

## Editoriaal

# Sociale & ecologische mobiliteit

Ruben Ramboer

Tijdens de pandemie ervoeren we een andersoortige mobiliteit in de publieke ruimte. Maar eens de pandemie overwonnen, keert het verkeersinfarct ongetwijfeld terug als een hardnekkig samenlevingsprobleem en een bron van dagelijkse ergernis. De mobiliteit in de hele wereld draait vierkant, terwijl België op vlak van files en slechte luchtkwaliteit de wereldranglijsten aanvoert. Het openbaar vervoer wordt gekenmerkt door vertraging, afgeschafte ritten en overvolle trams, treinen, metro's en bussen. De uitstoot van broeikasgassen in de transportsector – goed voor 27% van het totaal – lijkt niet te verminderen, integendeel: in vergelijking met het referentiejaar 1990 nam de uitstoot toe

met 28% in Europa en met 25% in België.

Tijd is geld in het kapitalisme. Het transport van grondstoffen, goederen en werkrachten vraagt tijd en kost geld – twee zaken die de kapitalist wil minimaliseren. Marx noemde dat “de vernietiging van ruimte door tijd”. Door het streven naar steeds grotere markten neemt die vernietiging toe. Zo is de ruimte geen vaststaand gegeven. De staat en het kapitaal richten de ruimte continu opnieuw in op maat van de economische activiteit die zelf min of meer mobiel en een bron van tegenstellingen is. Samen vormen ze de perfecte ingrediënten voor onze irrationele mobiliteit en het verkeerskluwen.

## Verkeerspech

De auto staat niet alleen centraal in onze mobiliteit, maar ook in onze economie. De productiesystemen en groei modellen van de tweede helft van de twintigste eeuw werden genoemd naar autobouwers: het Fordisme (naar Ford) en het Toyotisme (naar Toyota). De reclamewereld profileerde de auto als het summum van individuele vrijheid en als statussymbool. Meer dan 75% van onze verplaatsingen gebeurt vandaag nog met de auto.

Die mobiliteit beantwoordde het best aan de kapitalistische behoeften van het tijdperk na de Tweede Wereldoorlog, maar ligt nu aan de basis van sociale, ruimtelijke en ecologische problemen. Het dominante transportmodel van auto en vrachtwagen is gecrasht. Bovendien zijn de overheden niet meer in staat de mobiliteitsproblemen aan te pakken, door de terugtrekking van de staat uit publieke diensten van huisvesting, transport en infrastructuur sinds de jaren 70 en het gebrek aan controle op de lokalisatie en delokalisatie van bedrijven. Erger nog: ze bestrijden de problemen met dezelfde visie die de problemen heeft veroorzaakt.

De Europese Unie gaat in het kader van haar Green Deal voor een mobiliteit met ‘nuluitstoot’ tegen 2050. Met projecten als rekeningrijden, verbod op oude auto's in grote Belgische steden, een groener wagenpark, beperking van parkeren, autoluwe en autoloze straten en wijken lijkt de beperking van het fossiel autoverkeer de hoeksteen van het politiek beleid. In relanceplannen krijgen investeringen in transport bovendien een belangrijke plek.

## DE BLINDE VLEKKEN VAN EEN NEOLIBERAAL MOBILITEITSBELEID ZIJN DE MOBILITEITS BEHOEFTE, OPENBAAR VERVOER, RUIMTELIJKE ORDENING EN DE ARBEIDSVOORWAARDEN.

Maar de rode draad in het Europees neoliberaal mobiliteitsbeleid draait vooral rond individuele gedragsveranderingen in het gebruik van de wagen. De instrumenten daarvoor bestaan uit groene fiscaliteit, marktmechanismen (de bedrijven ‘de werkelijke vervuilingkosten aanrekenen’ en ‘eerlijke concurrentie’ tussen de vervoerstakken), subsidies aan de privé-sector voor productie van milieuvriendelijkere wagens en/of verbodsbepalingen. De blinde vlekken van zo'n mobiliteitsbeleid zijn de mobiliteitsbehoeften, openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en de arbeidsvoorwaarden (in de transportsector).

