

## Nog een lange weg naar morgen (Jones & De Meyere, De Morgen, 14/10/2010)

Peter Tom Jones en Vicky De Meyere over de vergroening van het Autosalon. In De Morgen van 14/10/2010.

Peter Tom Jones is onderzoeksmanager Industriële Ecologie KU Leuven en klimaatpublicist. Vicky De Meyere is politicologe. Zij zijn de auteurs van Terra Reversa: De transitie naar rechtvaardige duurzaamheid.

Onder het motto 'Onderweg naar morgen' opent het 88e Autosalon vandaag zijn deuren. De organisatoren verwachten meer dan 600.000 bezoekers. Positief is dat er meer aandacht dan ooit zal uitgaan naar de vergroening van het wagenpark. Zuinige klassieke wagens, plug-in hybride wagens tot zelfs batterij-elektrische wagens zullen de glanzende showrooms opfleuren. In Paleis 11 zullen heuse demonstraties van elektrische voertuigen worden gegeven. Het tijdperk waarin energievervlindende SUV's de toon zetten lijkt eindelijk achterhaald. De chauffeur van de toekomst rijdt niet langer met een tot een Hummer uitgebouwde legertank, maar met een Toyota Prius of zelfs een Citroën C-Zero. Duurzaamheid is hip, zoals ook mag blijken uit de publiciteit rond het Autosalon. Alain Vandersande stelt in de officiële catalogus dat de auto-industrie haar verantwoordelijkheid neemt door alles in het werk te stellen om de klimatologische uitdagingen aan te gaan.

[Download pdf](#) [Opinie DM hier](#)

Onduurzaam

Sta ons evenwel toe om bij de opening van deze jaarlijkse hoogmis van Koning Auto enkele kritische kanttekeningen te plaatsen. Ondanks de verwachte (lichte) toename van het aandeel milieuvriendelijke wagens is het hedendaagse mobiliteitsregime structureel onduurzaam. In Vlaanderen blijft het aantal personenkilometers verder toenemen. Ten opzichte van 1990 nam de totale uitstoot van broeikasgassen door transport met 12 procent toe, ondanks technologische investeringen. Transport (inclusief privépersonenvervoer) is nu verantwoordelijk voor ongeveer 17 procent van alle broeikasgasemissies. De stijging van de emissies in deze sector doet de emissiereducties van industrie, landbouw en energie teniet. Gelijksoortige tendensen gelden voor bijna alle westerse landen, zo ook in Nederland, waar de transportsector de snelst groeiende energieverbruiker is.

Bovendien stelt men vast dat in de nieuwe groeielanden het autogebruik pijlsnel de hoogte ingaat. In China verzesvoudigde het aantal personenkilometers in de periode 1980-2003. De fiets wordt in de Chinese steden (letterlijk) weggedrukt. Het aantal auto's zou in China tijdens de komende 30 jaar kunnen groeien tot een totaal van 190 miljoen, 15 keer meer dan op dit moment. Voor de autosector is dit ongetwijfeld een goede zaak; voor de opwarming van de aarde en de lokale luchtkwaliteit is dat duidelijk niet het geval.

Behalve voor het broeikasgas CO<sub>2</sub> is de transportsector ook verantwoordelijk voor andere vervuilende stoffen met grote gezondheidsimplicaties: stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen die ozon doen vormen, verzurende stoffen, fijnstof, enzomeer. Systematisch onderzoek heeft een toename aangetoond van het aantal slachtoffers van ademhalingsaandoeningen, allergieën en hartziekten. Stijgende temperaturen zullen de gevolgen van dit type van vervuiling verergeren. Bovendien wordt de blootstelling aan deze vervuilende stoffen groter door de mondiale verkeersinfarcten en de versnelde verstedelijking. Zo is in België in tien jaar tijd de lengte van de files met 50 procent toegenomen. In combinatie met het stijgend aantal wagens wordt op die manier de reële vooruitgang inzake schonere motorontwerpen volledig ongedaan gemaakt. Dit noemt men het reboundeffect. Vervuilende stoffen als fijnstof - een 'onzichtbare massamoordenaar' - en ozonvormers functioneren bovendien niet democratisch. Gezinnen met de laagste inkomens en de minste auto's wonen doorgaans op die plaatsen waar de effecten van de luchtverontreiniging het hoogst zijn. Hetzelfde gaat op voor lawaaihinder. Langdurige blootstelling aan lawaai verhoogt het risico op hoge bloeddruk, hart-

en vaatziekten en zelfs depressies.

