is dus logisch dat er meer draagvlak ontstaat voor de uitbouw van sterke alternatieven. In kleine en middelgrote steden zien we een grotere aandacht voor fietsen, terwijl er in grote steden meer ingezet wordt op metro's, treinen en bussen op vrije bedding. Dat is ook wat ik zie in Belgische steden, misschien met uitzondering van **Antwerpen**.







## De auto moet dus vooral kijken in stadscentra om extra ruimte te creëren?

Ja, maar vooral in combinatie met het verhogen van de levenskwaliteit en de bewegingsvrijheid van nieuwe inwoners. Hoe hoger de bevolkingsdichtheid, hoe moeilijker het gaat met de auto. Die wordt steeds meer buiten de binnensteden gehouden. Tussen steden gebruiken we wel nog altijd de auto, met een heel uitgebreid wegennetwerk waar ons openbaar vervoer vaak voor moet onderdoen.

**Nederland** staat al veel verder op dat vlak. **Amsterdam** groeit snel, nog sneller dan Brussel. Maar dat is daar ook mogelijk omdat het proces er beleidsmatig gefaciliteerd wordt. Er worden veel meer gronden bouwrijp gemaakt en vergunningen voor zeer hoge dichtheden toegekend. Ook aan transport wordt er veel meer getimmerd. De groei van de grotere steden in Nederland gaat voor een stuk ten koste van andere regio's. In België investeren we ruimtelijk gezien veel verspreider, in Nederland is er een duidelijker onderscheid tussen stad en platteland.

Wonen in Amsterdam wordt gestimuleerd door een hoog woningaanbod, de ontwikkeling van de stedelijke economie en sterke investeringen in stedelijk transport. En dat werpt zijn vruchten af. In Amsterdam ligt het cijfer van het aantal auto's per inwoner bij de laagste in Europa. Bij een nieuw woonproject in Amsterdam maakte men zich onlangs zorgen dat de site onvoldoende bereikbaar zou zijn bij de opening. Het ging dan niet over de autoweg die nog niet was aangelegd, want die was er al. Nee, ze maakten zich zorgen omdat de fietspaden nog niet waren aangesloten op het bredere netwerk en omdat er onvoldoende openbaar vervoer passeerde. Ze hebben daar heel andere prioriteiten als het aankomt op mobiliteit en bereikbaarheid.

## Er bestaat dus een andere mentaliteit rond transport dan in België. Vanwaar komt dat verschil?

Nederland is een stuk technocratischer dan België. De groei van de stad wordt er veel meer bepaald door computermodellen, uitgewerkt door technici, academici en ambtenaren. In België is de invloed van lokale politici een stuk groter dan die van computermodellen.

Dat verklaart ook voor een stuk waarom er zoveel spreiding is in Vlaanderen, en waarom je bijvoorbeeld in **Diksmuide** ook heel wat publieke voorzieningen hebt. Volgens het computermodel zouden die voorzieningen daar helemaal niet rendabel zijn. In Nederland wordt er dus ook veel minder op ingezet. Men organiseert er publieke voorzieningen liever in de verstedelijkte regio van de Randstad. Dat zorgt voor een migratiepatroon waardoor er meer volk naar het metropolitane gebied trekt. Dat leent zich op haar beurt goed voor een stedelijk vervoersysteem dat een stuk milieuvriendelijker is, minder impact heeft op de luchtkwaliteit, en minder CO2 uitstoot.

De centrale doelstelling van een stedelijk mobiliteitsbeleid, als je dat relateert aan klimaat, zou erin moeten bestaan om het leven in de stad aantrekkelijker en aangenamer maken. Wonen in de stad kan je doen met een kleinere ecologische voetafdruk dan wonen in een suburbaan gebied of een dorp waar je woont maar niet werkt.

**Dus nog belangrijker dan voertuigen milieu-efficiënter te maken is volgens jou een beleid voeren dat het wonen in de stad aantrekkelijk maakt om zo een andere manier van leven mogelijk te maken?**

Inderdaad, daarom ook dat ik de luchtkwaliteit in een stad, die op zich ook weer samenhangt met CO<sub>2</sub>-uitstoot, een belangrijker thema vind als het over stedelijke mobiliteit gaat dan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het mobiliteitssysteem op zich. Op microniveau is dat natuurlijk wel belangrijk. Als je kan kiezen tussen een elektrisch voertuig of een tram of trolleybus in plaats van een dieselbus, moet je dat zeker doen. Maar mij gaat het meer over de luchtkwaliteit, de lawaaihinder, etc.

**Nu we het hebben over de luchtkwaliteit kunnen we het misschien even hebben over de circulatieplannen in Vlaanderen. In Gent is er de voorbije maanden veel discussie gevoerd over het nieuwe circulatieplan. Er zijn heel wat voorstanders, maar toch ook een pak tegenstanders die de nieuwe rol van de auto in de stad niet zien zitten. Wat is jouw mening over het circulatieplan in Gent?**

Ik heb het plan actief gesteund. Ook in de media heb ik een aantal keer mijn mening over het plan geuit. Mijn grootste kritiek op het plan is dat het er te laat is gekomen. Vorige week was ik op een congres in **Gent** met heel wat Nederlanders, die nadien ook een rondleiding kregen door de stad, met uitleg over het circulatieplan. Zij vonden het allemaal interessant en positief, maar al snel komt de vaststelling dat het wel heel sterk lijkt op het plan van **Groningen**. Dat plan werd ingevoerd in 1977 (*lacht*)! Dus het gaat allemaal niet heel snel.

