

## **Experten duurzame mobiliteit bestaan helemaal niet**

Kobe Boussauw

Universiteit Gent – Instituut voor Duurzame Mobiliteit & Vakgroep Geografie  
Vrije Universiteit Brussel – Cosmopolis & Vakgroep Geografie  
kobe.boussauw [at] ugent.be

Thomas Vanoutrive

Universiteit Antwerpen  
Departement Transport en Ruimtelijke Economie  
& Urban Studies Institute  
thomas.vanoutrive [at] uantwerp.be

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

## **Samenvatting**

*Experten duurzame mobiliteit bestaan helemaal niet*

Aan de hand van volgende stellingen bespreekt de voorliggende bijdrage de ethische dimensie van duurzame mobiliteit:

- *In het domein duurzame mobiliteit zijn verschillende positieve ontwikkelingen waar te nemen.*
- *Ondanks een reeks positieve ontwikkelingen, blijft de vraag uit 1972 of er grenzen aan de groei zijn even actueel.*
- *Beleid rond mobiliteit, bereikbaarheid en milieu-impact dragen niet automatisch bij tot een meer rechtvaardige samenleving.*
- *Alle discussies over de milieu-impact monden uiteindelijk uit in een ethisch debat.*
- *Transitiepaden naar een meer duurzame mobiliteit zijn niet steeds verenigbaar met kwesties als grenzen aan de groei en sociale rechtvaardigheid.*
- *Door het zoeken naar synergieën tussen milieubeleid en sociaal rechtvaardige maatregelen kan de ethische dimensie in duurzame mobiliteit opnieuw op het voorplan komen.*

## 1. Inleiding

*In het domein duurzame mobiliteit zijn verschillende positieve ontwikkelingen waar te nemen.*

Nogal wat officiële indicatoren wijzen erop dat duurzaamheidsdoelstellingen binnen het domein van de mobiliteit langzaam maar zeker gerealiseerd worden. Met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,41% tussen 2000 en 2011 kan de binnenvaart in het Vlaamse gewest bijvoorbeeld een mooi rapport voorleggen (Meersman et al., 2013:27). De zwaveluitstoot van binnenvaart, spoorvervoer en wegvervoer is in 2011 zo goed als verdwenen, maar tien, en zeker twintig jaar geleden was het wel anders (ibid.:90). Als we kijken naar de cijfers van de Belgische Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer dan zien we dat tussen 2005 en 2011 zowel het openbaar vervoer als de fiets marktaandeel hebben gewonnen (Verhetsel et al., 2014:37). De nationale statistieken over het wegverkeer tonen dan weer dat het aantal gereden kilometers per ingeschreven auto in België terugloopt, terwijl het aantal treinreizigers tussen 2001 en 2010 met maar liefst 50% is toegenomen (Statistics Belgium, 2014). Nog in België zien we de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte wagens dalen van 160 g/km in 2002 naar 130 g/km in 2012 (MIRA, 2013).

En dat zijn dan nog maar cijfers. In de loop van de laatste decennia is duurzame mobiliteit ook een gangbare term geworden in tal van beleidsplannen op quasi alle bestuursniveaus. Op Europees niveau wordt de term gebruikt om te wijzen op een ontkoppeling van de groei van het verkeer en de overlast die door dit verkeer veroorzaakt wordt. Op nationaal of regionaal niveau worden onder de noemer van duurzame mobiliteit nieuwe technologieën gesubsidieerd en efficiëntieverhogende maatregelen geïmplementeerd. Op lokaal niveau wordt de term dan weer gebruikt om voetgangerszones, parkeerbeleid en het aanleggen van fietspaden te verantwoorden.

Maar behalve in beleidsmiddens leeft duurzame mobiliteit ook onder de mensen. Fietsen is zowaar hip geworden, stationsomgevingen worden heringericht en de auto is niet langer de heilige koe die ze was in de jaren 1960. Sommige auteurs maken zelfs gewag van een paradigmaverschuiving, waarbij de smartphone een belangrijker attribuut geworden is van een hedendaagse levensstijl dan de auto.<sup>1</sup>

Maar net zoals het begrip duurzaamheid zelf, heeft het concept duurzame mobiliteit vele gezichten. Eén van de meest geciteerde recente wetenschappelijke artikels over duurzame mobiliteit werd in 2008 gepubliceerd door David Banister. Hij introduceert in deze bijdrage zijn 'sustainable mobility paradigm', dat zich situeert rondom vier transitielijnen: vervoerswijzekeuze, ruimtelijke ordening, technologie, en substitutie. Opvallend is echter dat het door Banister geïntroduceerde paradigma geen vragen stelt bij de fundamentele aspecten van economische groei, net zomin als bij de relatie tot sociale rechtvaardigheid. In het voorliggende artikel gaan we dieper in op de problematiek van de gangbare visie op duurzame mobiliteit door deze te confronteren met enerzijds de onstuitbare drang naar groei, en anderzijds het streven naar sociale

---

<sup>1</sup> <http://blogs.scientificamerican.com/plugged-in/2014/05/16/who-wants-a-drivers-license/> access date 14/9/2014

rechtvaardigheid. Op die manier belichten we de ethische dimensie van duurzame mobiliteit, en pleiten we voor het meer expliciet onder de aandacht brengen ervan in de actuele debatten. In de volgende twee paragrafen gaan we dieper in op de betekenis van elk van beide aspecten voor het vraagstuk van de duurzame mobiliteit.

