

KRIS PEETERS

DE FILE
VOORBIJDE FILE
VOORBIJAFSCHEID VAN
HET AUTOMOBILISME**Kris Peeters**
DE FILE VOORBIJ

Het einde van het automobilisme?

Zit de auto in een doodlopend straatje? Hoe kan het dat een auto wordt verkocht als speelgoed terwijl hij in werkelijkheid een gevaarlijk wapen is? Waarom wordt een product dat ontworpen is om verkeerd te worden gebruikt niet verboden? Hoe komt het dat de auto slechts een energierendement heeft van 1 procent en zich toch weet te verkopen als milieuvriendelijk?

Het portret dat Kris Peeters schildert van de auto leest als een striemende aanklacht, maar wel een die doordesemd is van begrip. Want als geen ander is Peeters zich bewust van onze haat-liefdeverhouding met dit vervoermiddel dat het aanzien van de wereld veranderde. Met pijnlijke precisie en nooit zonder humor ontleedt hij de verklaringen hoe het zover is kunnen komen en legt hij uit hoe het verder moet. Of kan. Of niet.

De file voorbij verfrist onze kijk op hoe we ons verplaatsen en waarom. In de file staan zal na dit boek nooit meer hetzelfde zijn.

Kris Peeters is socioloog en mobiliteitsdeskundige bij het mobiliteitslaboratorium Baanbrekers. Hij was eerder schepen voor Mobiliteit van de stad Herentals. Hij schreef over mobiliteit al het goed onthaalde boek Het vooruitperspectief.

ISBN 978 94 6001 081 1
www.uitgeverijvrijdag.be

 VRU
DAG

We hebben het dichtste wegennet ter wereld, en toch worden de files alsmar langer. De openbare ruimte wordt gedomineerd door rijdende en geparkeerde auto's, wat er onder meer toe heeft geleid dat kinderen en scholieren zich vrijwel alleen nog via de auto kunnen verplaatsen - op de achterbank bij de ouders dan. Het resultaat is meer autoverkeer.

Luchtvervuiling, lawaai en snelheidsduivels maken hele wijken en stadsdelen onleefbaar - zij die het zich kunnen veroorloven gaan verder weg wonen, weg van alle drukte. Maar ook weg van alle winkels en andere bestemmingen. Het resultaat: meer autoverkeer. Het zijn slechts twee voorbeelden van automobilititeit als een zichzelf versterkende neerwaartse spiraal.

Mobilititeit versus automobilititeit

De automobiel is met grote voorsprong het minst efficiënte vervoersmiddel, zowel op het vlak van ruimtebeslag, energieverbruik als kosten. Desondanks wordt een maatschappij zonder auto's als onrealistisch beschouwd. "De file voorbij - afscheid van het automobilisme" is een zeer verdienstelijke poging om alvast die eerste stap te zetten: het "ondenkbare" - een maatschappij zonder auto's - "denkbaar" maken.

Het boek is de opvolger van het in 2000 verschenen "Het vooruitperspectief - wegen van het impliciete autodenken", waarin Kris Peeters analyseert hoe het mobiliteitsbeleid vanuit slechts één gezichtspunt wordt benaderd: dat van de autobestuurder. Mobilititeit wordt in praktijk beschouwd als "automobilititeit", wat ons doet vergeten dat er ook andere manieren bestaan om zich van A naar B te begeven:

"Zelfs als daar geen enkele reden toe is, zijn wij toch geneigd het standpunt van de automobilist in te nemen, en deze blikvernaauwing bepaalt onze houding tegenover mobiliteit- en verkeersvraagstukken. Het bord met de tekst 'McDonald's 5 minuten' veronderstelt dat iedereen begrijpt dat hiermee 'vijf minuten autorijden' is bedoeld en niet 'vijf minuten stappen'. We gebruiken de woorden 'verkeer' en 'parkeerprobleem' als we eigenlijk alleen 'autoverkeer' en 'autoparkeerprobleem' bedoelen."

"We doen 'verkeerstellingen' om de verkeersmodellen wetenschappelijker te onderbouwen en om de lichtregelingen te optimaliseren. Maar voetgangers en fietsers tellen (we) niet mee. Als er bruggen over de autosnelweg vernieuwd moeten worden, kijken we naar de hinder die dat zal opleveren voor de auto's op die snelweg. Niet naar die voor de gebruikers van de brug. Eerst de auto, dan de rest."

