

MOBILITEIT VOOR VOLK EN KLIMAAT

Mathieu Strale

Het huidige mobiliteitsbeleid is gebaseerd op op het individu gerichte en sociaal onrechtvaardige maatregelen die het milieu maar in geringe mate positief beïnvloeden. Een andere, collectieve aanpak is mogelijk.



MEER DAN 75% VAN VERPLAATSINGEN GEBEURT MET DE AUTO EN HETZELFDE AANDEEL GELDT VOOR GOEDERENTRANSPORT VIA BESTEL- EN VRACHTWAGEN.

Elke dag opnieuw krijgen we te maken met het falende mobiliteitsbeleid. Door het gebrek aan doeltreffende alternatieven verplaatst de Belg zich voor het overgrote deel met de auto. De gevolgen laten zich raden: almaar langere files en almaar meer stress, lawaai, vervuiling en hogere uitgaven voor de gezinnen. Als kers op de taart krijgt de samenleving de rekening gepresenteerd in de vorm van klimaatrisico's, aangezien de uitstoot van broeikasgassen het snelst toeneemt in de transportsector.

We moeten dan ook streven naar een radicale, sociale en ecologische breuk. Concreet: er moet erkend worden dat de kapitalistische, op de markt gebaseerde regulering heeft gefaald en de status quo resoluut van de hand gewezen moet worden. Daarnaast moeten we even kritisch zijn voor trendy beleid dat het huidige mobiliteitsmodel wil veranderen zonder rekening te houden met sociale behoeften.

Als we reactionaire bewegingen die de terechte woede bij de bevolking uitbuiten, niet nog meer zuurstof willen geven, moeten wij een alternatief uitwerken voor de huidige verplaatsingsmodellen, in het bijzonder voor de auto. Niet door mensen te straffen, maar door de problemen aan te pakken die hen dwingen met de auto te reizen. Dit vereist een collectieve en openbare strategie.

De complete mislukking van de kapitalistische weg

Het huidige mobiliteitsmodel wordt gekenmerkt door de verpletterende dominantie van het wegverkeer. Zo gebeurt meer dan 75% van de verplaatsingen in Europa en België met de auto en vervoeren vrachtwagens en bestelwagens eenzelfde aandeel van de goederen.

Deze situatie is het gevolg van politieke en economische keuzes: die wegmobiliteit beantwoordde het best aan de kapitalistische behoeften in het tijdperk na de Tweede Wereldoorlog. De toegang tot relatief goedkope mobiliteit via de weg ging gepaard met de toename van de massaconsumptie en het gemak waarmee de werkende klasse een eigen woning kon verwerven. Ook de industriële massaproductie van consumptiegoederen was een van de onmisbare motoren voor de economische groei in de tweede helft van de 20^e eeuw.

De auto heeft de geografie van de openbare en private diensten en de economische activiteiten veranderd. Enerzijds ontstonden retailparken, industriezones en kantoren in de buurt van grote verkeersaders, die vaak

alleen bereikbaar waren met de wagen. Anderzijds verdween een niet onbelangrijk deel van de lokale diensten, bijvoorbeeld buurtwinkels maar ook postkantoren, ziekenhuizen, kleine schooltjes enzovoort. De toename van het wegverkeer heeft ook de verspreiding van woonwijken in de hand gewerkt, zowel rond grote steden als op het platteland.

De huidige neoliberale bestuurslogica versterkt die tendens nog. De industriële productie, die wordt gekenmerkt door een drang naar flexibiliteit en internationalisering van het aanbod, de productie en de distributie, steunt op goedkoop transport, over de weg op Europese schaal en over zee op wereldschaal. Door de vermenigvuldiging van kleine en snelle verzendingen van goederen volgens de just-in-time-logica genereert die organisatie van de productie ook bijkomende mobiliteitsbehoeften, zowel via wegen als door de lucht.¹

Het beleid heeft dit model verder aangemoedigd en gesteund. De overheid heeft zwaar geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe grote wegen en autosnelwegen, parkeerterreinen, tunnels en viaducten of luchthavens om meer auto- en luchtverkeer te faciliteren. De openbare transportdiensten daarentegen werden ontmanteld (sluiting van stations en spoorlijnen, afschaffing van internationale treinen, verdwijning van lokale trams, enzovoort), met als argument dat ze ondermaats presteren, niet rendabel zijn en niet langer voldoen aan de verwachtingen en behoeften. Bovendien moest de sector niet door de overheid gereguleerd worden maar zich net openstellen voor de markt. Al meerdere tientallen jaren is het Europese beleid gericht op de liberalisering van het openbaar vervoer. Daarnaast moeten goederen en personen zich vrij kunnen verplaatsen binnen de Europese ruimte.