## **2. Grenzen aan de groei**

*Ondanks een reeks positieve ontwikkelingen, blijft de vraag uit 1972 of er grenzen aan de groei zijn even actueel.*

Rond 1970 klonk de berichtgeving een stuk minder optimistisch dan de positieve inleiding van deze paper. Het vaak geciteerde rapport van de Club van Rome (Meadows et al., 1972) stelde dat de groei van de wereldbevolking en haar consumptie langzaam maar zeker tegen de grenzen van de draagkracht van de aarde zouden aanbotsen. En zelfs al stond het klimaatprobleem in de jaren zeventig nog niet op de politieke agenda, de dreigende uitputting van grondstoffen maakte het geschetste probleem erg tastbaar, zeker toen in 1973 de eerste oliecrisis uitbrak.

Binnen heel wat economische sectoren is het ecologisch denken sindsdien de aanleiding geweest om wat vaker of sneller een perspectief van energie-efficiëntie te gaan hanteren. Het begrip koolstofintensiteit, dat de verhouding meet tussen CO<sub>2</sub>-uitstoot en economische productie, is een logisch uitvloeisel van deze manier van denken. En inderdaad, heel wat economische sectoren kunnen vandaag terecht pronken met een verbeterde koolstofintensiteit. In de westerse wereld gaat het bijvoorbeeld om de energiesector zelf, maar ook de door verwarming veroorzaakte uitstoot van nieuwbouwwoningen is in dalende lijn.

Maar zien we dergelijke resultaten ook in de transportsector? Van tijd tot tijd pronken autofabrikanten met nieuwe, ultrazuinige 'concept cars'. Maar het verbruik van nieuwverkochte wagens gaat in de meeste landen nauwelijks naar beneden (Chiara & Canova, 2013). De markt voor grote wagens is alleen maar toegenomen, en bij kleinere auto's wordt een deel van de potentiële energiebesparing teniet gedaan door de aanwezigheid van een reeks nieuwe snufjes. Bovendien betekent het vervangen van een gulzige auto door een zuiniger exemplaar nog niet dat de oude wagen van de markt verdwijnt: tweedehandsauto's blijven een gegeerd importproduct in heel wat derdewereldlanden, ook als ze tot de gulzige categorie behoren.

Globaal gesproken kunnen we stellen dat de mobiliteit in de loop der tijden quasi onafgebroken is blijven groeien. Het aantal personenauto's in de wereld werd in 1960 op 127 miljoen geschat, terwijl het er in 2010 al ruim 1 miljard waren (Davis et al., 2011). Het is interessant om te zien dat de gemiddelde toename van het aantal auto's in dit tijdperk (iets meer dan vijf procent per jaar) zelfs hoger lag dan de groei van het BBP van de wereld (iets minder dan vijf procent per jaar). Eén en ander lijkt erop te wijzen dat de toename van het aantal auto's in de wereld in wisselwerking verloopt met de economische ontwikkeling. Maar geldt dat ook voor het aantal afgelegde kilometers?

Tot voor kort gingen zowel wetenschap als beleid uit van een gestage toename van de afgelegde afstanden in het verkeer. Hoewel wereldwijde cijfers hierover niet zomaar beschikbaar zijn, houden heel wat westerse landen hier statistieken over bij. Voor de Verenigde Staten zien we bijvoorbeeld dat het aantal gereden kilometers toenam van 1600 miljard in 1983 (toen het effect van de toenmalige crisis begon weg te ebben) tot ruim 3000 miljard in november 2007, toen de internationale brandstofprijzen een ongekende piek vertoonden (Davis & Baxandall, 2013). Sindsdien werd het niveau van 2007 niet meer bereikt.

Vandaag zien we dit fenomeen, dat inmiddels 'peak car' werd gedoopt (Newman & Kenworthy, 2011), ook in tal van andere landen opduiken. In België bijvoorbeeld zien we niet zozeer een afname in de groei van de in het verkeer afgelegde afstanden, als wel een afname van het aantal kilometers afgelegd per ingeschreven voertuig (Statistics Belgium, 2014). Of anders gezegd: de Belgen blijven elk jaar extra auto's kopen, maar rijden er wel minder mee dan ze vroeger zouden gedaan hebben.

De ontdekking van de vermelde knik in de groeicurve leidde bij sommige onderzoekers tot bijna euforische reacties: de grenzen aan de groei werden dan toch nog zichtbaar in het gedrag van de automobilist! De term 'peak car' is dan ook duidelijk geïnspireerd op 'peak oil', waarmee naar de verwachte piek in de productiecurve van aardolie wordt verwezen, een klokvorm die mooi aansluit bij het discours van 'De grenzen aan de groei'. Inmiddels is echter aangetoond dat de relatie tussen peak car en peak oil niet éénduidig is: er is geen sprake van een duidelijke correlatie tussen de afgelegde afstanden in het verkeer en de olieprijs. Wellicht zijn er behalve de evolutie van de brandstofmarkt nog een aantal andere ontwikkelingen in het spel. Newman en Kenworthy (2011) wijzen er bijvoorbeeld op dat het voornamelijk de grotere westerse steden zijn waar een afname werd opgetekend. In een aantal van die steden, waaronder Wenen, Zürich, Brussel en Stockholm, wordt niet toevallig een beleid gevoerd met de bedoeling de stad minder aantrekkelijk te maken voor de auto. Het versmallen van wegen (bijvoorbeeld door een rijstrook op te offeren ten voordele van een fietspad of een trambaan), het invoeren van kilometerheffing of een strikt parkeerbeleid hebben invloed op de gemotoriseerde verkeersvolumes in de stad. Dat betekent echter niet noodzakelijk een reductie van het aantal verplaatsingen: het gaat hier net om die steden waar de groei zich vandaag situeert in het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets.

