

milieu en ontwikkeling in Rio de Janeiro (1992). De resultaten van deze VN-conferentie naar een toekomstbeleid toe waren ontgoochelend, gedeeltelijk omwille van de spanningen tussen ontwikkelde en ontwikkelingslanden inzake energiebronnen en hun exploitatie.

Intussen (1996) is het tweede IPCC-rapport klaar. In vergelijking met het vorige weten we beter welke menselijke activiteiten het globale klimaat beïnvloeden, doch vele onzekerheden blijven bestaan. Het is echter algemeen aanvaard dat de verandering in klimaat, geïnduceerd door menselijke impact, een onomkeerbaar proces is. Het zou 50 tot 100 of meer jaren vragen voor het klimaat zou terugkeren naar een pre-industriële staat.

De bal ligt in het kamp van politici en beleidsmensen. Moet de mens zich aanpassen aan een (op geologische tijdschaal) zeer snel veranderend klimaatstelsel of worden daadwerkelijk stappen ondernomen om op wereldschaal de toename van broeikasgassen te verminderen of een halt toe te roepen? Een klimaatverwarming lijkt onvermijdelijk omwille van de huidige menselijke impact en die in het verleden. De verwarming die zich in de toekomst zal voordoen (zowel de hoeveelheid als de snelheid) kan grondig bepaald worden door een globale politiek inzake CO₂-productie, landgebruik, landbouw en de productie van CFK's.

Bolin, B., *Climate change: what do we know, what is uncertain? Abstracts of the Seminar 'Climate and Ozone: at the dawn of the third millennium'*, Brussels, 13 and 14 May, 1996.

Houghton, J.T., Jenkins, G.J. and Ephraums, J.J., *Climate change: the IPCC Scientific Assessment*, 1990, Cambridge University Press, Cambridge.

Houghton, J.T., Callander, B.A. and Varney, S.K., *Climate change 1992: the supplementary report to the IPCC scientific assessment*, 1992, Cambridge University Press, Cambridge.

White, I.D., *Climate Change and Human Society*, 1995, Arnold, London.

**Stilstaan bij mobiliteit : zeven stellingen om er wat beweging in te krijgen
door Toon Colpaert - 23 juli '96**

Stelling 1. De mobiliteitsexplosie is één van de meest ingrijpende veranderingen die zich in de 20e eeuw heeft voorgedaan. Sinds de tweede

wereldoorlog heeft die mobiliteitsexplosie niet alleen de verviervoudiging van de economische rijkdom in de hand gewerkt, maar ook de enge dorpsmentaliteit helpen doorbreken. Landschappen, dorpen en steden dragen er de fatale sporen van, terwijl ook het patroon van wonen, werken, uitgaan en vrijen erdoor getekend wordt. Ook in het gezinsbudget valt die mobiliteitsexplosie goed te merken. Om zich ieder jaar steeds meer te kunnen verplaatsen, heeft een doorsnee Vlaams gezin daar 11,1% van het gezinsbudget voor over. Dat is bijna evenveel als voor voedingsmiddelen en bijna zeven keer meer dan we uitgeven aan musea, bioscopen, theaters, concerten, kermissen, boeken, kranten en tijdschriften tesamen.

Stelling 2. De auto en het vliegtuig zijn de dominerende krachten geworden achter die mobiliteitsexplosie. Voetgangers, fietsers, tram- en busgebruikers en in iets mindere mate treinreizigers zijn op grote schaal overgestapt naar de auto. De privé-voordelen van de auto zijn overweldigend: flexibiliteit, beschikbaarheid van deur tot deur, comfort, privacy, status en prestige. Ondanks de schromelijke onderschatting van de kosten en een moorddadige onderschatting van de veiligheidsrisico's, is er geen enkel ander vervoermiddel dat in de ogen van de doorsnee Vlaming zoveel voordelen biedt. Als het om kosten en prestige gaat, gaat dat ook op voor het vliegtuigverkeer dat door de taksvrije kerosine kunstmatig goedkoop wordt gehouden.