Het verkeer moet 'doorstromen'

Lezers van Lowtech Magazine zullen hun hartje ophalen aan "De file voorbij". Peeters haalt heel wat heilige huisjes en hightech oplossingen onderuit (en steunt in een paar hoofdstukken zelfs op artikels van deze website). Maar liever dan het hele boek proberen samen te vatten, beperk ik me tot een bespreking van het eerste deel. Daarin maakt Peeters een kritische analyse van het taalgebruik dat we hanteren als we het over de auto en het verkeer hebben. De taal en de metaforen die we gebruiken, verhelderden niet alleen, ze verdoezelen ook:

"Metaforen beïnvloeden niet alleen ons denken over mobiliteit, maar ook de politieke en maatschappelijke besluitvorming. Dat gebeurt op een sluipende wijze. Alternatieve benaderingen of klemtonen worden buiten beeld geduwd, terwijl we menen het totaalbeeld voor ogen te hebben. Het momenteel dominante taalspel krioelt van de metaforen die eenzijdig focussen op doorstroming, verdoezelt verantwoordelijkheden en

risico's, minimaliseert negatieve effecten of stelt ze zelfs voor als iets positiefs."

[3]

Het taalgebruik van politici, media, belangengroepen en mobiliteitsdeskundigen - en dat laatste zijn we allemaal wel eens - wordt gedomineerd door twee nauw verwante metaforen: het verkeer als bloedsomloop en het verkeer als hydraulisch systeem. Termen en uitdrukkingen als 'verkeersinfarct', 'verkeerscirculatie', 'doorstroming', 'verkeersdruk', 'opstoppingen', 'dichtslibbende verkeersaders' en 'gestremd verkeer' refereren allemaal aan het beeld van de bloedsomloop.

De hydraulische metafoor klinkt al even bekend in de oren. "Specialisten en beleidsverantwoordelijken hebben het over 'het afvoeren van het verkeer', 'het in goede banen leiden van de verkeersstromen' en 'verkeerssassen' tussen twee verkeerslichten die 'vol lopen en leeg lopen'. In Antwerpen spreekt men bijvoorbeeld van het 'overloopeffect' van de Ring naar de Singel en vandaar naar het stratennetwerk: als de 'doorstroming' op het hogere netwerk niet groot genoeg is, zoekt het verkeer (zoals water) een andere weg om door te stromen. We spreken ook over 'flessenhalzen', 'opstuwning van het verkeer', 'parkeerhavens' en 'wooneilanden'. Bedrijven spreken over hun 'voertuigenvloot'. Autojournalisten hebben het over het 'vlaggenschip' van een modellenreeks, over 'voor- en achterstevens' van wagens en over de 'sfeer aan boord'."

"Weinig burgemeesters zullen met zoveel woorden zeggen dat auto's voor hen prioriteit hebben op moeders met kinderwagens. Toch is dat de praktijk."

Het gebruik van deze metaforen is niet zo onschuldig als het lijkt. Ze leggen namelijk allebei de klemtoon op de 'onvermijdelijkheid' van het verkeer (en met 'verkeer' bedoelen we dus 'autoverkeer'). Ze suggereren de noodzaak of de onvermijdelijkheid van bewegen, stromen, doorstromen. Ze reduceren het vervoersprobleem tot een capaciteitsprobleem. De 'verwachte mobiliteitsgroei' of de 'autonome groei van het wegverkeer' krijgen het statuut van een onontkoombare natuurwet. En dus moet er meer capaciteit komen, want anders staan we straks allemaal stil.



Overstromingen

Peeters: "De metafoor neemt daarmee de vorm aan van een paradigma - een denkkader, dat na verloop van tijd als een keurslijf gaat functioneren omdat het moeilijk wordt 'erbuiten' te denken. De idee dat het autoverkeer (zoals water) een 'natuurlijk gegeven' is, gecombineerd met de vanuit hydraulisch oogpunt logische 'doorstroomgedachte', brengt velen tot de overtuiging dat de verwerkingscapaciteit van de kanalen en de sluizen moet worden vergroot - liefst gedimensioneerd op het maximumdebiet dat zich op piekmomenten aanbiedt. Overstromingen moeten immers vermeden worden."