Die organisatie van de mobiliteit heeft ingrijpende sociale gevolgen.

In de eerste plaats worden mensen vaker gedwongen tot meer verplaatsingen en meer tijd op de weg of in het vervoersmiddel van hun keuze. Het gebrek aan openbare en betaalbare huisvesting en het verdwijnen van openbare en private diensten maken het moeizamer om naar het werk, naar de bank, naar het ziekenhuis, naar de winkel te gaan... Dit geldt vooral voor armere gezinnen: zij hebben vaker een onzekere baan, waardoor ze even vaak van werk moeten veranderen, en ze hebben minder middelen, waardoor ze niet kunnen kiezen waar ze gaan wonen. Alsmar meer werknemers moeten noodgedwongen ver weg van de stad op zoek naar een

Mathieu Strale

Mathieu Strale is onderzoeker aan het Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire (DGES-IGEAT) van de ULB. Zijn onderzoek heeft betrekking op stedelijke mobiliteit in Brussel en Europa in het algemeen.



HET GEBREK AAN OPENBARE EN BETAALBARE HUISVESTING EN HET VERDWIJNEN VAN OPENBARE EN PRIVATE DIENSTEN MAKEN VERPLAATSINGEN VEELEISENDER.

betaalbare woning.² In die situatie is er sprake van gedwongen mobiliteit; dat wil zeggen, verplaatsingen die opgelegd worden door de manier waarop de samenleving georganiseerd is.³

De toegang tot mobiliteit is ongelijk verdeeld en de kosten wegen zwaar op het gezinsbudget. Minder gegoede gezinnen beschikken minder vaak over een gemotoriseerd voertuig en zijn dus afhankelijker van het aanbod van openbaar vervoer (gebrekking qua frequentie en dekking), terwijl de tarieven voortdurend stijgen. Ook voor wie wel een auto heeft, is het

budget belangrijk: voor de aanschaf en het onderhoud van het voertuig, maar ook voor het gebruik ervan (brandstof, parkeren, enz.) Vergeet niet dat mobiliteit de tweede uitgavenpost is van de Europese huishoudens, onmiddellijk na huisvesting, en gemiddeld 13% van hun budget opslokt, bijna evenveel als voor voeding.⁴

Werkende mensen ondervinden ook het meest schade van het wegverkeer. Ze wonen vaker in minder geïsoleerde woningen langs grote verkeersaders. Ze hebben ook het vaakst een baan die hen aan directe risico's blootstelt: pakjesbezorgers, bus- of trambestuurders, postbodes, politieagenten, wegenwerkers, bouwvakkers, vuilnismannen... En ze hebben minder toegang tot private buitenruimten en moeten dan wel gebruik maken van de openbare ruimte die door de auto wordt vervuild.

Aanvankelijk leek de makkelijke toegang tot een auto meer vrijheid te bieden en het werd ook zo verkocht door de overheid en het patronaat. Vandaag de dag wordt de organisatie van de samenleving die ons noopt “alles met de auto te doen”, steeds meer ervaren als een verplichting en een dwang die keuzes oplegt en de levenskwaliteit aantast.

Vandaag berokkent die organisatie van de mobiliteit op talrijke manieren schade aan mens en milieu: wereldwijd door de niet te stuiten uitstoot van broeikasgassen, lokaal door luchtvervuiling of geluidsoverlast. In tegenstelling tot het merendeel van de bronnen die hun uitstoot verminderten of vertraagden, is de uitstoot van de transportsector in Europa – goed voor 27% van het totaal – versneld toegenomen en in vergelijking met 1990 met 28% gestegen.⁵ België volgt dezelfde trend: het transport is goed voor 25% van de productie van broeikasgassen en de uitstoot is sinds 1990 ook met 25% gestegen.