Maar het is zeker wel ingrijpend. Zo een plan heeft ongetwijfeld een impact op de stedelijke dynamiek. Zo beïnvloedt het de bevolkingsgroepen die je aantrekt, de vastgoedprijzen,... Op termijn krijg je een andere stad.



Je ziet er nu al tekenen van. Zo is er onlangs een bandencentrale op de Ottogracht verdwenen, logisch ook. Blijkbaar gaan ze wel verhuizen naar een nieuwe locatie, maar daar gaat sowieso economisch verlies mee gepaard voor het bedrijf in kwestie. Er zouden mechanismen moeten zijn om zo'n handelszaken te ondersteunen. We moeten namelijk vermijden dat kleine zelfstandigen failliet zouden gaan, dat kan niet de bedoeling zijn van het plan. Maar dat mag geen reden zijn om het plan tegen te houden. Er bestond zeker een draagvlak pro het circulatieplan, en met de opgelopen achterstand werd het tijd dat er een nieuw plan werd doorgevoerd.

De tegenstand komt voornamelijk van een gedeelte van de handelaars in het centrum, maar vooral ook van de inwoners van de randgemeenten, die nu het centrum moeilijker binnen geraken met hun auto. Maar het blijft zo dat de levenskwaliteit binnen de kleine ring er door het circulatieplan gemiddeld significant op is vooruitgegaan.

**In een van je bijdragen in de krant schreef je dat het circulatieplan een logische stap was wanneer je de evolutie van het Gentse mobiliteitssysteem van de voorbije honderd jaar bekijkt. Is een gelijkaardig plan op diezelfde manier ook een logische volgende stap voor andere steden in Vlaanderen?**

Het hangt vooral af van de politieke constellatie. Het circulatieplan van **Brugge** werd ingevoerd in de vroege jaren 90. Ik had het zonet over Groningen, maar Brugge was ook vijftienvintig jaar eerder dan Gent. Je mag de steden niet zomaar vergelijken. Gent en **Brussel** zijn uiteraard veel groter dan Brugge, en je kan daar onmogelijk dezelfde lussen invoeren. Te voet zijn de afstanden veel te groot.

Maar toch is het duidelijk dat de politieke wil in Brugge een stuk sterker is. Die wil is verweven met een intrinsieke interesse in de omgevingskwaliteit van de stad. Brugge heeft daar een traditie in. De auto past er minder in het straatbeeld. Het heeft dus voor een stuk zeker ook met de lokale cultuur te maken.



**Daarstraks verwees je naar Antwerpen als een soort van uitzondering. Tegelijkertijd zien we toch dat mondige burgers zich ook daar mengen in het debat, vooral in de vorm van burgerbewegingen, en dat ook zij heel wat invloed uitoefenen. Hoe kijk je daar naar?**

Op zich is het positief dat mensen bezig zijn met hun eigen omgeving en het niet zomaar overlaten aan politici, maar je moet opletten met veralgemeningen. Antwerpen is een fusiegemeente en de visie op mobiliteit tussen zij die binnen versus zij die buiten de ring wonen is heel groot, en dat zie je ook heel goed in de uitslagen van de gemeenteraadsverkiezingen. Je ziet een heel andere kleur in de meer randstedelijke wijken dan in de binnenstad, en de burgemeester is eigenlijk niet door de binnenstad verkozen. Dat verklaart voor een stuk dat proces. Het heeft ook met geografie te maken. Mochten de gemeenten niet gefusioneerd zijn zou er een heel ander beleid gevoerd worden in Antwerpen stad.



**Om even wat verder in de toekomst te kijken. Zie je rekeningrijden als een brugje naar de toekomst. Kan dit een groot effect hebben op hoe er met de auto wordt omgegaan?**

Mensen zullen rationeler de auto gebruiken en minder rijden, maar het is geen wondermiddel. Onze economie wordt steeds complexer en gespecialiseerder. Voor heel wat verplaatsingen is het alternatief niet zo aantrekkelijk of zelfs onbestaande. En er is een duidelijke druk om ons meer en meer te verplaatsen.

Maar ik ben wel voorstander van rekeningrijden omdat het voor een stuk de druk zou weghalen van het idee dat bijkomende snelwegen het mobiliteitsprobleem wel kunnen oplossen. Want eigenlijk zijn we vandaag - mondjesmaat waardoor het niet zo opvalt - gewoon weer snelwegen aan het verbreden en het bouwen. In stukjes en beetjes, maar het leidt sowieso tot meer auto's. Je faciliteert het verkeer, en een deel van die verplaatsingen heeft nauwelijks economische meerwaarde. Dat is gewoon zo. De milieu-impact is heel duidelijk.

Je zal het zien in de statistieken van het aantal gereden kilometers in België. Dat aantal is nu aan het stagneren, maar als je extra rijstroken aanlegt zal het lijntje in de grafiek weer stijgen, tot die nieuwe rijstroken opnieuw vol staan met files en het lijntje weer stagneert. Rekeningrijden kan er voor zorgen dat we niet constant terugrijpen naar het bijbouwen van rijstroken om onze fileproblemen op te lossen.