"Het is ook een door de overheid gewenst en gestimuleerd fenomeen. Het is duidelijk dat de 'overloopeffecten' de leefkwaliteit op en langs de lagere netwerken niet ten goede komen. Vandaar dat de 'leefbaarheid' van dorps- en stadskernen vaak als legitimatie wordt gebruikt voor maatregelen ter bevordering van de doorstroming op een hoger niveau."

"De bloedsomloopmetafoor is zo mogelijk nog determinerender. Het beeld leidt tot de gedachte dat verkeer per definitie vlot moet stromen en dat vertraging of stilstand onvermijdelijk tot levensbedreigende problemen leidt. Er dreigt een 'verkeersinfarct' en dat moeten we voorkomen door, geheel conform de inzichten van de moderne geneeskunde, 'bypasses' aan te brengen."

Meer auto's, meer wegen, meer auto's, meer...

[4] Het verhogen van de capaciteit van het wegennet geniet natuurlijk ook de voorkeur van beleidsmakers omdat het de weg is van de minste weerstand. Zolang de taart groter wordt, hoeven ze het niet te hebben over de vraag wie er hoeveel van krijgt (denk aan rekeningrijden of het fors verhogen van brandstofprijzen of taksen).

Automobiliteit wordt beschouwd als een algemeen democratisch recht, en geen enkele politicus die daaraan durft te raken. Maar hoewel er in tal van landen nog altijd volop wegen worden bijgebouwd, ligt dat in België en Nederland, waar dit 'beleid' resulteerde in het dichtste wegennet ter wereld, vandaag iets moeilijker:

"Sinds eind 1980 is duidelijk het punt bereikt waarop de wonderbaarlijke vermenigvuldiging stuit op de grenzen van andere claims: aanspraken op landbouwgebied, open ruimte, rustige woonwijken, gezonde lucht. Geen wonder dus dat beleidsverantwoordelijken de discussie over de verdeling omzeilen door alsnog te proberen de taart groter te maken."



"Ook normaal: chauffeurs die met hun bijna 2 meter brede auto (en een lege zitplaats naast zich) fietsers het recht ontzeggen om naast elkaar te rijden"

"Dus wordt er (veel) geld geïnvesteerd in de verhoging van de capaciteit van het wegennet door telematica, wordt er gepraat over 'missing links', wordt er ernstig gediscussieerd over bruggen, tunnels en dubbeldekswegen (zoals in onder meer de VS) - dat alles conform de dominante hydraulische en medische metaforen. Een groot deel van het publiek knikt instemmend, want het bedient zich van dezelfde beelden en kan zich dus vinden in probleemanalyse en oplossingen. En even belangrijk: het voelt zich best in een situatie waarin er geen gedragsverandering van haar wordt verlangd."

De capaciteit van het wegennet uitbreiden maakt de door de auto veroorzaakte problemen natuurlijk alleen maar erger - inclusief de files overigens. "De gecreëerde capaciteitsmarge zal eerder vroeg dan laat terug opgevuld worden door de 'latente' vraag: verplaatsingen die vroeger niet werden gemaakt bij gebrek aan 'plaats' op de weg, zullen dan nu wel gebeuren. Maar het omgekeerde bestaat ook: verkeer dat 'verdamp't bij een vermindering van de wegcapaciteit. Daar houden verkeersmodellen geen rekening mee. Een deel van het verkeer, rond de 20 procent, verdwijnt wel degelijk. Minder wegen kunnen dus leiden tot minder files."

Minder verkeer = "onrealistisch"


De gehanteerde metaforen leidden er toe dat de voortdurende groei van mobiliteit uitgangspunt is van alle beleid. Peeters: "De toekomstnota's van onze ministeries werken wel met verschillende scenario's, maar de verschillen zijn marginaal. Over de toekomst valt geen open debat meer te voeren: het zal er een zijn met veel auto's en veel mobiliteit. We blijven denken binnen het bestaande paradigma. Eens mobiliteitsgroei, altijd mobiliteitsgroei. Eens auto's, altijd auto's. We zullen er dus voor moeten zorgen dat een autoloze samenleving minstens al denkbaar wordt".