Stelling 3. De nadelen van die mobiliteitsexplosie zijn niet alleen in een overvloed aan rapporten beschreven, maar ook steeds meer Vlamingen ondervinden die aan den lijve: uren tijdverlies in de files, duizenden verkeersslachtoffers, oorverdovend lawaai, ademhalingsproblemen voor kinderen en ouderen, vervuilde grond en geurhinder rond benzinstations, toeneemende verkeersagressie, het laatste beetje open ruimte dat dreigt verloren te gaan. Uit elk onderzoek blijkt dat de mensen zich daar steeds meer bewust van zijn ... en dan gewoon verder doen zoals ze al zo lang bezig zijn. Zowel bij links als bij rechts, bij materialisten als postmaterialisten is het uitermate moeilijk om het dagelijks mobiliteitsgedrag ten gronde te veranderen. Bij de enen

omdat ze geen goesting of er grote belangen bij hebben, bij de anderen omdat ze nog altijd wachten op de grote structurele veranderingen die éérs door de overheid moeten gerealiseerd worden.

Stelling 4. De klassieke alternatieve kijk op vervoer en verkeer uit de jaren zeventig blijft bij vele - progressieve - Vlamingen nog altijd doorwerken. Zorg overal voor meer, comfortabel en goedkoop openbaar vervoer en de kern van het probleem is opgelost. De laatste jaren hebben zich daar wel twee varianten op geënt. Een materialistische variant die ervan uitgaat dat nu de kleine man zich eindelijk ook een auto kan veroorloven, het niet het moment is om die het leven lastig te gaan maken door de benzine duurder te maken, parkeertarieven fors te verhogen of stadscentra volledig verkeersvrij te maken. Wie met een Mercedes rijdt is ongetwijfeld rijk genoeg om daar een uitweg voor te vinden, maar dat ligt helemaal anders voor een Polo-rijder die niet zo goed bij kas zit. De postmaterialistische variant ziet wel iets in het doorrekenen van de externe kosten aan de automobilisten en het verkeersarm maken van onze steden, terwijl in deze variant ook de fietsers (en voetgangers) herontdekt worden. Toch hebben beide varianten als gemeenschappelijk kenmerk dat ze te weinig oog hebben voor een overgangsstrategie, waarbij rekening wordt gehouden met de abominabele erfenis uit het verleden (o.m. op het vlak van de ruimtelijke wanorde met zijn lintbebouwing en winkelboulevards) en met de zware inspanningen die éérs zullen nodig zijn om valabele structurele alternatieven (van een nieuw vestigingsbeleid tot een beter gemeenschappelijk vervoer) te kunnen uitbouwen.

Stelling 5. De mobiliteitskwestie zou wel eens het thema van een nieuwe klassenstrijd kunnen worden, ook al zou Karl Marx zich daar helemaal niet in herkennen. Binnen de klasse die 'de auto, mijn vrijheid' hoog in het vaandel voert, mogen we ons verwachten aan een enorme verscheidenheid: met de lobbyisten van de auto-industrie (van Febiac tot de VTB-VAB), de wegenbouwers, vakbonden uit de auto-assemblagebedrijven en het wegtransport, reclame-jongens, garagisten, handelsvertegenwoordigers, ploegenarbeiders en

hyper-flexibele arbeiders en bedienden die buiten de normale uren van en naar hun werk moeten pendelen, jonge moeders die hun kinderen uit vrees voor verkeersongevallen met de (tweede) auto naar school brengen, macho's die menen dat hun eigen uitstraling en kracht recht evenredig is met het aantal PK's onder de motorkap. De klasse die van 'minder automobilitéit' 'een eerlijke zaak' wil maken is kleiner, maar zeker even verscheiden: met de trein-, tram- en busconstructeurs, aannemers van HST-lijnen, spoorvakbonden, jonge gezinnen die in dorpskernen wonen die door een expressweg doormidden worden gesneden, ouderen die alleen maar de tram of de bus hebben om nog eens hun kleinkinderen te kunnen bezoeken, pendelaars die de files en de verkeersagressie beu zijn, natuurliefhebbers, fietsers en voetgangers.