Daarmee zijn we wellicht bij een belangrijke nuance van 'peak car' aanbeland. Het is namelijk niet omdat de onafgebroken groei van het autoverkeer vandaag niet langer in iedere context vanzelfsprekend is, dat we dat principe ook kunnen doortrekken naar andere vormen van mobiliteit. Net als de mobiliteit binnen de groeilanden neemt de internationale handel, en daarmee dus ook het intercontinentale goederenverkeer, gestaag toe. En hetzelfde geldt voor het luchtverkeer. In deze sectoren is het einde van de groei bijlange nog niet in zicht, en dat geldt dus evenmin voor de ermee geassocieerde uitstoot van broeikasgassen of het verbruik van fossiele brandstoffen.

Hoewel de groei van het autoverkeer in de Westerse wereld wellicht tegen ruimtelijke en ecologische grenzen begint op te botsen, lijkt de drang naar steeds meer interactie met de wereld zich te vertalen in een keuze voor steeds snellere vervoermiddelen, met het vliegtuig als ultieme exponent.

De voorgaande beschouwingen lijken erop te wijzen dat groei van de mobiliteit inherent is aan ons economisch systeem, waarbij de toename van de snelheid waarmee we ons verplaatsen als het equivalent van de toenemende efficiëntie in een groeiende economie kan worden gezien. De parallel met het probleem van economische groei, en haar eventuele grenzen, kan moeilijk ontkend worden. Hoewel Tim Jackson (2009) in zijn studie 'Prosperity without growth' zijn uiterste best doet om aan te tonen dat welvaart zonder groei mogelijk is, slaagt hij daar maar gedeeltelijk in. Aangezien efficiëntieverhoging inherent is aan ons systeem, is er steeds minder werk nodig om dezelfde levensstandaard te behouden. Als we met zijn allen aan het werk willen blijven, betekent dit bijgevolg dat we ofwel meer moeten produceren (met evenveel arbeid), of dat we met z'n allen minder uren moeten kloppen. Maar ook meer vrije tijd leidt tot meer consumptie, en de drang naar meer en beter lijkt onverminderd aanwezig te blijven in ieder van ons. En al is voor vele westerlingen de saturatiegraad waarbij meer consumptie niet langer gelijkstaat aan meer geluk al bereikt, in het grootste deel van de wereld is dat nog lang niet het geval (Inglehart & Klingemann, 2000).

Misschien is de groei van de mobiliteit veel sterker verweven met de aard van de samenleving dan deskundigen en activisten graag willen toegeven. Als dat waar is, dan ziet het er naar uit dat enkel een reëel tekort aan bijvoorbeeld energie, ruimte of milieugebruiksruimte de expansie van het mobiliteitssysteem kan tegenhouden. En het betekent misschien ook dat pogingen om de milieu-impact van een individuele verplaatsing te reduceren van weinig betekenis zijn voor de aarde in haar geheel. Maar zoals we in het volgende deel zullen beargumenteren, mag ook de dimensie van sociale rechtvaardigheid in deze debatten niet vergeten worden.

### **3. Mobiliteit en sociale rechtvaardigheid: enkele bedenkingen**

#### *Beleid rond mobiliteit, bereikbaarheid en milieu-impact dragen niet automatisch bij tot een meer rechtvaardige samenleving*

Investeren in fietsinfrastructuur, deelauto's, het promoten van trein en tram worden over het algemeen beschouwd als progressieve, 'goede' en 'duurzame' maatregelen. Baeten (2000) noemt dit 'the orthodox sustainable transport vision', en is bepaald niet mals voor deze benadering. Duurzaam mobiliteitsbeleid is namelijk niet zelden technocratisch en elitair. Denk hierbij aan een blinkende trein die vanuit de groene rand rechtstreeks naar het stadscentrum zoekt terwijl de van het openbaar vervoer afhankelijke inwoners van de armere wijken die door deze hoogtechnologische parel worden doorkruist het busaanbod achteruit zien gaan (Garrett & Taylor, 1999).

Dergelijke projecten zijn ook Reeves (2005) niet ontgaan die schrijft dat het duurzaamheidsdenken weinig veranderd heeft aan de paternalistische invalshoek van verkeersplanners. In het verleden werd er geredeneerd vanuit het faciliteren van verplaatsingen met de gezinswagen, die in de meeste gevallen bestuurd werd door de man in het gezin. Vandaag verschuift de aandacht naar de ontwikkeling van grootschalige spoorinfrastructuurwerken, die er meestal op gericht zijn om de concentratie aan jobs in de grotere agglomeraties door middel van snelle treinen

bereikbaar te maken en met elkaar te verbinden. Hoewel zulke projecten doorgaans gecommuniceerd worden binnen een duurzaam mobiliteitsdiscours, dienen ze toch vooral om de leden van de hypermobiele samenleving, veelal hoogopgeleid en vaak mannelijk, van dienst te zijn. De noden van sociaal zwakkere groepen, die vaker kunnen gesitueerd worden in de sfeer van lijnbussen, belbussen en een fijnmazig netwerk van te voet bereikbare voorzieningen dicht bij huis, zijn veel minder duidelijk aanwezig in dit discours.