Om dat te bereiken, werkt de auteur een aantal gedachte-experimenten uit: nieuwe metaforen, die de auto in een heel ander daglicht plaatsen. Niet meer wegen, wel andere denkwegen. De eerste klinkt weinig radicaal en laat zich samenvatten als 'dweilen met de kraan dicht'. Een belangrijke nuance nochtans. Peeters: "Als we het hydraulisch stelsel z'n natuurlijk karakter ontnemen en er een waterleiding van maken, dan komen we al tot andere gevolgtrekkingen. Opeens zou ook de toevoer regelbaar (kunnen) zijn en wordt het op zijn minst 'denkbaar' dat de hoeveelheid water (verkeer) zou kunnen worden verminderd."

[5] Wildbeheersing

De "wildmetafoor" zal nog minder goed onthaald worden bij de doorsnee automobilist: "Als de hydraulische en de medische metafoor leiden tot de conclusie dat de huidige verkeersinfrastructuur te weinig capaciteit biedt, dan volstaat het om de verschillende modi als wild te bekijken om tot een andere conclusie te komen: wanneer de 'populatie' auto's te groot wordt, wordt het natuurlijke evenwicht verstoord."

"Daardoor komen andere soorten zoals de fietser of de voetganger in het gedrang. Hun 'territorium' wordt bedreigd of ingenomen. Vanuit de

 6a00e0099229e888330133ed1c7:

'Wildbeheerseenheid' ligt de oplossing dan voor de hand: opening van de jacht, tot er weer een evenwicht is."

"De 'populatie' auto's is te groot, en de oplossing ligt voor de hand: opening van de jacht, tot er weer een evenwicht is."

De wildmetafoor mag dan bedreigend overkomen voor de automobilist, het tegendeel is waar voor zij die zich te voet of per fiets verplaatsen. De 'maximale doorstroming' die het gevolg is van de dominante metaforen, betreft immers alleen maar het autoverkeer: "De oversteekbaarheid van een wegvak daalt spectaculair vanaf 800 auto's per uur. Ze wordt zelfs tot nul gereduceerd bij 1600 auto's per uur, waardoor een 'maximale bereikbaarheid' voor de enen een 'totale onbereikbaarheid' voor de anderen genereert."

"De moeder met kinderwagen zal ter hoogte van bouwwerven het populaire bordje 'voetgangers hier oversteken' minder vanzelfsprekend vinden dan de automobilist die voorbijzoeft. Ze zal zich de vraag stellen of vlot autoverkeer in een winkelstraat nu echt primeert op de veiligheid en het comfort van zwakke weggebruikers. Weinig burgemeesters zullen met zoveel woorden zeggen dat auto's voor hen prioriteit hebben op blinden en moeders met kinderwagens. Toch is dat de praktijk."

De auto als sprinkhaan

Peeters besteedt ook aandacht aan een vaak onderbelicht probleem van de auto: zijn honger naar ruimte. "Volgens het Milieurapport 2006 wordt de totale oppervlakte aan verharde wegen (dus zonder parkings, garages, opritten...) in Vlaanderen geraamd op 56.868 hectare of evenveel (grote) voetbalvelden. Gerekend aan de norm uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor kleinstedelijk gebied (25 woningen per hectare, 75 inwoners per hectare) is dat genoeg voor 1.421.700 woningen met tuintje of leefruimte voor 4.265.100 inwoners."

Grote delen van het wegennet zijn gedimensioneerd op piekmomenten - om 'overstromingen' te voorkomen. "Bijvoorbeeld de parking van de plaatselijke supermarkt is ontworpen in functie van de vraag tijdens enkele uren topdrukte in het weekend of zelfs een bepaalde periode van het jaar (bijvoorbeeld de koopjesperiode rond de kerst). De benodigde capaciteit van de autosnelwegen wordt berekend op basis van de ochtend- en avondspits. Daardoor is er op onze autostrades gedurende grote delen van de dag en de nacht een feitelijke overcapaciteit."

"Dit wordt echter zelden geproblematiseerd, net zomin als de lege zitplaatsen in auto's. Wanneer autobussen of treinen op bepaalde trajecten en op bepaalde tijdstippen 'leeg' rondrijden, dan wordt dat wel opgemerkt en aangeklaagd. Ook normaal: chauffeurs die met hun bijna 2 meter

brede auto (en een lege zitplaats naast zich) fietsers het recht ontzeggen om naast elkaar te rijden."

"Wanneer de sprinkhanen zijn verder getrokken, blijft alleen een kaalgevreten vlakke over."