De mobiliteit tussen die twee klassen mag niet onderschat worden. Verlichte wegtransporteurs die inzien dat we op een verkeersinfarct afstevenen schakelen nu reeds over naar het spoor, de binnenvaart en het gecombineerd vervoer. Maar gefrustreerde pendelaars die slechte ervaringen hebben met het openbaar vervoer stappen even snel weer over naar de auto. Zij voegen zich dan bij de grote groep twijfelaars en conditionalisten: ze willen best hun flexibele en comfortabele auto wat minder gebruiken, maar dan moet er eerst een betrouwbaar alternatief uitgebouwd worden dat niet de nadelen, maar wel de voordelen van de auto in zich verenigt. In afwachting verkiezen ze dan maar hun auto.

Stelling 6. We hebben er alle belang bij om een klassenstrijd rond de mobiliteitskwestie te voorkomen. Dat zal geen gemakkelijke klus zijn, want in de komende 15 jaar verwacht men nog eens een toename van minstens 40 % van de mobiliteit in Vlaanderen, met alle gevolgen vandien voor de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid van ieder van ons. Verschillende manieren om daarop te reageren leveren echter op lange termijn ofwel te weinig resultaten op, ofwel worden de gevraagde inspanningen sterk onderschat.

De technologische optimisten zoeken vooral hun heil bij de intelligente 3 liter-auto, een dynamisch verkeersmanagement (met toeritdosering

en geautomatiseerd blokrijden bijvoorbeeld), hoogwaardige verkeersinformatie, nieuwe (vooral ondergrondse) verkeersinfrastructuur, apart ingerichte betaalstroken (pay-lanes), telewerk. Op zichzelf zijn dat meestal zinnige en noodzakelijke maatregelen, maar jammer genoeg zijn ze ontoereikend. Ze kunnen het leed verzachten en wat tijd helpen winnen, maar meer niet. De winst zal immers weer grotendeels teniet worden gedaan als het aantal autokilometers gewoon zoals vroeger blijft stijgen. En de hoop dat moderne communicatiesystemen de vraag naar mobiliteit zouden helpen verminderen zou wel eens net zo ijdel kunnen zijn als de hoop dat het gebruik van computers zou leiden tot papierenloze kantoren.

De structurele conditionalisten willen eerst en vooral de structuren grondig veranderen en daarna een veeleer pijnloze overstap realiseren van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer en de fiets. De structurele maatregelen die zij voorstellen - zoals een strikt vestigingsbeleid, meer en beter gemeenschappelijk vervoer, verkeersvrije stadscentra en een ambitieus fietsplan - zijn absoluut noodzakelijk, maar zij onderschatten dikwijls de tijd, de centen en de eigen inspanningen die nodig zijn om die structurele veranderingen te realiseren. Zo vergt het overstappen van 10% van de automobilisten naar het openbaar vervoer bijna een verdubbeling van de capaciteit van de spoorwegen en van het stads- en streekvervoer. Dat vergt jaren aan een stuk tientallen miljarden extra investeringen en exploitatiesubsidies vanwege de overheid, die ergens anders zullen moeten gehaald worden: bij het budget voor de wegeninfrastructuur, bij de automobilisten, bij de gewone belastingbetalers... of bij de gebruikers van het openbaar vervoer.

Dat betekent dat wij al die tijd reeds meer zullen moeten betalen om de capaciteit van het openbaar vervoer fors te verbeteren, maar dat we tegelijkertijd nog met heel wat beperkingen en hinder zullen geconfronteerd worden als gevolg van de vele werken die aan gang zijn. Het lijkt wel op de quadratuur van de cirkel en zo zijn er jammer genoeg meer voorbeelden te geven (o.m. op het vlak van het goederenvervoer, waar 80% van het vervoer met vrachtwagens plaatsvindt binnen een afstand van 70 km, waar

voor trein en schip geen reële alternatieven zijn).