De auto is voor de meesten geen kwestie van vrije keuze of statussymbool, maar is vaak bittere noodzaak. Door de verdwijning van lokale diensten, het gebrek aan regulering van de vastgoedmarkt, het pover openbaar vervoer en de grotere arbeidsflexibiliteit is de werkende klasse aangewezen op de auto – of zelfs op meerdere auto's

## DE PCF DRUKTE EEN ENORME RODE STEMPEL OP DE POLITIEKE, SOCIALE EN ECONOMISCHE GESCHIEDENIS VAN FRANKRIJK IN DE 20e EEUW.

per gezin - als enige transportmiddel. Het liberaal mobiliteitsbeleid heeft totaal geen oog voor de mobiliteitsbehoeften van de bevolking die voortspruiten uit de ruimtelijke inrichting van de samenleving. De transformatie van de transportsector is essentieel om de klimaatcrisis te vermijden en overmatig autogebruik is effectief problematisch, maar een duurzaam beleid realiseer je niet met de bestraffing en belasting van autogebruik. De mobiliteit is trouwens nu al bijzonder ongelijk verdeeld.

In dit dossier “Sociale en ecologische mobiliteit” gaan we concreet in op enkele mobiliteitsvraagstukken - rekeningrijden, elektrische wagens en internationaal (nacht)treinen - om te verhelderen wat Europese en Belgische overheden op het vlak van mobiliteit uitvoeren en vooral nalaten.

### Dossier sociale & ecologische mobiliteit

Eerst schetst [Mathieu Strale](#), onderzoeker gespecialiseerd in stedelijke mobiliteit, de algemene uitdaging.

Hij gaat na hoe de gedwongen automobilititeit beantwoordde aan de kapitalistische behoeften in het tijdperk na de Tweede Wereldoorlog. Omdat overheden vandaag de greep van de markt in de samenleving niet bevragen maar verder versterken, en omdat ze de financiële belangen van de transportsector vrijwaren, vergroten de sociale ongelijkheden in de toegang tot mobiliteit en is een werkelijk positieve impact op milieu en klimaat ver zoek. De enigste sociale en ecologisch uitweg is een geplande, collectieve en openbare aanpak.

[Thomas Van Outrive](#), verbonden aan de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling en het Urban Studies Institute aan de Universiteit Antwerpen, legt rekeningrijden bloot als een neoliberal project dat het gebruik van de openbare ruimte privatiseert. Het maakt van een snelweg een transportmarkt, wat privileges en uitsluiting met zich meebrengt. De consensus onder experts en traditionele politici brengt het hele mobiliteitsbeleid terug tot één vraag: “Hoeveel ben ik bereid te betalen om te reizen?”. Terwijl sociale gevolgen desastreus zijn, is de werkelijke ecologische impact bovendien eerder beperkt.

[Martin Dupont](#), stichtend lid van Rethinking Economics Belgium, doorprijkt de droom van de marktgeleide massale elektrificatie van het wagenpark - dé pijler van de Europese techno-ecologische strategie voor de kapitalistische industrie. Zeker, we moeten afstappen van fossiele brandstoffen, maar de Europese aanpak is contraproductief en kost handenvol geld aan infrastructuur

en premies. Daarenboven maakt het de klimaatambities niet waar: het zou paradoxaal genoeg een stijging van de uitstoot kunnen teweegbrengen. De niet-klimaatgebonden milieuschade van elektrische wagens is aanzienlijk, en leidt ongetwijfeld tot de plundering van grondstoffen in het Zuiden.

Tot slot toont [Alexander Gomme](#), zelf machinist, in zijn stuk hoe de nachttreinen verdwenen door de liberalisering van het personenvervoer. De splitsing van de nationale spoorwegmaatschappijen in een infrastructuurbeheerder en een operator zette de internationale samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen bruto stop. De samenwerking voor internationaal verkeer in het algemeen en de nachttreinen in het bijzonder ruimte plaats voor concurrentie. Nachttreinen zijn nochtans hét alternatief voor de ecologische en sociale ramp van het goedkope luchtvervoer.

### Ain't no party like a communist party

We vieren in deze periode twee verjaardagen die Lava niet kon laten passeren: de Commune van Parijs en de oprichting van communistische partijen.

Op 28 maart 1871 werd na een opstand de Parijse Commune uitgeroepen. De communards stemden een hele rist sociale, economische en democratische maatregelen die tot op vandaag de arbeidersbeweging inspireren. Op elk politiek en economisch niveau wordt de directe democratie omarmd. “De arbeiders van Parijs en hun Commune zullen altijd worden geëerd als de

roemrijke voorbode van een nieuwe samenleving” zou Karl Marx schrijven.