Het enorme ruimtebeslag van de auto brengt de auteur tot een nieuwe metafoor: die van het schadelijke insect: "Er is maar weinig voor nodig om auto's als sprinkhanen te zien. Een file die een stad nadert, wordt een invasie van insecten. Een parkeerterrein of een drukke wijk herinneren aan die huiveringwekkende televisiebeelden wanneer er in Afrika of Azië weer eens een sprinkhanenplaag is uitgebroken. Geen plekje blijft onbedekt, overal rijden of staan auto's. Wanneer de sprinkhanen zijn verder getrokken, blijft alleen een kaalgevreten vlakke over."

"We zouden kunnen inzoomen op de schade die de auto-sprinkhanen aanrichten tijdens hun passage: kapotgereden wegen en berm, de tot slijk herleide parkeerweiden rondom het rockfestival in Werchter, de kale asfaltvlaktes rondom de Heizelpaleizen, de ontgroende voortuintjes van hele wijken, de omvergereden paaltjes en verzakte stoepen in de straten van de stad, de onbegroeide grijze en zwarte strepen door het landschap. De auto als sprinkhaan is een sterk beeld, dat pijnlijk zichtbaar maakt hoe de auto niet alleen een weggebruiker maar ook een wegverbruiker is. En vooral een vlaktevuller en een ruimtevreter."

De auto als koekoek

Peeters ontkent niet dat de aandacht voor zwakke weggebruikers is gegroeid. Maar het vervelende is dat de auto eigenlijk een koekoek is die alle andere vervoerswijzen uit het nest duwt. De auto is niet compatibel met andere vervoerswijzen. "Verschillende mechanismen zijn hiervoor verantwoordelijk. In de eerste plaats is de auto, anders dan pakweg de trein of het vliegtuig, een vlaktevuller. Doordat hij niet gebonden is aan een beperkt aantal infrastructuren, stelt hij ons in staat om letterlijk overal te komen. Alles wordt bereikbaar. Behalve het voor de hand liggende voordeel, brengt dit ook het nadeel mee dat na verloop van tijd de ruimtelijke ordening zich hierop afstemt."

"De noodzaak zich in de kernen of vlak bij stations te vestigen, vervalst. Daardoor kunnen woningen, winkels en bedrijven letterlijk overal worden gebouwd. Functies zoals wonen en werken, die eeuwenlang dicht bij elkaar lagen, geraken dan steeds meer gescheiden, waardoor er meer en grotere verplaatsingen nodig zijn. Die zijn perfect te doen met de auto, maar niet meer met het openbaar vervoer. Er liggen nu eenmaal niet overal sporen. De uitzaaiing van bebouwing zorgt voor clientèleverdunding die het inleggen van bussen onrendabel maakt. Voetgangers en fietsers, die in principe ook overal kunnen geraken, moeten er de brui aan geven omdat de afstanden te groot worden."

"De auto verdringt alle andere vervoerswijzen door zijn invloed op de ruimtelijke ordening."

"De vele auto's, echt 'nodig' geworden om alle bestemmingen te kunnen bereiken, hebben nood aan ruimte om te rijden en om stil te staan bij vertrek- en bestemmingsplaatsen. De middelpuntvliedende krachten doen hun werk: fietsers en voetgangers worden naar de kant gedrongen. Ze moeten zich tevreden stellen met steeds kleinere restruimten. Maar niet alleen de andere vervoerswijzen worden verdrongen, ook de niet-verkeersfuncties zoals spelen, verblijven en zelfs wonen. Wat op autosnelwegen officieel beleid is, is op andere plaatsen gewoon een feitelijke evolutie."

Tijd en afstand

Toekomstvisies, voorspellingen of verwachtingen inzake mobiliteit geloven steevast in de verenigbaarheid van snelheid, afstand en duurzaamheid. "Klinkt aanlokkelijk", schrijft Peeters, "maar de werkelijkheid is minder barmhartig. Ze zadelt ons wel degelijk op met de verantwoordelijkheid keuzes te maken. Door de komst van eerst de trein, later de auto en nog later het vliegtuig zijn er, in tegenstelling tot wat men in de toekomstvisioenen in de negentiende eeuw nog verwachtte, geen zeeën van tijd vrijgekomen. Integendeel. De wereld is nog nooit zo klein geweest en we hebben nog nooit zo weinig tijd gehad. De verklaring is te vinden in de BREVER-wet, alias de wet van 'behoud van reistijd en verplaatsing'."