De anti-economisten hebben aan al die cijfers geen boodschap en vinden het verkeerd om alles vanuit een economische en financiële hoek te bekijken. Voor hen is duurzame mobiliteit een kwestie van overleven, waarbij de maatschappelijke voordelen van de trein, tram, bus of fiets zo frappant zijn dat dit op zichzelf moet volstaan om daar absolute voorrang aan te geven. Bedrijfs-economische overwegingen - de kosten van een locomotief, een tram of een eigen fietspad - zijn voor hen minder relevant en verstoren veeleer het mooie kosten-baten-plaatje op breed maatschappelijk vlak. Gemakshalve vergeten zij nogal eens dat het absoluut nodig is om de maatschappelijke kosten en baten om te zetten in bedrijfs-economische kosten en baten, willen we de werking van De Lijn en de NMBS bijvoorbeeld niet compleet onmogelijk maken. Maatschappelijk hebben deze anti-economisten het gelijk aan hun kant, maar willen ze ook gelijk halen, dan zullen ze hun koudwatervrees voor een bedrijfseconomische vertaling daarvan zeker moeten overwinnen.

Stelling 7. Als de duurzame realisten het willen halen, dan zullen ze van de mobiliteitskwestie één van de kernpunten moeten maken van hun project van ecologische modernisering. Dat het om een korf van uitgebalanceerde maatregelen moet gaan, is nu wel bekend: op het vlak van ruimtelijke ordening, het vestigingsbeleid, het verkeersarm en verkeersvrij maken van stedelijke centra, het doorrekenen van alle kosten van infrastructuur, verkeersongevallen, geluidshinder, milieuvervuiling en files naar wie die kosten in het verkeer ook veroorzaakt, het ontwikkelen van alternatieve transporttechnologieën, het stimuleren van telewerk, telewinkelen en online conferenties, een dynamisch verkeersmanagement en vooral het afremmen van het autoverkeer door het langzaam verkeer van fietsers en voetgangers en het gemeenschappelijk vervoer (van de belbus tot de Thalys van Parijs naar Amsterdam) fors te versterken. Samen met de concrete opvulling van die maatregelen, is het vooral belangrijk goede methodes te vinden om dat beleid tot een goed einde te brengen.

Er moet overal in dezelfde richting aan dezelfde koord getrokken worden, m.a.w. er is nood

aan een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Nuchter beschouwd hebben de ministers van financiën, economische zaken, middenstand en KMO's, toerisme en buitenlandse handel eigenlijk meer hefboomen in handen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid dan de ministers van vervoer. Zoals er inspecteurs van financiën zijn, kan er misschien ook een kader van mobiliteitsinspecteurs gecreëerd worden om alle belangrijke beleidsbeslissingen op hun mobiliteitseffecten te onderzoeken en bij te sturen.

Duurzame mobiliteit is geen one-issue-aangelegenheid meer. Er moet meer en meer in termen van complementariteit gedacht en gewerkt worden. Het gecombineerd goederenvervoer over de weg, het spoor en de binnenvaart is daar een goed voorbeeld van, maar ook op het vlak van het personenvervoer komt het erop aan de verschillende vervoersmogelijkheden optimaal aan te wenden. Wie de woensdagavond om 23 uur nog van Poperinge in Brugge moet geraken, mag daar voor mijn part best de auto voor gebruiken. Maar wie elke dag van Dendermonde naar Brussel moet naar het werk, moet over goed, frequent en comfortabel openbaar vervoer kunnen beschikken. En naar de bakker om de hoek ga je hoe dan ook best te voet of met de fiets (terwijl nu nog 35% van de verplaatsingen van minder dan 5 km met de auto worden afgelegd). Tegelijkertijd moeten er ook meer mogelijkheden gecreëerd worden voor hybride vervoersmodi, die niet in een klassiek hokje (van privé- of zuiver openbaar vervoer) onder te brengen zijn: de belbus, de fuifbus, de treintaxi, de park-and-ride-systemen, het gedeeld autorijden, de bedrijfsfietsen, de witte fietsen voor gemeenschappelijk gebruik (zoals op de Hoge Veluwe).