**Er wordt ook gesproken over sociale neveneffecten. Mensen die op plaatsen moeten zijn op bepaalde tijdstippen zonder alternatieven. Rekeningrijden zou dus kunnen voor jou, maar het moet hand in hand gaan met een meer performant openbaar vervoer?**

Uiteraard, en ook met wat ik eerder zei over het meer leefbaar maken van de stad zodat mensen dicht-ter gaan wonen bij waar zij werken. Dat hangt allemaal samen. Uiteraard leidt het mogelijk tot meer sociale ongelijkheid. Maar je kan bijvoorbeeld wel een sociaal tarief invoeren voor bepaalde doelgroepen. Dat lijkt dan een beetje op het aanbieden van sociale woningen in de huizensector. Maar je moet dat systeem dan wel erg rigoureuze uitbouwen, en ervoor zorgen dat je de juiste doelgroep bereikt.

**De Vlaamse bouwmeester zei onlangs dat hij gekant is tegen de bouw van nieuwe grote parkeergarages. De combinatie van deelauto's en elektrische en zelfrijdende auto's zal er volgens hem toe leiden dat er in de steden nog maar 10 tot 15 procent van de huidige auto's zullen rijden. Hij waarschuwde dat er veel champignons en witloof gekweekt zal mogen worden indien steden nu nog aan nieuwe ondergrondse parkings beginnen. Is dat de richting die steden volgens jou ook uitgaan?**

Voor een stuk wel, maar dat soort van autoluwe mobiliteit is niet voor iedereen weggelegd. Een dergelijke leefwijze waarbij je je verplaatst met zelfrijdende deelauto's, wat eigenlijk neerkomt op een goedkope taxi, is niet voor iedereen haalbaar. Als we het serieus nemen met stedelijke leefkwaliteit moeten we daarnaar toe evolueren. Maar het betekent ook dat we in de stad een bepaalde doelgroep proberen aantrekken die bereid is om zo te leven, en voor wie dat ook haalbaar is. Er is een groep die dat niet kan. Loodgieters of handelsreizigers moeten bijvoorbeeld sowieso de baan op naar plaatsen die niet op een andere manier dan met de wagen bereikbaar zijn. Er is een significant deel van de bevolking met heel andere mobiliteits-behoefte dan die we net beschreven hebben.

Dergelijke binnensteden moeten mikken op het aantrekken van inwoners die bereid zijn om op een autoluwe manier te wonen. In Amsterdam zie je bijvoorbeeld dat het echt zo is, zeker in het historisch centrum. Maar ook in nieuwbouwwijken zie je dat er mensen worden aangetrokken die zonder of met één auto kunnen en willen leven. Ik denk toch dat we daar naar toe moeten gaan.

In Antwerpen zien we het omgekeerde. Daar bestaat de filosofie van het beleid erin dat we in het centrum hetzelfde moeten kunnen aanbieden als wat er bestaat in **Brasschaat** en **Kapellen**. Men willen hetzelfde type mensen aantrekken, dus de woningen moeten even groot zijn en er moet evenveel parkeergelegenheid zijn. Maar dat werkt niet op een plaats waar de ruimte schaars is. Kijk in dat verband ook naar het beleid rond de **Meir**, die in concurrentie gaat met **Wijnegem shoppingcenter**. Dat kan natuurlijk niet. De Meir heeft andere kwaliteiten, en één kwaliteit helemaal niet, namelijk bereikbaarheid met de auto. En die zal er nooit zijn. Er moet op andere dingen ingezet worden. Het is er gezellig, en je kan je bezoek combineren met een terrasje, etentje of een cultureel bezoek.

**Mogen we als algemene conclusie stellen dat voor jou de link tussen het klimaat en stedelijke mobiliteit vooral te maken heeft met het verhogen van de leefkwaliteit in steden zodat mensen anders gaan leven op manieren die veel duurzamer zijn?**

Ja, het beleid om die leefkwaliteit in de steden faciliteren is inderdaad cruciaal. Het gaat vooral om het aanbieden van een aantrekkelijke woonomgeving die tegelijkertijd duurzamer is. Er is een tijd geweest dat geen haer op het hoofd van een gemiddeld middenklassegezin eraan dacht om in Gent centrum te gaan wonen. Dan spreek ik over de jaren zeventig, begin jaren tachtig. Het stonk hier, overal stonden er auto's, als voetganger en fietser was je een paria en de winkels verhuisden naar de rand van het stad. We hebben dus al een hele weg afgelegd.



# MOBILITEIT IN DE STAD VAN MORGEN

David Dessers

Willen we de klimaatverandering een halt toeroepen zullen we onze mobiliteit helemaal moeten omgooien. De private auto moet écht aan de ketting. Er zijn vandaag veel te veel auto's in ons landje en we leggen veel te veel kilometers met de wagen af. Voetgangers en fietsers moeten letterlijk voorrang krijgen. Daarvoor zijn er grootschalige investeringen in infrastructuur voor voetgangers en fietsers nodig. Met de komst van de elektrische fietsen, wordt de tweewieler ook een alternatief voor de wat langere afstanden en voor het gemotoriseerde woon-werkverkeer. Het openbaar vervoer - trein, tram en bus - zal performanter moeten worden en de private wagen moet plaats maken voor deelauto's. Op 1 augustus 2017 telde België 5.785.447 personenwagens. Op één jaar tijd kwamen er méér dan 70.000 voertuigen bij. Er zouden zo'n 700.000 gesubsidieerde bedrijfswagens rondrijden op onze wegen. Tot tachtig procent van de afstanden die we afleggen met de auto zijn korter dan 15 kilometer. En al dat gemotoriseerd verkeer is goed voor 22,6 procent van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het mag duidelijk zijn: een daadkrachtig klimaatbeleid vereist een echte mobiliteitstransformatie. En toch zien we dat relatief beperkte ingrepen in onze steden vandaag reeds heel wat weerstand oproepen.

