

Groene mobiliteit! Groen?!

Bernard MAZIJN

(verschenen in het M@gMetal-nummer in de herfst 2014)

Laat ons meteen duidelijk zijn. Enkele 'groenere mobiliteit' bestaat. Elke verplaatsing - buiten 'te voet' en misschien 'met de fiets' - moeten we vanuit milieuoogpunt kritisch bekijken. Die andere vervoersmiddelen (auto, trein, bus ...) kosten daarenboven ook wel wat: hoor ons maar klagen over de prijs van de brandstof, het treinticket, de wegentaks, enz. Sociaal ligt het wat moeilijk om negatief te zijn: we zijn met z'n allen toch voor basismobiliteit, niet? Het brengt mensen samen in deze geglobaliseerde wereld.

* * * * *

Maar goed: 'groenere mobiliteit' met de focus op het individueel vervoer. Aha! De auto. De grootste groep wagens rijdt nog steeds op fossiele brandstoffen: +/- 3,5 miljoen op diesel en +/- 2 miljoen op benzine, m.a.w. twee derden van ons wagenpark gebruikt de meest vervuilende brandstof. Ten tijde van de oliecrisis in de jaren '70 was dat nog geen 5 %. En in vergelijking met een tiental jaar geleden rijdt een derde minder personenwagens rond op het meer milieuvriendelijke gas: momenteel zo'n 25000. De omslag naar auto's op elektriciteit stijgt weliswaar, maar op 1 augustus 2013 waren er exact 919 ingeschreven. De vergroening van het wagenpark heeft zich dus de laatste jaren niet doorgezet, wel integendeel.

Toch zijn de uitdagingen immens. Vlaanderen staat bekend als een van de regio's ter wereld met de slechtste luchtkwaliteit. De bijdrage aan klimaatverandering door ons individueel transport is navenant. En dan gaan we even voorbij aan de economische en sociale verliezen door file, verkeersongevallen, stress, enz. De verantwoordelijken moeten dus dringend een beleid uitstippelen waarbij de vraag naar individueel vervoer wordt beheerst en het aanbod wordt vergroend.

Over de vraagbeheersing kunnen we kort zijn: zorg voor een degelijke ruimtelijke ordening en versterk het openbaar vervoer. Het kan en moet dus zeker altijd beter, maar op basis van jarenlange ervaring: nu al is er over het algemeen niet echt reden tot klagen bij het nemen van trein, tram of bus. Begin dus maar met het gebruiken van het openbaar vervoer!

Het vergroenen van het aanbod is een ander verhaal: de overheid heeft de voorbije 20-25 jaar nagelaten om een duidelijk beleid te voeren. Er wordt steeds warm en koud geblazen, zoals bijv. inzake fiscaliteit. Het is en blijft voorlopig een dure aangelegenheid voor de consument (particulier, bedrijf of overheid) om een 'groenere wagen' te kopen. Een recente studie aan de VUB heeft uitgewezen dat de kost over de volledige levensduur van bijv. elektrische wagens nog steeds niet kan concurreren met een auto op diesel of op benzine.

Het lijkt er dan ook op dat mede daardoor 'de markt' niet is gevolgd. Enkele maanden geleden bleek op een avond over groene mobiliteit te Gent dat grote assemblagebedrijven in ons land om de paar jaren het geweer van schouder veranderen. Als tot voor 2-3 jaren een strategie werd ontwikkeld om volop te gaan voor elektrische wagens als 'groene wagen' in het aanbod, wordt op vandaag gekozen voor de hybride wagen. Of omgekeerd.

* * * * *

Euh? Liggen hier geen kansen voor de auto-industrie in ons land? We weten het wel, de tekentafels van de grote bedrijven staan elders in de wereld. Maar toch. Kunnen we ons niet met een samenhangend beleid een stevige positie verwerven?

Vergeet bij het uitstippelen van een strategie ook die andere uitdagingen niet: de volatiele, stijgende prijzen én de bevoorradingsonzekerheid van fossiele brandstoffen én van (zeldzame) (aard)metalen.

Allez hup! Op naar een kringlooeconomie binnen de context van duurzame ontwikkeling met kansen voor een groenere mobiliteit.