Als we van duurzame mobiliteit een eerlijke zaak willen maken, dan zal dat ook aan het sociaal beleid hoge eisen stellen. De strijd tegen de verkeersarmoede van lagere inkomensgroepen, ouderen, mindervaliden en jongeren zal fors moeten opgevoerd worden, zeker als het autoverkeer een heel stuk duurder wordt. Dat betekent dat allerlei tariefverminderingen, kostenvergoedingen en fiscale aftrekken voor de auto, het gemeenschappelijk vervoer en de fiets zullen

moeten herschikt worden. Dat moet gekoppeld worden aan de variabilisering van de autokosten, waarbij gematigde autogebruikers - tot zo'n 10.000 à 15.000 km per jaar - hun voordeel doen, maar ook aan het aanpassen van het gemeenschappelijk vervoer aan de noden van ouderen, mindervaliden en jongeren (o.m. via de mindermobielen centrales, boodschappen- en thuisbezorgingsdiensten, belbussen en fuifbussen en all in tickets voor Torhout-Werchter en de Munt waarin ook de gemeenschappelijke vervoerskosten begrepen zijn).

De economische impact en de noodzakelijke reconvertie van zo'n aanpak moeten goed ingeschat worden. Daarbij valt het op dat we nu wel kunnen beschikken over studies die het economisch belang van grote infrastructuurwerken in de havens of van het wegtransport in de verf zetten, maar dat de maatschappelijke en bedrijfs-economische kosten-baten-analyses van bestaande en alternatieve vervoerssystemen nog altijd zeer schaars zijn. Ondertussen worden ieder jaar vele miljarden geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe automodellen, luchthavens, mainports, autowegen en spoorwegen, terwijl het moeilijk blijft om enkele honderden miljoenen te mobiliseren voor stedelijke mobiliteitsconvenanten, verkeersleefbaarheidsplannen, of regionale fietsnetwerken. Minister-president Luc Van den Brande, die zijn budget voor wetenschapsbeleid de komende jaren met zo'n zes miljard zal zien stijgen, zou daar toch een behoorlijk deel van mogen gebruiken om meer gericht onderzoek naar duurzame vervoerssystemen te helpen financieren.

Aanmoediging en ontmoediging zullen in een duurzaam mobiliteitsbeleid onvermijdelijk samen gaan. Zo leert de ervaring in Nederland dat alleen maar het openbaar vervoer aanmoedigen wel leidt tot méér reizigers die het openbaar vervoer gebruiken, maar slechts tot weinig minder autogebruikers. Dat levert dus veeleer extra mobiliteit op, wat vanuit milieuoogpunt niet bepaald gunstig is. Zowel vanuit milieuoogpunt als voor de financiering van de benodigde alternatieve infrastructuur, zal dus tegelijkertijd het autoverkeer moeten ontmoedigd worden. De balans tussen aanmoediging en ontmoediging is op lange

termijn wellicht in evenwicht te houden, maar dat is objectief en subjectief gezien veel moeilijker in de overgangsfase. Enerzijds heeft dat te maken met de tijd en de centen die onvermijdelijk nodig zijn om een alternatieve aanpak van de grond te krijgen. Anderzijds hangt dat ook samen met de verschillende inschatting en subjectieve waardering door de doorsnee Vlaming van de kosten en het comfort van de auto, de trein of de fiets bijvoorbeeld, maar evenzeer met onze manier van leven en werken waarbij het wonen binnen en buiten de stad heel anders gewaardeerd wordt. Daarin verandering brengen zal een hele cultuuromslag vergen waarop de overheid alleen niet zoveel vat heeft. Ook sociaal-culturele organisaties, werkgeversfederaties en vakbonden zullen de mobiliteitskwesitie hoog op hun agenda moeten plaatsen om die cultuuromslag te helpen realiseren.