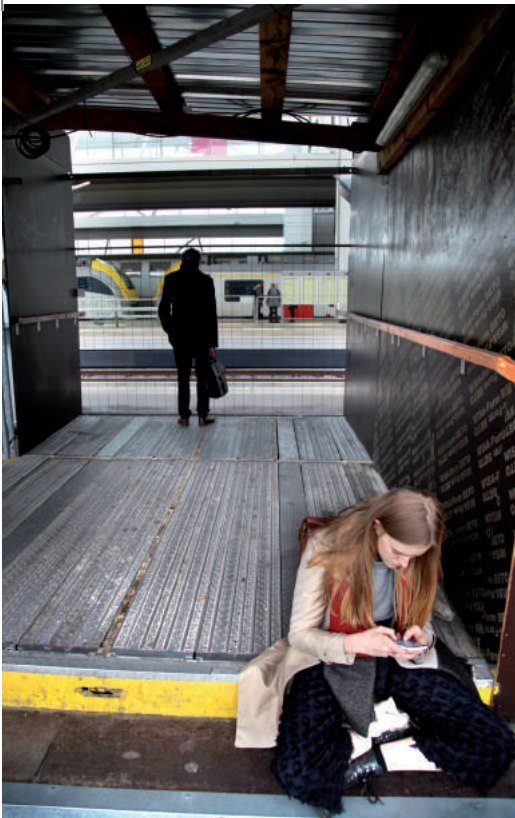
## Steden in actie

Recent voerden **Leuven** en **Gent** een nogal gelijkaardig circulatieplan door. Die plannen zorgen voor grotere voetgangerszones in de kernen, méér autoluwe straten en pleinen, en verhinderen dat auto's kriskras door de stad kunnen rijden. Mobiliteitsdeskundige **Kobe Boussauw**, die ook aan bod komt in deze brochure, vindt die plannen een goede zaak, maar merkt droogjes op dat ze erg gelijken op het circulatieplan van **Groningen**, dat ingevoerd werd in... 1977! Veertig jaar eerder dus. Laten we dus niet te hoog van de toren blazen. Je kunt inderdaad maar beter over de landsgrenzen kijken als je op zoek gaat naar goede stedelijke praktijken. Laten we enkele van die voorbeelden onder de loep nemen.

Zo is er **Kopenhagen**. De Deense hoofdstad zet al vele jaren in op de fiets en het openbaar vervoer. Resultaten blijven niet uit. Met een bevolking van bijna 550.000 inwoners telt de stad ongeveer 265.700 fietsen en 454 kilometer aan fietspaden. De stad telt vandaag méér fietsen dan auto's. 56 procent van de studenten en werknemers gaat met de fiets naar de les of het werk. De fiets is er ook voor toeristen een belangrijk vervoersmiddel. Je vindt er dan ook brede fietslanen, gigantische fietsnelwegen, grote fietsparkings, functionele fietsbruggen, openbare fietspompen en verkeerslichten die afgesteld zijn op de fietser. De stad investeert in verkeerssensoren die voorrang kunnen verlenen aan fietsers en bussen. Dit met als doel om busritten 5 tot 20 procent korter te maken. Fietsers moeten zo 10 procent sneller op hun bestemming geraken. De bussen communiceren hun positie, aantal passagiers en eventuele vertragingen met de verkeerssensoren. Groene lichten kunnen tussen de 8 en 30 seconden verlengd worden om bussen in beweging te houden. Overvolle bussen en bussen met vertraging krijgen absolute voorrang. Om de fietsers vooruit te helpen, worden er "groene golven" voor fietsers voorzien. Dit zijn lange stukken weg waar de lichten zo zijn afgesteld dat fietsers en andere voertuigen aan 19km/u nooit een rood licht tegenkomen. Een ander cijfer dat boekdelen spreekt: de stad telt zo'n 300 fietshandels! Dat kan enkel in een stad waar de fiets furore maakt. Daarnaast zet Kopenhagen dus ook volop in op het openbaar vervoer; bus, trein, metro, waterbus... Er werden 17 nieuwe metrostations geopend in het stadscentrum, wat maakt dat de private wagen steeds meer het onderspit moet delven in de Deense hoofdstad. Het voorbeeld van Kopenhagen toont alvast dat we meer moeten doen dan hier en daar een fietssuggestiestrook aanbrengen.