De beschreven dynamieken spelen zich doorgaans af in de context van een stedelijk gebied. Maar ook op regionaal schaalniveau gaat een traditionele benadering van duurzaamheid niet steeds samen met sociale rechtvaardigheid. Zo is het bekend dat inwoners van armere staten in de VS grotere afstanden afleggen met de auto dan inwoners van rijkere staten (Baxandall, 2013). Maar ook bij ons zijn hiervan voorbeelden te vinden: een inwoner uit Wallonië rijdt gemiddeld verder om op het werk te komen dan zijn Vlaamse, gemiddeld rijkere, landgenoot (Verhetsel et al., 2007). Dat betekent dat in sommige minder welvarende regio's mensen verplicht zijn om een onevenredig groot aandeel van hun loon aan transport te besteden, tenminste als ze zich van een zeker inkomensniveau verzekerd willen zien. Het voeren van een door milieuoverwegingen geïnspireerd beleid dat het afleggen van grote afstanden bijkomend belast, zal in deze gevallen dus nadelig zijn voor de armere regio's.

Genoeg redenen dus om eens stil te staan bij het verband tussen sociale rechtvaardigheid en mobiliteit. Rechtvaardigheid is daarbij onlosmakelijk verbonden met sociale uitsluiting en bereikbaarheid (Cass et al., 2005; Farrington, 2007; Preston & Raje, 2007). Zonder mobiliteit is het niet mogelijk om deel te nemen aan de samenleving. Vandaar dat bereikbaarheid een populair concept is, het bepaalt hoeveel mobiliteit iemand nodig heeft om een set van activiteiten te *bereiken*. In het duurzame mobiliteitsverhaal is bereikbaarheid en sociale rechtvaardigheid dikwijls slechts op de achtergrond aanwezig. Een ideaalbeeld waarbij inwoners van een groene stad hun kinderen te voet naar school brengen, al fietsend gaan winkelen en naar het werk sporen geeft een wereld weer waarbij activiteiten bereikbaar zijn, ook zonder auto. De alledaagse realiteit waarin de belofte van duurzame mobiliteit wordt gedaan, omvat echter ook beleidsmakers met een voorkeur voor prestigieuze spoorprojecten en zonder veel interesse voor ordinaire buslijnen waar nauwelijks politieke eer van te halen valt (Taylor, 2004). Een realiteit ook waarin we ons ongemakkelijk voelen bij initiatieven die auto's en scooters voor werkzoekenden subsidiëren (Fol et al., 2007). Hetgeen illustreert dat ons beeld van sociale rechtvaardigheid niet steeds in lijn ligt met de gangbare visie op duurzame mobiliteit.

Sociale rechtvaardigheid gaat niet enkel over het beter spreiden van de baten van mobiliteit, maar ook over de lasten. Luchtvervuiling, verkeersongevallen en lawaaioverlast zijn niet gelijk verdeeld over de bevolking (Schweitzer & Valenzuela, 2004). De kans is groot dat nieuwe wijken die in de markt worden gezet als voorbeelden van duurzame mobiliteit zullen worden bevolkt door mensen die hoger op de maatschappelijke ladder staan. Met hun fiets en, bij voorkeur elektrische, deelauto passen sommige van die nieuwe bewoners dan ook perfect in het promotieplaatje. Dat ze misschien meer dan gemiddeld in het vliegtuig zitten blijft echter buiten beeld. Hoewel de luchtvaart elk jaar duidelijker de boosdoener van de toekomst blijkt te zijn in het

mobiliteits-klimaatdebat, wordt daar in het duurzame mobiliteitsvocabularium doorgaans met geen woord over gerept. Tegelijkertijd wordt de drukke ouder die bovenop een job ook instaat voor winkelen en kindertransport met de vinger gewezen wanneer hij of, zoals dikwijls het geval is, zij dan maar voor de auto kiest om toch nog wat tijd over te houden (Cupples & Ridley, 2008). Toegegeven, het bevorderen van sociale rechtvaardigheid is niet makkelijk, maar bovenstaande illustraties laten wel zien dat de orthodoxe visie op duurzame mobiliteit het daar wel erg moeilijk mee heeft.

#### **4. Van grenzen aan de groei naar ethiek**

*Alle discussies over de milieu-impact monden uiteindelijk uit in een ethisch debat.*

We citeerden reeds 'De grenzen aan de groei' en 'Welvaart zonder groei', rapporten die kritisch staan tegenover klassieke economische opvattingen. In de literatuur over duurzame mobiliteit wordt echter meestal rond deze kwestie gefietst en laat men uitschijnen dat én groei én een schoner milieu haalbaar zijn. Het zijn uitzonderingen als Essebo en Baeten (2012) die stellen dat duurzame mobiliteit problematisch is omdat het twee tegengestelde doelen, groei en respect voor de limieten van de aarde, wenst te verenigen. Dit wil niet zeggen dat klimaatverandering genegeerd wordt in de wetenschappelijke literatuur over duurzame mobiliteit, integendeel. Lees volgende drie openingszinnen uit enkele lukraak geselecteerde papers maar eens:

'Environmental problems such as climate change present formidable challenges for transport, which is one of the few sectors where CO<sub>2</sub> emissions continue to rise.' (Geels, 2012:471)

'Car travel is related to climate change, dependence on fossil fuels, and traffic congestion.' (Buehler, 2011:644)

'The carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) level that causes global warming has been increasing rapidly since 1990 and many countries are trying to reduce these CO<sub>2</sub> emissions.' (Ding et al., 2014:109).