De Internationale van Eugène Pottier, het lied *Le Temps de Cérises*, de barricaden, de krant *Le Cri du Peuple* van Jules Vallès en de vernieling van de Vendôme-zuil op voorstel van schilder Gustave Courbet behoren tot het collectief geheugen. Hetzelfde geldt helaas ook voor *Le Mur des Fédérés* in Père Lachaise en de Bloedige Week. Het experiment hield 72 dagen stand vooraleer de communards bloedig bedwongen werden.

Karl Marx schrijft in opdracht van De Eerste Internationale een analyse van de gebeurtenissen onder de titel *De burgeroorlog in Frankrijk*. Het werd zijn meest verspreide en invloedrijke geschrift tot dan toe. Hij ziet de Commune als “de eerste revolutie” onder leiding van de arbeidersklasse, als “communisme” en “de onteigening van de onteigenaars”. Verder wijdt hij uit over hoe de arbeidersklasse bij machtsovername vooral niet “de kant-en-klare staatsmachinerie” moet overnemen en over “de onverholen woestheid en wetteloze wraak” van “zodra de slaven tegen hun heren in opstand komen”. De grootste blunder van de communards is dat ze uit “zachtmoedigheid” de aanval op Versailles niet hadden ingezet en het hadden nagelaten om beslag te leggen op de schatkist. Lava publiceert hier een uittreksel van het voorwoord van [Friedrich Engels](#) uit 1891, dat gelezen kan worden als een samenvatting van *De burgeroorlog in Frankrijk*. [Patrick Moens](#), redacteur bij Lava, verzorgt een inleiding

met algemene duiding en bijzondere aandacht voor de rol van de vrouw tijdens de Commune van Parijs.

De tweede verjaardag die we vieren is de oprichting van enkele communistische partijen 100 jaar geleden. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog splitste de arbeidersbeweging zich in twee stromingen: de communisten en de sociaaldemocraten. Zo ontstond de Belgische KP in 1921 uit de fusie van enkele communistische groeperingen en dissidenten van de BWP. De Franse PCF werd opgericht in december 1920.

Het is de geschiedenis van die PCF die Michaël Verbauwhede in Lava overloopt met Julian Mischi, auteur van *Le parti des Communistes*. Na de Tweede Wereldoorlog was de Communistische Partij van Frankrijk met maar liefst een miljoen leden de grootste partij. Onder de Vierde Republiek (1946-58) behaalde ze ongeveer een kwart van de stemmen. De geschiedenis van de PCF is tegelijkertijd een geschiedenis van de twee wereldoorlogen, de Russische Revolutie, het Volksfront, het verzet en de bevrijding, de strijd voor stemrecht en sociale zekerheid, het feminisme, de Koude oorlog en de opkomst van het neoliberalisme. De partij drukte een enorme rode stempel op de politieke, sociale en economische geschiedenis van Frankrijk in de 20<sup>e</sup> eeuw.

Mischi is op z'n sterkst wanneer hij de partijleiding, verkozenen en leden sociologisch uittekent. Vanaf de jaren 20 werd de partij al mee geleid door arbeiders, en ook de verkozenen kwamen kwamen grotendeels voort uit de

werkende klasse. Deze partijstructuur ging fundamenteel in tegen de opvatting dat politiek enkel iets was voor intellectuelen en pleitte voor het innemen van standpunten die werkelijk voeling hadden met de belangen van de werkende klasse. De PCF was bovendien de meest vrouwelijke partij van Frankrijk. Het communistisch engagement werd zo ook een bron van individuele emancipatie voor tal van arbeiders, vrouwen en kinderen van immigranten.

Hoewel de naoorlogse leden- en stemmenaantallen vandaag niet meer worden behaald, besluit Mischi met perspectief: "De radicale hoop op verandering is niet verdwenen. Het ontbreekt enkel aan politieke organisatie. De partijvorm blijft een essentieel instrument voor de coördinatie van de antikapitalistische strijd." Het principe dat in de jaren 90 verwaterde in de PCF, wordt sinds een tiental jaar opnieuw benadrukt: de verankering in de werkende klasse. Het mag duidelijk wezen dat de geschiedenis van de PCF niet voorbij is.