Voor een ander indrukwekkend verhaal verhuizen we even naar het Zuiden, naar de wereldberoemde Franse wijnstad **Bordeaux**. Het gaat om een stad qua omvang vergelijkbaar met Gent. Ze telt een kleine 240.000 inwoners. Toen het bestuur er een metro wilde aanleggen halfweg jaren 90, kwam daar veel protest tegen. Uiteindelijk zag het bestuur af van die plannen en kwamen alternatieven in beeld. Al snel bleek dat het budget voor de aanleg van een metro volstond om drie nieuwe tramlijnen aan te leggen én de openbare ruimte op te waarderen. Eind jaren negentig werd de metamorfose ingezet. De ingrediënten spreken voor zich: een voetgangerszone van 75 hectare in het centrum, drie tramlijnen, 18 randparkings verspreid rond de stad. In die parkings kan je de wagen een dag laten staan voor 3,5 euro. Een parkeerticket geeft ook toegang tot het openbaar vervoer. Tweehonderd kilometer aan nieuwe fietspaden en 140 nieuwe fietsstations op minder dan honderd meter van bus- of tramhaltes moesten de fiets een fikse duw geven. En die hele ommekeer gebeurde op amper tien jaar



tijd in een stad qua omvang vergelijkbaar met Gent. Vooral de snelheid en de coherentie van dat beleid valt op. De resultaten mogen gezien worden. Het autoverkeer daalde met meer dan 15 procent. Dat kwam vooral het openbaar vervoer ten goede, dat een derde meer gebruikers kende. Het fietsverkeer verdubbelde. En bijna 40 procent van de verplaatsingen in de stad gebeurt te voet. Het aanvankelijke voorbehoud van de handel en horeca, verdween al snel als sneeuw voor de zon. De handel en horeca kwamen dan ook als grote winnaars uit dit verhaal met een omzetstijging van dertig procent. De handel in Bordeaux boomt als nooit tevoren. In Bordeaux valt ook de actieve communicatie rond mobiliteit op. Als bezoeker word je grondig geïnformeerd over de vervoersmogelijkheden die de stad te bieden heeft. En men legt ook uit waarom men de keuze maakt voor een autoluwe stad. Het opvallende mobiliteitsbeleid lokt heel wat geïnteresseerde bezoekers naar de stad. Bordeaux is dus niet enkel nog gekend als wijnstad aan de Garonne.

En dan maken we nog een sprongetje naar **Freiburg**, gekende groene stad aan het Zwarte Woud. De stad telt 220.000 inwoners en 30.000 studenten. Tijdens de tweede wereldoorlog werd ze voor tachtig procent verwoest. De heropbouw gebeurde volgens het middeleeuws plan, waardoor de stadskern hoe dan ook niet veel plaats biedt aan de auto. Freiburg maakte van zijn stadskern een voetgangerszone in 1973 (!). Eind jaren 80 startte een transformatieproces op dat van Freiburg één van de meest duurzame steden van Europa zou maken. Dat uit zich op het vlak van hernieuwbare energie, energiezuinige stadsontwikkeling, maar ook op het vlak van de mobiliteit. Vandaag kan de stad spectaculaire resultaten voorleggen als het over mobiliteit gaat. In deze toch behoorlijk grote stad, opnieuw vergelijkbaar met Gent, heeft slechts één op de vier gezinnen een auto. De ecologische stadswijk **Vauban** werd in de jaren 90 opgebouwd rond een tramlijn, op de site van een oude militaire kazerne. Er wonen vandaag 5300 mensen. Slechts één op de tien







heeft er een auto. Hoe kon men dat resultaat bereiken? De sleutel zit hem in het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Reeds in de jaren 80 kwam er één eenvoudig tarief voor het hele openbaar vervoersnetwerk, wat de gebruiksvriendelijkheid enorm deed toenemen. In 1984 werd een relatief goedkoop maandabonnement ingevoerd, dat de naam 'Milieukaart' meekreeg. Die kaart kon je ook doorgeven aan anderen en gold in het weekend voor het hele gezin. In de jaren 90 werd dat systeem uitgebreid naar de hele brede regio rond Freiburg. De zogenaamde 'Regiokaart' zorgde ervoor dat er 28.500 autoritten per week (met soms ook meerdere inzittenden) voortaan via het openbaar vervoer verliepen. Alleen al in Freiburg zelf zijn er 200.000 ritten per dag (op een bevolking van 220.000). De tram speelt de hoofdrol. Het gaat om toegankelijke trams met groot reizigerscomfort. Tachtig procent van de Freiburgers woont op minder dan 500 meter van een tramhalte. Voorts zijn er bussen. Ook 's nachts blijven 5 buslijnen actief. Daarnaast telt de stad ook 400 kilometer aan fietspaden. Tot slot is het interessant om te zien hoe er nieuwe woonwijken werden opgetrokken rond tramlijnen. Dat geldt ondermeer voor de wijk **Rieselfeld** (12.000 inwoners) en de reeds genoemde wijk Vauban (5300 inwoners). Eigenlijk kan je concluderen: maak de duurzame alternatieven zo aantrekkelijk, gebruiksvriendelijk en kwalitatief mogelijk en ze worden magneten.

## Nieuwe centrumparkings?

Ondanks een opgaande trend om auto's meer en meer te bannen uit de stadskernen, zien we dat er lokale besturen zijn die toch nog grote nieuwe, vaak ondergrondse parkeergarages willen realiseren in hun centrum. Het **Brusselse stadsbestuur** wilde enkele jaren geleden een nieuwe parking bouwen onder het Vossenplein, hartje **Marollen**. Tegen dat plan stak fel protest de kop op en op drie weken tijd ondertekenden meer dan 23.000 Brusselaars een petitie. Uiteindelijk blies het bestuur de plannen af met de mededeling dat er dan elders in de buurt toch een parking zou gerealiseerd worden. Wordt vervolgd dus.