Uiteindelijk zal het succes of het falen van een duurzaam mobiliteitsbeleid nauw samenhangen met onze kijk op het goede leven. Wat vinden we uiteindelijk belangrijk voor onszelf en onze kleinkinderen: een rustige woonwijk, stadswijken waar het weer aantrekkelijk leven is, een mooi polderlandschap, de gezellige drukte van winkelende wandelaars in het stadscentrum, een driejaarlijkse uitstap met de trein naar Londen of Parijs, een babbel met de chauffeur van de treintaxi die je na 11 uur 's avonds nog vlot naar huis brengt? Het beeld is al te paradijselijk. We zullen er zeker ook bijkomende sporen, stadsdistributiecentra, terminals voor gecombineerd vervoer en zelfs reservaties op de autowegen moeten bijnemen. Maar zelfs met dat erbij, weet ik wat kiezen.

Beheersing van de mobiliteit in de praktijk.

De ervaring van de stad Gent.

door Frank Beke - 23 juli '96

De mobiliteitsproblematiek is op enkele jaren tijd een steeds terugkerend punt geworden op de agenda van de politieke en maatschappelijke besluitvorming. Dat is begrijpelijk, want in een maatschappij die constant in beweging is, letterlijk én figuurlijk, is kwaliteit in mobiliteit een basisverwachting.

Vandaag is die kwaliteit ver zoek. Hoe en waar is het nu fout gelopen? Bij het antwoord op die vraag moeten we steeds voor ogen houden dat mobiliteit een afgeleide functie is. Een stad herbergt een aantal functies als wonen, werken, handel en cultuur; mobiliteit is daar een gevolg van. De ruimtelijke planning van de laatste decennia heeft die verschillende functies - letterlijk - steeds verder uit elkaar getrokken. De uitdijning van de stad werd als het ware van hogerhand georganiseerd.

Het wonen verplaatste zich naar de randstad en de - intussen verkavelde - open ruimtes. Ook met de tewerkstelling ging het die kant uit. Fabrieken en KMO's die in de stad geen uitbreidingsmogelijkheden meer zagen en er bovendien - en maar goed ook - met steeds strengere milieunormen werden geconfronteerd, vestigden zich op industrieterreinen buiten de stad. Zelfs handel - de baanwinkels - en ontspanning - de megabioscoopcomplexen - vestigden zich buiten de stadscentra.

Die evolutie, samengaand met de democratisering van het autogebruik, heeft geleid tot een exponentiële toename van het aantal (auto)verplaatsingen. Of nog: door het scheiden van wonen, werken, winkelen, ontspannen en schoollopen, is iedereen steeds op weg naar ergens. Die toegenomen verplaatsingsbehoefte is bovendien deels gedwongen. Kiezen voor je woonplaats doe je immers meestal vrijwillig, kiezen voor je werkplaats niet.

Onze verplaatsingsbehoeften nemen dan ook proporties aan die de grenzen van de bewegingsvrijheid dagelijks zichtbaar maken. Om u een idee te geven van de omvang ervan: de stad Gent kent op haar grondgebied dagelijks 66.000 fietsverplaatsingen, 100.000 tram- en busritten en 40.000 treinreizigers; alle voertuigen (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers) samen rijden tijdens de spits, per uur, 400.000 km. U leest het goed: vierhonderdduizend kilometer per spitsuur.

Die cijfers en al het voorgaande maken duidelijk dat mobiliteitsbeheersing noodzakelijk is, niet alleen om de leefbaarheid en bewoonbaarheid van de stad te vrijwaren, maar ook om de bereikbaarheid van de woon-, werk- en verzorgingsgebieden te waarborgen. Door een oordeel-