De activiteiten van de transportsector vervuilen ook de lucht, de grond en het water. Daarnaast vergt de infrastructuur de inzet van aanzienlijke middelen en verstoort ze de ruimtes die ze doorkruist. Die schade heeft een grote impact op mens en milieu. In de Europese grote steden en industriebekkens veroorzaken de fijnstofdeeltjes alleen al een daling van de gemiddelde levensverwachting met drie jaar. Het transport is de belangrijkste bron van dit soort vervuiling.

De Europese impasse van de marktstrategie

De catastrofale gevolgen van onze huidige mobiliteitsorganisatie maken het status quo onhoudbaar, ook voor de leidende klasse en het patronaat. Daarom wil de overheid het probleem aanpakken. Zo stelt de Europese Unie in het kader van haar Green Deal een mobiliteit met “nuluitstoot” voorop tegen 2050.⁶

Zowaar een doelstelling die zowel lovenswaardig als uit klimatologisch oogpunt onontbeerlijk is. Greenpeace schat dat het luchtverkeer en het Europese wagenpark moeten gehalveerd worden en dat diezelfde voertuigen aan drastische normen voor gewicht en kracht moeten beantwoorden als we de opwarming van de aarde tot 1,5°C willen beperken. Helaas zullen de al genomen of overwogen maatregelen veeleer de sociale ongelijkheden vergroten zonder de algemene impact van de sector op het milieu te verminderen. De reden is niet ver te zoeken: de Europese en nationale overheden stellen de greep van de markt en de kapitalistische logica niet ter discussie, ze versterken ze zelfs, en ze moeten de belangen van de industriëlen in de sector vrijwaren.

Op het vlak van regulering gaat de voorkeur naar “groene fiscaliteit” en de koolstofmarkt, die beide mikken op individuele en collectieve gedragsverandering. Om iedereen aan te zetten tot deugdzaam gedrag wordt een beroep gedaan op de marktmechanismen: “de werkelijke vervuilingskosten doen betalen” en “eerlijke concurrentie” tussen de vervoerstakingen waarborgen. Hetzelfde recept wordt toegepast in de industrie: bedrijven worden aangemoedigd en gesteund om alternatieve motorvoertuigen te ontwikkelen (met voorrang voor voertuigen op batterijen, zie het artikel van Martin Dupont over dit onderwerp) via subsidies voor de productie en verkoop van die voertuigen.

De eerste grote tegenstelling in de Europese strategie vloeit voort uit het feit dat de mobiliteitsbehoeften die het gevolg zijn van de organisatie van de maatschappij, niet in twijfel worden getrokken. Het Europese liberale bouwwerk is immers gestoeld op het vrije verkeer van mensen en goederen en de vrije concurrentie tussen de verschillende transportmodi. Geen enkele afwijkende politiek of belemmering wordt geduld. De handel moet blijven groeien. Dat houdt een te hoog verbruik van energie

DE EERSTE GROTE TEGENSTELLING VAN DE GREEN DEAL VLOEIT VOORT UIT HET FEIT DAT DE MOBILITEITSBEHOEFTE ZELF NIET TER DISCUSSIE GESTELD WORDEN.

en de verdere uitputting van de natuurlijke bronnen in en staat haaks op de noodzaak van radicale verandering.

In plaats van een noodzakelijke modelwijziging wordt de voorkeur gegeven aan beleidsmaatregelen die gericht zijn op de gebruikers en inwerken op de prijs: betalende parkeerplaatsen, hogere belastingen op brandstof en de eventuele invoering van een stadstol en andere (slimme) kilometerbelastingen. Door één tariefstelsel te hanteren vallen de maatregelen zwaarder uit voor de kleine gezinsbudgetten dan voor de grotere.

In feite is dit dezelfde aanpak als bij roken: negatief gedrag corrigeren door het product duurder te maken, zodat men “ophoudt met (te veel te) roken”. Ondertussen wordt wel voorbijgegaan aan de redenen waarom werkende mensen een auto nodig hebben: de verdwijning van lokale diensten, het gebrek aan regulering van de vastgoedmarkt, de onderfinanciering van het openbaar vervoer, de grotere arbeidsflexibiliteit.