Maar ook het **Leuvense bestuur** plant de bouw van een nieuwe centrumparking onder **park De Bruul**. De parking zou plaats bieden aan 600 wagens en gericht zijn op het aantrekken van bezoekers per auto naar de binnenstad. Ook tegen dit plan wordt er stevig geprotesteerd, ondermeer door de actiegroep **'De Bruul brult'**. De parking zou minimaal 25 miljoen euro aan middelen uit de stadskas kosten, al schatten experts de reële kostprijs een stuk hoger. En dat terwijl de parking eigenlijk niet nodig is. Leuven telt vandaag reeds meer bezoekersparkeerplaatsen dan Gent, een stad die qua oppervlakte drie maal groter is. Bovendien zijn er een aantal grote parkeergarages die grotendeels leeg staan vandaag. De parking op de Philipssite, parkeertoren De Vaartkom, De Kop van Kessel-Lo, je vindt er vele, vele honderden lege parkeerplaatsen. Daarnaast vrezen heel wat Leuvenaars dat het kiezen wordt tussen een park en een parking. De Bruul is een park in een buurt met heel veel (sociale) appartementen en aansluitend op een stukje Leuven met heel wat kansarmoede. Het park is een beetje de collectieve achtertuin van al die mensen, waar er gefeest, gesport, gepraat, geleefd wordt. Precies daar een parking realiseren, roept vele vragen op. Bovendien bevat de bodem in dat lager gelegen deel van Leuven heel wat water. Als je daar een kuip voor 600 wagens in de grond duwt, moet al dat grondwater wel ergens naartoe. De mensen die rond park De Bruul wonen hebben vandaag reeds vaak last van water in de kelder. Ze vrezen dan ook dat de komst van een dermate grote parking tot verdere waterschade aan de huizen kan leiden. Het bestuur wil dus een dure parking realiseren in het centrum van de stad, die erop gericht is om bezoekers per auto aan te trekken. Vanzelfsprekend moet het daarna de bedoeling zijn dat die parking zichzelf terugbetaalt en op de langere termijn winst kan opleveren. Maar dat betekent dus dat het bestuur door dit project er zelf belang bij zal hebben om zo lang mogelijk auto's aan te trekken naar de binnenstad. De bouw van de parking staat dus haaks op de klimaatambities waar de stad graag mee uitpakt. Dit soort van parkings zijn oplossingen uit het verleden, die echter heel lang het mobiliteitsbeleid van een stad kunnen blijven bepalen. Eens de parking gebouwd, zal hij er vele decennia blijven liggen. Of de nieuwe Leuvense parking er nu al dan niet komt, zal de toekomst moeten uitwijzen. Het bestuur zet door, maar dreigt de deadline van de verkiezingen niet te halen. De actiegroep heeft een procedure bij de **Raad van State** lopen, waarmee het de zaken in ieder geval erg vertraagt, maar waarmee het mogelijk ook haar slag kan thuis halen.

De alternatieven voor dit soort van projecten liggen voor de hand. Denken we aan Bordeaux met zijn 18 randparkings, van waar je de overstap kan maken op het openbaar vervoersnetwerk van de stad. Dat is wat er meer en meer ook in onze steden zal moeten gebeuren. Nieuwe centrumparkings zijn echt geen goed idee en allicht zelfs verlieslatend. In oktober 2017 gaf de Vlaamse bouwmeester **Leo Van Broeck** een lezing in het STUK in Leuven. Wat wist die over nieuwe ondergrondse parkeergarages in de 21ste eeuw? Vandaag wordt een private wagen gemiddeld 56 minuten per dag gebruikt. Dat betekent dus dat hij 23 uur en 4 minuten per dag stil staat. Deelauto's worden echter 6 uur per dag gebruikt. En de zelfrijdende auto's van morgen zullen, aldus Van Broeck, makkelijk 8 tot 9 uur per dag gebruikt worden. Door een mix van delen en innovatie zouden we in de stad van morgen nog slechts 10 procent van het huidige aantal wagens nodig hebben. Leo Van Broeck: "Aan alle steden die vandaag nieuwe ondergrondse parkeergarages plannen zeg ik: doe het niet of je gaat morgen heel veel champignons en witloof mogen telen."

Deze toekomstvisie van de Vlaamse bouwmeester, geeft niet alleen aan dat ondergrondse centrumparkings eigenlijk tot het verleden moeten behoren, het geeft ook een idee over hoe de mobiliteit in de stad van morgen er zou kunnen uitzien. Auto's zullen in grote meerderheid