## Privéauto

Groene technologische innovaties vormen een essentieel onderdeel van de transitie naar duurzame mobiliteit. De aandacht hiervoor op het Autosalon juichen we zonder meer toe. Toch zal dit niet volstaan. Duurzame mobiliteit vereist een grondig herdenken van het volledige mobiliteitssysteem. Onze huidige samenleving is een autosamenleving met een (te) hoge waardering voor privéautobezit. De ruimtelijke ordening en de hele infrastructuur zijn erop afgestemd. De veerkracht van dit regime is bijzonder groot, niet alleen om politiek-economische redenen (werkgelegenheid), maar ook omwille van de weerstand door de gevestigde belangen van machtige maatschappelijke actoren, zoals de auto- en brandstofproducenten, de tankstations, de autodealers en garages, en de wetenschappelijke en technologische infrastructuur die de huidige situatie ondersteunen.

Toch weten we dat het anders moet en kan. Het streefbeeld voor duurzame mobiliteit is bekend. Het betreft een langetermijnvisie op ruimtelijke ordening en groene stadsplanning, waardoor een reductie wordt gerealiseerd in de afstand die moet worden afgelegd om te werken, te winkelen en te ontspannen. Een minstens even belangrijke component bestaat erin om een modal shift te veroorzaken: minder auto, maar meer openbaar vervoer en actieve, gezondheidsbevorderende mobiliteit (fietsen en wandelen). Een bijkomende aanpak moet zorgen voor nieuwe businessmodellen inzake mobiliteit. Niet het product maar de dienst is relevant. Autoconstructeurs verkopen dan geen auto's meer maar automobilititeit. Hoewel de doorbraak van autodelen een aantal mentale barrières moet overwinnen, komt er langzaam schot in de zaak.

De beleidsinstrumenten om dit nieuwe mobiliteitsparadigma - minder, efficiënter, anders en slimmer - ingang te doen vinden, zijn eveneens bekend: strenge productnormen die het wagenpark radicaal vergroenen in combinatie met systemen van ecoboni en ecomali (waarbij de consument een bonus ontvangt of een toeslag betaalt naargelang het type wagen); een ondersteunende groene autofiscaliteit (slimme kilometerheffing); het proactief stimuleren en toegankelijk maken van autodelen; satellietgestuurde snelheidsbeheersing en groene gps-systemen; een aantrekkelijker aanbod van openbaar vervoer, vrije busbanen en veilige fietspaden; groene stadsplanning en slimme (hernieuwbare) energienetten die gecombineerd worden met de Lithium-ionbatterijen van elektrische wagens enzovoort. Het komt er nu op aan dit beleid te implementeren. Op de middellange termijn biedt dit alleen maar voordelen op het vlak van duurzame werkgelegenheid, lagere gezondheidskosten, leefbare steden, een efficiënte mobiliteit en een bijdrage aan de stabilisering van het klimaat.

Het is alleszins een andere optie dan te kiezen voor 'Vlaanderen distributieland' en verder te investeren in de uitbreiding van de wegen- en (lucht)haveninfrastructuur, onderweg naar het verleden.

Citaat: "De aandacht voor groene innovaties op het Autosalon zal niet volstaan. Duurzame mobiliteit vereist een herdenken van het volledige mobiliteitssysteem. Onze samenleving is een autosamenleving met een te hoge waardering voor privéautobezit."