Ook de technologische shift is ecologisch en sociaal problematisch. Die gaat in hoofdzaak uit van partnerschappen met industriële om de concurrentiepositie van hun ondernemingen te vrijwaren en integendeel continentale “kampioenen” te creëren. De klimaat- en milieudoelstellingen krijgen van de EU alleen de zegen zolang ze niet in strijd zijn met de doelstellingen van de industrieën en zelfs in zoverre ze de situatie van de ondernemingen verbeteren.

De hefboomen om de doelstellingen te bereiken, zijn ondoeltreffend gebleken. Van de koolstofmarkt, die de industrie tot minder vervuilende praktijken moet aanzetten door de beperking van de uitstoot van broeikasgassen financieel aantrekkelijk te maken, weten we al hoe nutteloos hij is. Hij vertraagt zelfs de omschakeling van de industrie en dat komt enkel de speculanten ten goede.⁷ Premies voor de aankoop van auto's, bedoeld om gedragsveranderingen aan te moedigen, zijn sociaal onrechtvaardig omdat die auto's zelfs met premies duurder zijn en bijgevolg ontoegankelijk blijven voor de armste huishoudens. En tot slot: de invoering van een lage-emissiezone (LEZ). Die maatregel wil de oudste voertuigen geleidelijk uit de stadskernen weren vanuit de gedachte dat nieuwe voertuigen minder vervuilen dan oude. Wat een geweldig cadeau voor de autoindustrie! Maar zoals is gebleken uit het “Volkswagen-schandaal”, kan door de frauduleuze metingen⁸ niet opgemaakt worden of nieuwe voertuigen al dan niet minder

vervuilen.⁹ Huishoudens met een oude wagen daarentegen moeten ofwel een nieuwe kopen ofwel zich erbij neerleggen dat ze de stad niet langer in mogen.

Ook voor de overgang van het weg- of luchtverkeer naar minder vervuilende transportmodi wordt enkel gekeken naar de markt en overheidssteun. De Europese Unie wil doorgaan met de liberalisering van het transport: het spel van de concurrentie zal de verschillende sectoren efficiënter maken. Nochtans zijn de gevolgen bekend: de liberalisering heeft het goederenvervoer per trein gekelderd terwijl in het passagiersvervoer de meeste nachttreinen en internationale treinen (met uitzondering van de lucratieve TGV) werden afgeschaft. Al die elementen hebben het weg- en luchtverkeer verder in de kaart gespeeld. Op dezelfde manier vormt de invoering van nieuwe private diensten voor stedelijke mobiliteit (taxi's, platforms voor steps, wagens of scooters) geen alternatief voor de dominantie van de auto. Integendeel, het leidt naar meer verplaatsingen en meer vervuiling.¹⁰ Die voertuigen moeten immers permanent worden verplaatst naar de meest aantrekkelijke gebieden voor hun welgestelde klanten. Ze zijn vaak niet te vinden in minder rendabele volksbuurten of plattelandsgebieden, waardoor de ongelijke toegang tot mobiliteit nog vergroot.

Een valse keuze tussen klimaatelitisme en klimaatscepcis ?

Alsmaar vaker wordt de bestaande organisatie van de mobiliteit in twijfel getrokken. Beleidsmaatregelen die zagezegd willen breken met dit model waarvoor de auto symbool staat, doen in feite niet veel meer dan het sociale blazoen wat oppoetsen.

Als de huidige mobiliteit het schadelijkst is voor de werkende klasse – terwijl het vooral de rijken zijn die het meest motorvoertuigen gebruiken en naargelang het inkomen meer kilometers afleggen met de wagen of het vliegtuig – zou het dan niet van sociale rechtvaardigheid getuigen dit model te verlaten? Als het politieke kader niet wordt gewijzigd en niet wordt afgeweken van de marktlogica, vergroten de sociale ongelijkheden terwijl de gedwongen verplaatsing en de gevolgen daarvan voor het milieu niet ter discussie worden gesteld.