gedeeld worden. Zelfrijdende auto's kunnen nog efficiënter ingezet worden en zullen de facto functioneren als een soort taxidienst. Dat roept natuurlijk vragen op over hoe de mobiliteit via zelfrijdende wagens zal georganiseerd worden. Wie zet deze wagens in? Wij denken dat het belangrijk is om private wagens in ieder geval zoveel mogelijk te vervangen door gedeelde maar ook publiek aangestuurde voertuigen. Bovendien zou het een vergissing zijn om alle heil te verwachten van technologie. Private zelfrijdende en elektrische voertuigen kunnen evenzeer vele maatschappelijke en ecologische problemen met zich meebrengen. Je kunt er evenzeer mee in de file staan. De vervaardiging van elektrische wagens heeft een aanzienlijke milieupact en indien ze rijden op grijze stroom kunnen ze evenzeer een aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen veroorzaken. Bovendien blijven ze de publieke ruimte bezetten en privatiseren. De auto brengt intrinsiek allerhande problemen met zich mee en zal dus in grote mate plaats moeten maken voor de écht duurzame, veilige en sociale alternatieven. De toekomst is aan de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer, dat zo sociaal en ecologisch mogelijk moet ingezet en georganiseerd worden. Bovendien moeten we ook de distributie van goederen in de stad herbekijken. Bevoorrading kan ook op andere manieren. Je kan ervoor zorgen dat leveringen toekomen in distributiecentra aan de rand van de stad om ze van daaruit met ecologische transportmiddelen tot in het centrum te brengen. Ook toelevering via de waterlopen kan een nieuwe piste zijn. De klimaatvriendelijke mobiliteit van morgen zal nog heel wat verbeeldingskracht vergen. Want waarom zouden we niet buiten de lijnen durven denken? In **Azië**, maar ook in **Oostenrijk** en **Frankrijk** wordt er geëxperimenteerd met nieuwe, moderne kabelbanen, om goederen én mensen over kilometers te transporteren. Het zou gaan om vrij goedkope en uiterst efficiënte systemen die vaak energieneutraal werken of zelfs energie opwekken. En voor alle duidelijkheid, die werken niet enkel op een bergflank maar kunnen net zo goed over vlakke trajecten toegepast worden... The sky is the limit.



# Komaan klimaatactivisten!



**De klimaatop van Bonn** bracht eens te meer duizenden klimaatactivisten uit vele verschillende landen op de been. Ook de Belgen waren eens te meer goed vertegenwoordigd. Het klimaat-activisme kent, zoals elke sociale beweging, ups en downs maar is in ieder geval allerminst dood, integendeel. Wij zijn van oordeel dat het klimaat-activisme veel meer dan vandaag zou moeten inzetten op duurzame mobiliteit. We zijn vaak bezig met thema's als hernieuwbare energie, vuile energie, energiebesparing, de toegang tot hernieuwbare energie, maar ook landbouw en voeding. Allemaal belangrijke thema's, maar we benutten onvoldoende het thema mobiliteit om ons pleidooi voor een sociale, democratische en koolstofarme samenleving aan op te hangen. Missen we daar geen trein? De impact van vliegtuigreizen duikt natuurlijk wel eens op in onze pleidooien en ooit organiseerden we een klimaat-actiekamp nabij de **luchthaven van Bierset** om ondermeer de import van versproducten uit andere werelddelen aan de kaak te stellen. De dagdagelijkse mobiliteit is niet alleen verantwoordelijk voor een flinke hap van de CO2-uitstoot, ze biedt ook kansen om ons klimaatverhaal uit te leggen en te concretiseren. Enkele argumenten op een rij:

## 1. Propere mobiliteit is een basisrecht



Net als bij hernieuwbare energie, kunnen we vertrekken vanuit het idee dat alle mensen recht hebben op een vlotte verplaatsing en dat alle mensen, los van de dikte van hun portefeuille, het recht moeten hebben om dat op een manier te doen die de kleinste mogelijke impact heeft op de planeet. Dat is één van de redenen waarom we hoofdzakelijk opteren voor collectieve, publieke en gedeelde vervoersmodi. We staan hoe dan ook voor een ingrijpende ommekeer op het vlak van mobiliteit. Als we die laten organiseren door de markt en de commerciële bedrijven komen we heel snel uit bij valse oplossingen, zoals de loutere elektrificatie van de private wagen, en zullen er heel snel nieuwe ongelijkheden gecreëerd worden. Vandaag zien we reeds hoe het openbaar vervoer afgebouwd wordt en de salariswagen geen strobreed in de weg wordt gelegd. Propere mobiliteit moet een recht zijn voor iedereen. Laat dat het vertrekpunt zijn.

## 2. Mobiliteit brengt mensen in beweging



Hoewel mobiliteit niet het eerste thema lijkt van de klimaatbeweging in ons land, stellen we vast dat het thema hoe dan ook vele mensen in beweging brengt. In **Antwerpen** heeft er zich een enorme burgerbeweging ontwikkeld rond de mobiliteitsknoop in en rond de stad. Actiecomités als **St(r)aten Generaal** en **Ademloos** hebben er de grote verdienste dat ze de Lange Wapperbrug, een immens viaduct van bijna 2 kilometer, dat over een volkswijk in Antwerpen zou gebouwd worden, hebben tegen gehouden. De burgerbeweging **Ringland** wist er de overkapping van de Antwerpse ring op de politieke agenda te zetten. In tal van Vlaamse steden zien we nieuwe **Critical Mass Bike Rides** ontstaan, die meer ruimte voor de fiets in de stad opeisen. Er zijn de actiecomités die ontstaan tegen de bouw van nieuwe centrumparkings. Het oprukkende fijn stof zorgt voor allerhande acties en maakt duidelijk hoe ondemocratisch het autoverkeer wel is: Je kunt vaststellen dat het vaak de minder begoede mensen zijn, die in

slchter gelegen buurten wonen, waar het fijn stof piekt. Ze hebben vaak geen eigen wagen, maar krijgen veel meer af te rekenen met de gevolgen van het autoverkeer dan de beter begoede mensen in de groene rand. Bovendien zijn mensen met kleine inkomens veel meer aangewezen op de publieke ruimte dan mensen die in grotere huizen met private tuinen wonen. Ook de circulatieplannen die doorgevoerd worden in verschillende Vlaamse centrumsteden, zorgen voor het nodige maatschappelijke debat. De klimaatbeweging kan dit aangrijpen om zelf ook in actie te komen en in te haken op het maatschappelijke debat dat gaande is.