De limieten van de aarde staan hier centraal en de auteurs gebruiken overvloedig de uit de natuurwetenschappen afkomstige IPCC-terminologie om het belang van hun werk te illustreren. Wie denkt dat nu een ontkenning zal volgen van de klimaatverandering slaat de bal echter mis. Klimaatrapporten maken aannemelijk dat al onze uitstoot niet zonder gevolgen zal blijven, naargelang de plek waar we leven is de kans groot dat we te maken zullen krijgen met verwoestijning, zeespiegelstijging en meer hevige buien. Maar we willen hier wel wijzen op de morele en ethische dimensie van anti-of pro-groei uitspraken. Vader en zoon Skidelsky (2012:131) verwoorden het als volgt: '*the environmentalist case for growth reduction cannot be explained as a pragmatic response to known facts. It betrays a passion, a will to believe, to which the facts are incidental.*' Ze gaan verder, en nu wordt het leuk, met een voorbeeld over mobiliteit: '*if current fears about global warming turn out to be baseless, climate radicals will not abandon their opposition to long-distance flying and four-by-fours; rather, they will find new arguments to justify their austerities.*' (p.132). Welk punt wordt hier nu gemaakt? Wel, het is op wetenschappelijke grond zeer aannemelijk dat de uitstoot van broeikasgassen een

aanzienlijke invloed zal hebben op het klimaat, maar de beschrijvingen die de ruiters van de Apocalyps zien aanstormen eens een bepaalde drempelwaarde wordt overschreden, dat is drama. En laten we niet vergeten dat er ook vandaag de dag reeds oorlog, honger en dood is.

De Skidelskys stellen voor om over het milieu na te denken op basis van ethische waarden. In plaats van ons te verbergen achter klimaatmodellen waar we toch weinig van begrijpen, zouden we eigenlijk moeten discussiëren over 'het goede leven'. Hebzucht, de onstilbare honger naar bezit en jaloezie zijn volgens hun paternalistisch oordeel niet enkel slecht indien ze gepaard gaan met de productie van koolstofdioxide, neen, het zijn slechte eigenschappen op zich. Het goede leven daarentegen, dat draait om vriendschap, ontspanning, gezondheid, veiligheid, respect, persoonlijkheid en leven in harmonie met de natuur. Door de ruiters van de Apocalyps te vervangen door de moraalriders Skidelsky wijzen we op het belang van een positief verhaal, de nood aan een antwoord op de vraag, *wat willen we dan wel?* Dat we niet te veel CO<sub>2</sub> willen, dat weten we, maar voor wat gaan we dan wel strijden? Ook Tim 'Welvaart zonder groei' Jackson heeft het over de mogelijkheden scheppen waarin mensen kunnen bloeien, een positief streefdoel dus. Dit is in het bijzonder het geval wanneer we beseffen dat welvaartsherverdeling in het verleden bijna steeds een kwestie geweest is van het herverdelen van een welvaartsoverschot. In een maatschappij zonder groei kan van herverdeling enkel sprake zijn wanneer de beter gegoeden een deel van hun rijkdom inleveren. De geschiedenis leert dat de reproductie van de machtsverhoudingen er voor zorgt dat welvaartsherverdeling in een stagnerende of krimpande economie er doorgaans niet in slaagt het niveau van filantropie te overstijgen.

Wie af en toe eens grasduint in de literatuur over duurzame mobiliteit kan de indruk krijgen dat duurzaamheid gelijk staat aan minder uitstoot. De fiets, de trein, binnenschepen en elektrische voertuigen staan daar dan symbool voor. Opvallend is ook de link tussen ruimtelijke planning en duurzame mobiliteit waarbij concepten als 'transit oriented development' en compact stedenbeleid worden omarmd door zowel planners als transportdeskundigen. Wie ontkent dat ruimtelijke ordening en mobiliteit nauw verweven zijn, is ziende blind, maar dat wil nog niet zeggen dat het duidelijk is wat duurzame mobiliteit of duurzame stedenbouw wil zeggen. Vaagheid primeert in deze, want het blijkt ook te gaan over leefbare straten en over aangename buurten, over transport met minder stress, en over delen. Eigenlijk, zo stelt Neuman (2005), is duurzaamheid een ethisch begrip: het gaat niet meer en niet minder dan over wat we goed vinden. Duurzaamheid wordt dan wel dikwijls geserveerd met een koolstofarm sausje, de basis van het gerecht is ethiek.

Het ethische karakter van duurzaamheid is echter niet vrijblijvend. Door het niet te erkennen lopen we namelijk het risico in dogmatisch denken te vervallen. Ethische kwesties kennen immers geen antwoord, ze hebben nood aan dialoog (Neuman, 2005:17). Aangezien duurzaamheid gaat over hoe we willen leven, heeft iedereen recht op een stem in het debat. Of zoals Skidelsky en Skidelsky (2012:145) het verwoorden: '*There are no experts in morality*'. En dus stellen wij dat ook '*experten duurzame mobiliteit helemaal niet bestaan*'. Maar wat moeten al die mobiliteitsdeskundigen dan, zij die stoeltjes komen vullen op CVS en andere congressen? Wel, zelfs al dienen wetenschappers misschien niet voor te schrijven wat de rest van de wereld zou moeten

doen, ze dienen wel te wijzen op ongewenste effecten, op verborgen problemen en op mogelijkheden. Deskundigen dienen nu en dan illusies weg te nemen, zeker en vooral wanneer mooie verhaaltjes tot uitsluiting leiden. Niet echt een nieuwe visie (Sayer, 1992; Feyerabend, 2011), maar het kan geen kwaad ze af en toe te herhalen en zo duidelijk te maken dat niet elke mening over, bijvoorbeeld, mobiliteit even zinnig is. En ook al kunnen wetenschappelijke bevindingen ontvullend werken, ze kunnen het debat ook voeden en beter maken.