De spanningen in de samenleving nemen toe, vooral over het gebruik van de auto. Verzet tegen de auto op zich is ecologisch en sociaal gerechtvaardigd, maar vaak verbergt het een asociaal standpunt. Die mening leeft vooral in rijkere stedelijke milieus waar een zeker misprijzen heerst voor autobestuurders, zonder enig klassenonderscheid. De arbeider in ploegendienst zonder aangepast openbaar vervoer wordt over dezelfde kam geschoren als de CEO met zijn bedrijfswagen en chauffeur. Het discours wordt danig vereenvoudigd tot

“iedereen kan kiezen voor een andere manier van verplaatsing” en gaat gepaard met een blinde verdediging van de zogenoemde maatregelen tegen de auto.

Onder de werkende klasse daarentegen groeit veel verzet tegen de beperkingen van het autogebruik voor de al aangehaalde redenen: jobs die leiden tot een grotere afhankelijkheid van de auto, minder keuze van woonplaats en levensstijl, een grotere impact op het gezinsbudget en minder financiële mogelijkheden om zich aan te passen en, meer in het algemeen, het gevoel dat zij opnieuw worden gestraft terwijl ze enkel “hebben meegedaan” met het spel van een betere toegang tot een eigen woning, meer consumptie en de almaar competitievere arbeidsmarkt. Voor velen is de auto geen keuze, maar een beperking. Geen vrijetijdsbesteding maar een noodzaak. De auto en zijn verkeer zijn een kostelijk grapje. Het is dan ook meer dan waarschijnlijk dat de huishoudens met een laag inkomen die over een auto beschikken, die ook echt gebruiken en minder, om niet te zeggen geen, alternatieven hebben. Nochtans worden zij het hardst getroffen door het gevoerde beleid.

Dit kan leiden tot een splitsing van de arbeidersklasse. Een deel van de bevolking kan gerecupereerd worden door reactionaire, klimaatsceptische bewegingen, die een “pseudo-sociaal” discours verkondigen dat de voordelen die zij uit de huidige organisatie van de mobiliteit halen, intact laat. De werkgevers bijvoorbeeld die het meest te verliezen hebben, van de oliën en de automobiellindustrie tot Michael O’Leary, de directeur van Ryanair, en hun politieke contacten bij rechts en extreemrechts.

Daardoor zitten veel gezinnen gevangen tussen twee politieke tendensen die hen nochtans allebei minachten. Enerzijds een rechtse stroming die pleit voor minder investeringen in de openbare diensten en vooral in het transport, en die niet opkomt voor hun klassenbelangen. Anderzijds een milieubeweging van de hogere klassen en een deel van het bedrijfsleven, voor wie fundamenteel antisociale maatregelen niet vlug genoeg kunnen genomen worden. De klimaattransitie is nochtans onmogelijk zonder de steun van de werkende klassen. Wie denkt dat de sociale kwestie ondergeschikt is aan de dringende klimaatkwestie heeft het heel erg mis en maakt elk milieubeleid almaar minder populair. Hierdoor dreigt de oplossing van het cruciale milieuvraagstuk, dat afhankelijk is van de organisatie van de mobiliteit, vertraging op te lopen.

Een sociaal en collectief alternatief

We kunnen uit de impasse geraken, maar dat vereist een geplande en collectieve aanpak met drie doelstellingen: terugdringen van de ecologische en klimatologische impact van mobiliteit, gelijke toegang en goede arbeidsomstandigheden in de sector.

VERZET TEGEN
DE AUTO OP
ZICH IS ECOLOGISCH
EN SOCIAAL
GERECHTVAARDIGD
MAAR VAAK VERBERGT
HET EEN ASOCIAAL
STANDPUNT.

Herinvestering in het openbaar vervoer is van cruciaal belang, opdat dit opnieuw een alternatief kan worden voor het transport van goederen en personen. De (her)opening van stations, de (her)invoering van spoorlijnen op het platteland of van bus- en tramlijnen, de invoering van nieuwe nachttreinen of de trein als alternatief voor zwaar vrachtvervoer door bergachtig gebied... Al die initiatieven zullen de gebruikers enthousiasmeren en het aantal verplaatsingen over de weg of door de lucht doen dalen. Dat geldt ook voor de nochtans relatief lage investeringen die nodig zijn in de fiets- of voetgangersinfrastructuur. Zulke herinvesteringen moeten een belangrijke pijler vormen in de Europese herstelplannen.