### 3. Klimaatbeweging en vakbonden zijn elkaars bondgenoten



De vakbonden van het openbaar vervoer hebben vandaag alle redenen om alert te zijn. De regering liet reeds ballonnetjes op om de **NMBS** gedeeltelijk te privatiseren. Waar dat toe leidt, kan je bijvoorbeeld in **Engeland** vaststellen, waar je veel betaalt voor een treinrit, terwijl de dienstverlening te wensen over laat. De spoorinfrastructuur werd na de privatisering dermate verwaarloosd dat men een deel van die infrastructuur uit pure noodzaak terug in publieke handen heeft moeten nemen. De veiligheid was niet langer gewaarborgd. Maar als je de kranten erop naslaat, vind je maar weinig begrip voor de acties en stakingen van de openbaar vervoersvakbonden. Terwijl het gebrekkige mobiliteitsbeleid in dit land ervoor zorgt dat we te pas en te onpas te maken krijgen met monsterfiles, waarin zovele mensen uren staan aan te schuiven, wordt een sporadische staking meteen afgeschilderd als 'de gijzeling van de eeuw'. Van stakingen berekenen we meteen de maatschappelijke kostprijs, terwijl het buiten kijf staat dat de factuur van de files er een veelvoud van bedraagt. Mobiliteit is nu net het thema waarop de klimaatbeweging en de vakbonden elkaars bondgenoten kunnen zijn in de strijd voor publieke, gedeelde en sociale oplossingen voor zowel het mobiliteits- als het klimaatprobleem. Een alliantie van beide zou een heel sterk maatschappelijk signaal kunnen geven. Of zoals de gekende Canadese klimaatactiviste **Naomi Klein** het uitdrukt: "Stakende spoorwagearbeiders zijn de klimaatactivisten van de 21ste eeuw".

### 4. Mobiliteit stopt niet aan onze grenzen



In zowat alle Europese landen zien we vandaag bewegingen opstaan voor een andere, duurzame mobiliteit. De klimaatbeweging is altijd bij uitstek een internationale beweging geweest. Logisch, gezien klimaatverandering een mondiaal fenomeen is. Mobiliteit is een thema waar rond we ook op Europees en mondiaal vlak kunnen mobiliseren en organiseren. In een Europese Unie die tot hier toe vooral privatiseringen en liberalisering oplegt aan de lidstaten, kan de klimaatbeweging net op die schaal ijveren voor een Europees openbaar vervoer, voor een regulering van het vliegverkeer of voor een Europees verbod op verbrandingsmotoren. De inzet is bijzonder groot en na **Dieselgate** weten hoe ver de invloed van de autolobby reikt. Hoog tijd om een krachtige tegenbeweging op Europees niveau op te bouwen. We beschikken vandaag reeds over heel wat netwerken van waaruit internationale campagnes kunnen opgezet worden.

De klimaatbeweging zou het thema mobiliteit nog meer dan vandaag moeten omarmen en er acties en campagnes rond opbouwen. Het is bij uitstek een thema waarbij we klimaateisen kunnen verbinden met eisen voor sociale rechtvaardigheid. Bovendien gaat het om een heel concreet thema, waar mensen dagdagelijks mee te maken krijgen. Een uitgelezen kans dus om ons klimaatverhaal bij brede lagen van de bevolking binnen te brengen. Waar wachten we op?



## INHOUDSTAFEL

<b>Inleiding: Mobiliteit en het klimaat</b>	<b>3</b>
<b>Er bestaan wel degelijk 'Fifty Ways to Leave your Car'</b>	<b>5</b>
<b>Alles kan beter. Een complete reset voor ons openbaar vervoer</b>	<b>10</b>
<b>Duurzame mobiliteit: wat denkt de vakbond er nu eigenlijk van?</b>	<b>18</b>
<b>Intermezzo: Eindelijk regulatie voor de luchtvaart?</b>	<b>21</b>
<b>Over mobiliteit en leefkwaliteit: een interview met Kobe Boussauw</b>	<b>23</b>
<b>Mobiliteit in de stad van morgen</b>	<b>29</b>

[info@climaxi.be](mailto:info@climaxi.be) • [www.climaxi.be](http://www.climaxi.be)

**STEUN CLIMAXI MET EEN VRIJE BIJDRAGE OP BE40 0016 3236 1163**

Werkten mee: Hannes Knapen, David Dessers, Guy Hendrix,  
Luc Vanheerentals, Greg Verhoeven  
Vormgeving en Foto's: Jo Clauwaert • Creation&DeVotion Productions bvba  
[cdvproductions@skynet.be](mailto:cdvproductions@skynet.be)

### Contacten:

Kantoor Herzele: 0496/71.84.72  
Kantoor Gent: 09/242.87.52  
Climaxi Vlaams-Brabant: [climaxi.vlaamsbrabant@gmail.com](mailto:climaxi.vlaamsbrabant@gmail.com)  
Climaxi Antwerpen: [Katrin.vdt@gmail.com](mailto:Katrin.vdt@gmail.com)  
Climaxi Oostende: [johanbultiau@gmail.com](mailto:johanbultiau@gmail.com)



**Vlaanderen**  
verbeelding werkt



Met steun van de Europese Unie en de Vlaamse Overheid.  
De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit document ligt volledig bij Climaxi.