## 5. Op weg naar de ideale wereld

*Transitiepaden naar een meer duurzame mobiliteit zijn niet steeds verenigbaar met kwesties als grenzen aan de groei en sociale rechtvaardigheid.*

In voorgaande paragrafen hebben we het idee vaarwel gezegd dat duurzame mobiliteit louter gaat over minder uitstoot. Naast benaderingen die stellen wat het niet moet doen plaatsten we ideeën over wat het ideale systeem dan wel moet doen. Ook Goldman en Gorham (2006) plaatsen deze twee strekkingen tegenover elkaar en gaan vervolgens op zoek naar een mobiliteitsutopia. Daarbij stellen ze de vraag of we in plaats van het schetsen van een ideale wereld (het doel), misschien beter het ideaaltypische traject erheen (het middel) dienen uit te werken. In wat volgt, gebruiken we dat laatste als vertrekbasis.

Zoals de inleiding reeds aangaf, wordt in de actuele literatuur over duurzame mobiliteit bijna standaard verwezen naar 'The sustainable mobility paradigm' van David Banister (2008). Nochtans gaat het grootste deel van deze paper niet over wat duurzame mobiliteit is, maar wel over de randvoorwaarden voor verandering. Cruciaal is volgens hem het vertrouwen van het publiek winnen, dit door informatie en communicatie, het combineren van beleidsmaatregelen in pakketten, afstemming met andere beleidsdomeinen, het stapsgewijs invoeren van maatregelen die moeilijk liggen, en door flexibel te blijven en het beleid aan te passen indien nodig. Kortom, een zeer pragmatische aanpak.

Verandering kunnen we dus down-to-earth benaderen, maar ook op een meer algemeen niveau, zoals dat bijvoorbeeld in de transitieliteratuur wordt gedaan. Transitie is het nieuwe modewoord dat omarmd wordt door academici, beleidsmakers en activisten. Hier beperken we ons tot de academische variant die veranderingen beschrijft als doorbraken van innovatieve *niches* die het heersende (mobiliteits)regime wijzigen, daarbij eventueel geholpen door veranderingen op *landschapsniveau* zoals olieprijsen. Doordat het transitieproces is opgevat als een multilevel-perspectief, spreekt men van het multilevel-perspectief (Geels, 2012).

We gaan hier niet al te diep in op de inhoud van de transitieliteratuur, maar merken op dat de deze literatuur weinig zegt over ethiek, en ook onze tweede aangehaalde kwestie, die van de grenzen aan de groei, quasi onaangeroerd laat. Nochtans beweert Geels (2012) dat zijn sociotechnische benadering van (duurzaamheids)transitie superieur is aan andere benaderingen van duurzaamheid die slechts aandacht hebben voor een beperkt aantal dimensies. De sociotechnische transitieliteratuur daarentegen *'highlights*

*co-evolution and multi-dimensional interactions between industry, technology, markets, policy, culture and civil society.'* (p.472).

Het is interessant om eens te kijken welke benaderingen dan slechts een enge kijk hebben op duurzaamheid volgens Geels (2012). De eersten die genoemd worden zijn de neoklassieke economen die beprijzen als enige mogelijk veranderingsinstrument zien, gebaseerd op het idee dat externe kosten dienen geïnternaliseerd te worden. Daarna komen we bij de psychologen die gedragsveranderingen te weinig kaderen binnen het grotere geheel. De derde groep zijn de 'deep ecologists' die moderniteit op zich bestrijden, degenen dus die volgens de Skidelskys zonder meer tegen vliegtuigen en auto's zijn. En het lijstje is nog niet af: ook ingenieurs krijgen een veeg uit de pan aangezien ze al hun hoop stellen in technologische oplossingen. De laatsten die de wereld wel willen maar niet kunnen decarboniseren zijn de politieke wetenschappers die zich verliezen in analyses van de strijd om normen en regels verankerd te krijgen in internationale milieuverdragen.

Laten we eens enkele van deze benaderingen naast het alternatief van Geels (2012) leggen. De 'deep ecologists' hebben dan wel een hoog geitenwollensokkengehalte, ze tonen minstens aan hoe normatief en ethisch de discussies zijn over transitie. De transitieliteratuur daarentegen is grotendeels gebouwd rond pleidooien voor minder koolstof in de atmosfeer en verbergt normatieve kwesties veelal achter natuurwetenschap. De milieueconomen durven inderdaad met een enge blik naar mobiliteit kijken door alles te reduceren tot markten, prijzen en kosten. Maar de door Geels (2012) niet vermelde ecologische economen roepen wel vragen over groei op, en worden wel vermeld in het overzicht van Emel et al. (2002). Deze ecologische economen stellen dat milieueconomen te kort schieten omdat ze geen rekening houden met het schaarse karakter van grondstoffen. Volgens hen, en ze worden daarbij geïnspireerd door de tweede hoofdwet van de thermodynamica, zal het beprijzen steeds duurder worden omdat grondstoffen uitgeput raken. Zij zien dus wel degelijk grenzen aan de groei. Maar het interessantste zijn de politieke wetenschappers.