Maar als we alleen inwerken op de aanbodzijde, zullen we er niet komen. We moeten de collectieve transportmiddelen opvatten als een overheidsdienst die beantwoordt aan de behoeften van de bevolking en niet alleen maar oog heeft voor de winst van de grote ondernemingen. De tarieven moeten dan ook drastisch verminderen of zelfs helemaal gratis worden; vergeet niet dat in België de prijs de grootste rem is op het gebruik van het openbaar vervoer. Ten tweede moeten we de verdere liberalisering van het transport verhinderen. Marktlogica en openbare diensten staan noodzakelijkerwijs haaks op elkaar. Er moet immers op korte termijn winst gemaakt worden en die kan alleen komen van de uitbuiting van de werkende mensen, hoge prijzen voor gebruikers of overheids subsidies. Ook daar kan Europa een sleutelrol spelen gezien de financiële moeilijkheden bij veel operatoren van openbare en privétransportdiensten. Hier is overheidsbemoediging noodzakelijk en dat biedt mogelijkheden om het model te veranderen.

Vervolgens moeten we het aantal verplaatsingen drastisch verminderen. Niet door mobiliteit duurder te maken of door delen van de bevolking uit te sluiten van de mogelijkheid om zich te verplaatsen, maar door de verplaatsingen die de kapitalistische economie noodzakelijk maakt, te verminderen. De bescherming en de wederopbouw van de openbare diensten zoals scholen, kinderdagverblijven, woonzorgcentra, geneeskundige praktijken en postkantoren, en van privédiensten zoals buurtwinkels kunnen de noodzaak om ons alsmaar verder te verplaatsen beperken. Ook de herinrichting van het territorium en de prijsregulering van vastgoed op basis van onze behoeften in plaats van de winst zijn van wezenlijk belang om de gedwongen wildgroei van woningen, werk en vrije tijd tegen te gaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat

EUROPA GEBRUIKT TEGEN DE AUTO DEZELFDE AANPAK ALS BIJ HET ROKEN: NEGATIEF GEDRAG CORRIGEREN DOOR HET PRODUCT DUURDER TE MAKEN.

sociale woningen dicht bij knooppunten van het openbaar vervoer moeten worden gebouwd, dat stations en loketten niet langer worden gesloten maar omgevormd worden tot makkelijk toegankelijke en geïntegreerde centra voor gemeenschapsdiensten.

Terwijl het huidige beleid gebaseerd is op op het individu gerichte en sociaal onrechtvaardige maatregelen die het milieu maar in geringe mate positief beïnvloeden, is een collectieve aanpak mogelijk. Collectief vervoer voor scholen en ondernemingen drukt het wegver-

keer.¹¹ Deelndiensten voor fietsen, auto's en andere voertuigen die openbaar beheerd en collectief georganiseerd worden per wijk of per onderneming gaan in tegen alle *Ubers* met hun "platform-economie" en scoren beter qua toegang tot transport en daling van het aantal verplaatsingen. De hele verplaatsingsketen moet collectief beheerd worden, tot en met het parkeren van het voertuig. De huidige aanpak, die het aantal parkeerplaatsen op straat wil verminderen en de prijs ervan verhogen, maakt het leven onmogelijk voor de bewoners van volkswijken in de steden, en verrijkt de multinationals in de sector. Door particuliere parkeerplaatsen voor bedrijven, supermarkten en kantoren openbaar toegankelijk te maken, kan de ruimte die auto's op de weg innemen drastisch worden beperkt, kunnen fiets- of voetgangersalternatieven onmiddellijk worden ontwikkeld en kan de kwaliteit van de openbare ruimte worden verbeterd zonder de huishoudens pijn te doen.

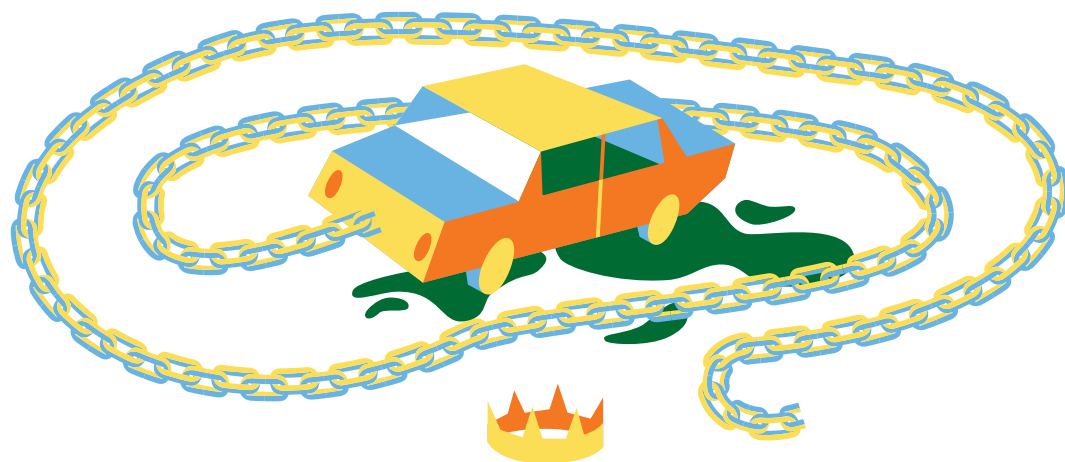
Ten derde: in plaats van onrechtvaardige vervoerstarieven zou de overheidsregulering beter die collectieve aanpak en de aandacht voor sociale en ecologische rechtvaardigheid bevoordelen. Zo biedt een fiscale regeling op basis van de prijs en met extra voordelen voor een langere levensduur van het voertuig, betere sociale en ecologische resultaten.¹² Dat gaat in tegen de lage-emissiezones die verplichten een nieuwe wagen te kopen. Ook moeten we in plaats van het gebruik te belasten zonder rekening te houden met de mobiliteitsbehoeften, onze structurele afhankelijkheid van het huidige mobiliteitsmodel ter discussie stellen. Nu wordt kerosine niet belast, wordt er zwaar geïnvesteerd in het wegverkeer en wordt de olie-industrie gesubsidieerd. Maar ook ondernemingen die hun personeel liever een bedrijfswagen geven dan het equivalent in loon, profiteren nog altijd van belastingvermindering.

Dat nieuwe beleid moet gepaard gaan met maatregelen voor de industrie. De huidige aanpak ontziet het patronaat op alle mogelijke manieren. Zo zal er uiteraard niet veel veranderen. De automobielenindustrie houdt de verdere ontwikkeling van haar eigen model tegen, sjoemelt met de testresultaten, lobbyt tegen de sterren op en wordt zeer gul gesteund door de overheid. Wat we echter nodig hebben is een sector die in het gareel gedwongen wordt, die striktere sociale en ecologische normen moet respecteren en de productie van klassieke thermische wagens moet afbouwen. In de context van de huidige crisis moet overheidsgeld worden gebruikt voor de uitvoering van een ambitieus industrieel plan op basis van de fabricage van openbare vervoersmiddelen, minder vervuilende voertuigen en andere producten die bijdragen tot de overgang naar een nieuw klimaat- en energiesysteem, zonder dat de werkgelegenheid in gevaar komt.

Tegelijk moeten we aandringen op de oprichting van een Europees overheidsbedrijf voor de productie van collectief transportmaterieel. De reuzen uit die sector, zoals Bombardier, Alstom, Siemens of Van Hool, hebben hun bestaan en groei te danken aan overheidsgeld; hun orderboek wordt gevuld met bestellingen van overheidsbedrijven of -diensten. Hetzelfde geldt voor het luchtverkeer. Airbus en zijn toeleveranciers hebben hun bestaan en groei te danken aan overheidsinvesteringen en de aankoop van zowel de vloot voor de burgerluchtvaart als voor het leger en de ruimtevaart.