De mogelijk meest relevante kritiek op transitie kan voortkomen uit de politieke ecologie, al worden deze door Geels 'politieke wetenschappers' genoemd. Om te tonen over wie hij het heeft verwijst hij naar Newell (2008), een artikel dat redelijkerwijs tot de 'politieke ecologie' kan worden gerekend. In deze literatuur (bv. Castree, 2000) zijn ongelijke ontwikkeling en sociale rechtvaardigheid sleutelthema's. Ook geven politieke ecologen aan dat groei, de steeds toenemende exploitatie van grondstoffen, en steeds toenemende transportstromen misschien wel essentiële kenmerken zijn van onze huidige maatschappij. Als transitiedenken omarmen betekent dat dergelijke vragen naar de achtergrond verdwijnen, dan zou dat wel eens een intellectuele verarming kunnen betekenen. Al komen kwesties als sociale uitsluiting en groei uiteindelijk altijd wel naar boven. De studie van Schwanen et al. (2011) over de wetenschappelijke literatuur met betrekking tot de mitigatie van klimaatverandering in transport is kenschetsend. Na een uitgebreide bespreking van teksten die het vooral over broeikasgassen hebben, eindigen de auteurs met volgende vragen: *'What is the kind of world that we would like to live in and find desirable and how should mobility be configured in that world?'* en *'Is mobility in principle a right to which people are entitled?'* (p.1004). Dit is wat we bedoelden met de

titel 'van grenzen aan de groei naar ethiek': het debat begint dan misschien wel met koolstof, het moet noodzakelijkerwijs eindigen met fundamenteel ethische kwesties.

## 6. Conclusies

*Door het zoeken naar synergieën tussen milieubeleid en sociaal rechtvaardige maatregelen kan de ethische dimensie in duurzame mobiliteit opnieuw op het voorplan komen.*

Maar waar leiden bovenstaande bedenkingen ons heen? De klaarblijkelijke incompatibiliteit van de wellicht systemische drang naar groei en de verwachte klimaatproblemen doet denken aan de 'tragedy of the commons' (Hardin, 1968). Daarbij kan het ontsporen van het systeem enkel vermeden worden door middel van een oordeelkundig beheer van de individuele toe-eigening, door een collectieve oplossing dus. In de context van dit artikel doet regulering hard denken aan wat wij eerder het gangbare, of orthodoxe, concept van duurzame mobiliteit hebben genoemd. Want inderdaad, een meer milieuvriendelijke vervoerswijzekeuze, substitutie van minder noodzakelijke verplaatsingen, het verhogen van de energetische efficiëntie van voertuigen, en het nastreven van compacte ruimtelijke planning zijn wensbeelden waarin een belangrijke rol voor een regulerende overheid is weggelegd. Wanneer blijkt dat een aantal van de mogelijke ingrepen die nodig zijn om de belasting van het leefmilieu te reduceren enerzijds niet erg effectief zijn en anderzijds kunnen leiden tot een versterking van de ongelijkheid, dan lijkt het hele concept van duurzame mobiliteit als een kaartenhuis in elkaar te vallen.

Het voornaamste punt dat we maken is echter dat mobiliteit een debat waard is, waarbij we onderkennen dat het een ethisch debat is. Bijgevolg dient iedereen een stem te krijgen, vandaar dat we stellen: 'experten duurzame mobiliteit bestaan helemaal niet'. Maar we gaven ook aan dat deskundigen wel een specifieke rol kunnen spelen in zo'n debat. Omdat in debatten over duurzame mobiliteit dikwijls alles op een hoop wordt gegooid, trachten we hier wat structuur aan te brengen. Daarom willen we voorstellen om een duidelijker onderscheid te maken tussen schaalniveaus.

Debatten over het beperken van klimaatverandering zijn geassocieerd met het globale schaalniveau. Belangrijke thema's zijn luchtverkeer en het internationaal goederenverkeer, en discussies over het beperken van dergelijk transport dringen zich op. De winsten in termen van CO<sub>2</sub>-uitstoot die bijvoorbeeld door een belasting kunnen worden geboekt zijn indrukwekkend, terwijl de effecten op de sociale rechtvaardigheid misschien wel relatief beperkt zijn. Want op wereldvlak zijn het niet de allerzwaksten in de samenleving die aangewezen zijn op vliegtuigreizen en overzees geproduceerde consumptiegoederen. Een brede discussie over de ruimere maatschappelijke impact is daarbij nodig, aangezien het een herdenken vraagt van consumptie- en productiepatronen. Maar laat het duidelijk zijn dat iemand die over klimaatverandering en transport spreekt zonder het over luchtvaart te hebben, een belangrijke dimensie mist. Het is immers veel minder verstrekkend om in een dergelijk debat, waarbij het perspectief dus mondiaal is, de fiets te vergeten.

Op het schaalniveau van een stad zijn die langzame vervoerswijzen dan weer wel relevant. Pleidooien om in steden blijvend in te zetten op het openbaar vervoer en de fiets hebben een basis. Zelfs al is het verwachte effect op de uitstoot van broeikasgassen vaak miniem, het zal daar wel bijdragen tot de kwaliteit van de leefomgeving van zij die in stad wonen, in het bijzonder voor de zwakste groepen. Het betekent niet dat alle zwakkere groepen voordelen zullen ondervinden van een auto-ontmoedigend beleid, maar door gemeenschappelijk vervoer en fietspaden als openbare dienst aan te bieden, wordt aan alle lagen van de bevolking tegelijk een bijkomende mogelijkheid geboden om zich te verplaatsen. Ook de verkeersveiligheid kan er wel bij varen, terwijl compacte stadsplanning de bereikbaarheid kan verhogen door de oorsprong en bestemming van verplaatsingen niet nodeloos ver van elkaar te leggen. Bestaande ideeën over duurzame mobiliteit sluiten daar nauw bij aan, zelfs al wordt de bijdrage tot sociale rechtvaardigheid dikwijls niet expliciet benoemd.

Door het belang van schaalniveaus te beklemtonen willen we hier aantonen dat in het duurzame mobiliteitsdebat best een onderscheid wordt gemaakt tussen dagelijkse verplaatsingen in een stad, en intercontinentaal vervoer. Denken in schaalniveaus impliceert nochtans niet dat het globale zich noodzakelijkerwijs boven onze hoofden afspeelt (Herod, 2011). Debatten, zelfs die over luchtvaart, worden niet op duizenden meters boven de grond gehouden. Aangezien mensen samenkomen in concrete steden en op fysieke plekken mag in de stad gerust worden gedebatteerd over de impact van vormen van transport die ons dagelijkse leven in eerste instantie lijken te overstijgen.

## Referenties

- Baeten, G. (2000). The tragedy of the highway: Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices. *European Planning Studies*, 8(1), 69-86.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Baxandall, P. (2013). *Moving Off the Road: A State-by-State Analysis of the National Decline in Driving*. Boston: USPIRG Education Fund.
- Buehler, R. (2011). Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19, 644-657.
- Cass, N.; E. Shove; & J. Urry. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 53, 539-555.
- Castree, N. (2000). Marxism and the Production of Nature. *Capital & Class*, 24, 5-36.
- Chiara, F., & Canova, M. (2013). A review of energy consumption, management, and recovery in automotive systems, with considerations of future trends. *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part D: Journal of Automobile Engineering*, 227(6), 914-936.
- Cupples J., & Ridley E. (2008). Towards a heterogeneous environmental responsibility : sustainability and cycling fundamentalism, *Area*, 40(2), 254-264.
- Davis, B., & Baxandall, P. (2013). *Transportation in Transition: A Look at Changing Travel Patterns in America's Biggest Cities*. Boston: USPIRG Education Fund.
- Davis, S. C., Diegel, S. W., & Boundy, R. G. (2011). *Transportation Energy Data Book*. Oak Ridge, TN: Oak Ridge National Laboratory.
- Ding, C.; C. Liu; Y. Lin; & Y. Wang. (2014). The impact of employer attitude to green commuting plans on reducing car driving: a mixed method analysis. *Promet - Traffic&Transportation*, 26, 109-119.
- Emel, J.; G. Bridge & R. Krueger. (2002). The Earth as Input: Resources. In *Geographies of Global Change: Remapping the World*, ed. R.J. Johnston; P.J. Taylor; and M.J. Watts, 377-390. Oxford: Blackwell Publishing.
- Essebo, M. & G. Baeten. (2012). Contradictions of Sustainable Mobility'- The Illogic of Growth and the Logic of Myth. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 103, 555-565.
- Farrington, J.H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15, 319-330.
- Feyerabend, P. (2011). *The Tyranny of Science*. Cambridge: Polity Press.
- Fol, S., Dupuy, G. & Coutard, O., (2007). Transport policy and the car divide in the UK, the US and France: beyond the environmental debate. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31, 802-18.
- Garrett, M. & B. Taylor. (1999). Reconsidering Social Equity in Public Transit. *Berkeley Planning Journal*, 13, 6-27.
- Geels, F.W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471-482.
- Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, 28(1-2), 261-273.
- Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, 162(3859), 1243-1248.

- Herod, A. (2011). *Scale*. Routledge, London.
- Inglehart, R., & Klingemann, H.-D. (2000). *Genes, Culture and Happiness*. Boston, MA: MIT Press.
- Jackson, T. (2009). *Prosperity without growth: Economics for a finite planet*. London: Earthscan.
- Meadows, D. H., Randers, J., Meadows, D. L., & Behrens, W. W. (1972). *Rapport van de Club van Rome: De grenzen aan de groei*. Utrecht: Het Spectrum.
- Meersman, H., et al. (2013) *Indicatorenboek 2012 Duurzaam goederenvervoer Vlaanderen, Antwerpen, Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederen- en personenvervoer*.
- MIRA. (2013). CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenwagens, from <http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/sectoren/transport/emissie-naar-lucht-door-transport/co2-emissie-van-nieuwe-personenwagens/>
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25, 11-26.
- Newell, P. (2008). The political economy of global environmental governance. *Review of International Studies*, 34, 507-529.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2011). 'Peak car use': Understanding the demise of automobile dependence. *World Transport Policy and Practice*, 17(1), 31-42.
- Preston, J. a& F. Raje. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 151-160.
- Reeves, D. (2005). *Planning for Diversity: Policy and Planning in a World of Difference*. Oxon - New York: Routledge.
- Sayer, A. (1992). *Method in Social Science - A realist approach. Second Edition*. London: Routledge.
- Schwanen, T. D. Banister a& J. Anable. (2011). Scientific research about climate change mitigation in transport: A critical review. *Transportation Research Part A*, 45, 993-1006.
- Schweitzer, L. & A. Valenzuela. (2004). Environmental injustice and transportation: The claims and the evidence. *Journal of Planning Literature*, 18, 383-398.
- Skidelsky, R. & E. Skidelsky. (2012). *How much is enough? The Love of Money, and the Case for the Good Life*. Harlow: Penguin Books-Allen Lane.
- Statistics Belgium. (2014). Verkeer en vervoer, from <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer-vervoer/>
- Taylor, B.D. (2004) The politics of congestion mitigation. *Transport Policy*, 11, 299-302.
- Verhetsel, A., Thomas, I., Van Hecke, E., & Beelen, M. (2007). *Pendel in België. Deel I: De Woon-Werkverplaatsingen*. Brussels: Statistics Belgium.
- Verhetsel, A.; Vanoutrive, T. & Zijlstra, T. (2014). *Het Woon-Werkverkeer in Vlaanderen: Zoektocht naar indicatoren*. Antwerpen: Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederen- en personenvervoer.