Op dit ogenblik is de krachtsverhouding in het voordeel van een ander, een nieuw industrieel model. We moeten steunen op overheidsbestellingen en allerlei vormen van steun aan de industrieën om de huidige crisis door te komen. Die steun mag niet dienen voor "de heropstart van de sector", we moeten hem gebruiken om de fundamentele op het vlak van energie, ecologie en klimaat maar ook de sociale en organisatorische grondslagen te veranderen.

Europa staat dus op een tweesprong. In tegenstelling tot wat sommigen denken of hopen, zal de COVID-19-pandemie op zich geen verandering in de mobiliteitspatronen teweegbrengen, net zomin als ze het klimaat zal redden. De huidige organisatie van de mobiliteit op basis van de verwachtingen van de markt plaatst ons voor een collectieve sociale en milieu-uitdaging. Het is dus ook door de collectieve mobilisatie van werkende mensen, maatschappelijke organisaties en politieke actoren die zich bewust zijn van de sociale en milieuproblematiek en van de noodzaak om het machtsevenwicht te veranderen, dat de lijnen zullen worden verlegd.



- 1 Dit betekent een flexibele productie, met een logica van voorraadminimalisatie, om sneller te kunnen reageren op veranderende trends, conjuncturen en de mode, door de productie en de bestellingen onmiddellijk aan te passen aan de verkoop.
- 2 Sarah De Laet, "Ook de arbeidersklasse verlaat Brussel. Une analyse de la périurbanisation des populations à bas revenus", *OpenEdition Journals, Brussels Studies, Algemene Collectie*, 2018 (p. 121). Bezocht op 24 januari 2021; en Bénédicte Tratnjek, "Sylvie Fol, 2009, La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques", *Les Cafés Géographiques, Books*, 2 januari 2012. Bezocht op 24 januari 2021.
- 3 Mathieu Strale, Sarah De Laet, InterEnvironnement Bruxelles (IEB), DeWereldMorgen vertaaldesk, "Een autoloze stad, tegen welke sociale prijs?", *DeWereldMorgen*, 11 januari 2021. Bezocht op 23 januari 2021.
- 4 "Transport costs EU households over€1.1 trillion", *Europese Commissie, Eurostat, Eurostat News Product*, 8 januari 2020. Bezocht op 22 januari, 2021.
- 5 "Uitstoot broeikasgassen EU daalde tot laagste niveau in drie decennia in 2019", *Europese Commissie*, 30 november 2020.
- 6 "What do we want to achieve?", *European Commission, Mobiliteit en vervoer, Duurzaam vervoer*. Bezocht op 24 januari 2021.
- 7 Jos D'haese, "De markt dumpen om het klimaat te redden", *Lava 6*, 1 oktober 2018.
- 8 "Two years after Dieselgate: car industry still drives Berlin and Brussels", *Corporate Europe Observatory*, 18 september 2017. Bezocht op 26 januari 2021.
- 9 Chelsea Baldino, Uwe Tietge, Rachel Muncrief, Yoann Bernard, Peter Mock, "Road tested: Comparative overview of real-world versus type-approval NOX and CO2 emissions from diesel cars in Europe", *ICCT (The International Council on Clean Transportation), Witboek*, september 2017. Bezocht op 25 januari 2021. Zie ook Patrick Plötz, Cornelius Moll, Yaoming Li (Fraunhofer ISI), Georg Bieker, Peter Mock, "Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles: Fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions", *ICCT (The International Council on Clean Transportation), Witboek*, 27 september 2020. Bezocht op 25 januari 2021.
- 10 "Klaar om te gaan? Assessing the Environmental Performance of New Mobility", *Internationaal Transportforum, Corporate Partnership Board Report*, september 2020. Bezocht op 26 januari 2021.
- 11 Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Caroline d'Andrimont, Michel Hubert, Kevin Lebrun, Pierre Marissal, Christian Vanderhoffen et Benjamin Wayens, "Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale", *Bruxelles Mobilité, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, nummer 6, 2019.
- 12 Pierre Courbe, "Automobile: een aankoopbelasting is onontbeerlijk", *Inter-environnement Wallonie, Analyses Mobilité*, 26 november 2020. Bezocht op 25 januari 2021.