"Uit tal van onderzoeken over heel de wereld blijkt dat het reistijdbudget van mensen constant blijft ongeacht hun culturele achtergrond en het vervoerssysteem. We investeren de vrijkomende tijd om grotere verplaatsingen te doen en dus onze actieradius uit te breiden. En na verloop van tijd wordt dat een noodzaak, want zoals gezegd komen bestemmingen verder uit elkaar te liggen. Ofwel kiest men voor 'sneller en verder', ten koste van duurzaamheid. Ofwel kiest men voor duurzaamheid. Dan zullen de verplaatsingen langzamer verlopen over kortere afstanden."

Nabijheidscultuur

[6] Het mobiliteitsprobleem kan dus niet worden opgelost zonder de ruimtelijke ordening aan te pakken - al zou het botweg elimineren van de auto daar natuurlijk vanzelf voor zorgen. Peeters pleit voor een 'nabijheidscultuur':

"Voor oplossingen ten gronde zullen we buiten de lijntjes moeten leren denken. Buiten het autoparadigma, met andere woorden. De klemtoon ligt nu op de ontwikkeling van 'duurzame wagens', maar die lossen maar een deel van het probleem op - en dan nog. Elektrische auto's zullen

evengoed in de file staan. Wat we nodig hebben is een duurzaam mobiliteitssysteem: een systeem dat de mensen de mogelijkheid biedt om binnen hun tijdsbudget alle activiteiten te doen die nodig zijn om gelukkig te kunnen zijn. Het 'tijdsbudget' is dan de schaarse tijd die volgens de BREVER-wet mensen bereid zijn te besteden aan verplaatsingen. Hupkes, de geestelijke vader van de wet, schat dit op 73 minuten per dag."

Om te beginnen zou dat betekenen dat de *inwoners* van steden, waar alle functies op wandelafstand van elkaar liggen, voorrang krijgen op de *bezoekers* van steden: "Het traditionele verkeers- en mobiliteitsdebat wordt gedomineerd door de bereikbaarheidsclaim. Uiteraard is het voor stadsbewoners belangrijk om te kunnen worden bereikt en natuurlijk is een onbereikbare stad ten dode opgeschreven."



"De inwoners van steden moeten voorrang krijgen op de bezoekers van steden."

"Maar de huidige dominantie van 'bereikbaarheid' doet de stad haar belangrijkste troef uit handen geven: de nabijheid van een bonte verscheidenheid van bestemmingen en activiteiten. Die maakt dat haar bewoners potentieel een groot 'bereik' hebben. Binnen een beperkt tijdsbudget en zonder grote afstanden te hoeven af te leggen kunnen ze veel doen. Nu laat men echter de belangen van de pendelaars (en andere bezoekers) feitelijk prevaleren op die van de stadsbewoners. Invalswegen worden dan belangrijker dan verbindingen tussen stadswijken. Vlotte doorstroming weegt dan zwaarder door dan oversteekbaarheid."

De auto een melkkoe?

Een duurzame mobiliteit kan er evenmin komen zonder aan het economische systeem te sleutelen: "Wanneer ik te voet naar de bakker ga, is hiervan niets terug te vinden in het Bruto Nationaal Product (BBP). Maar wanneer ik met de auto rijd, wordt dit gerekend als een bijdrage aan de rijkdom van het land. Sterker nog, als ik dat doe met een grotere, meer vervuilende en meer energie verslindende wagen, draag ik daarmee volgens de klassieke economie meer bij tot de welvaart van het land."

"Het zogenaamde neutrale meetinstrument van het BBP blijkt in werkelijkheid een pervers mechanisme te zijn dat een samenleving drijft in de richting van meer, grotere en bij voorkeur gemotoriseerde verplaatsingen. De klassieke economie verrekent kosten als baten. Hoe meer ongevallen er gebeuren, hoe meer schade er veroorzaakt wordt aan wegeninfrastructuur, voertuigen en zelfs weggebruikers, hoe beter voor de economie. Een nieuwe auto, een nieuwe verlichtingspaal, verzorgingskosten in het ziekenhuis en medicijnen, stuk voor stuk dragen ze bij tot

een verhoging van het BBP."

Een groot deel van die kosten wordt wel gedragen door de overheid. En dan blijkt dat de auto, in tegenstelling tot wat sommigen blijven roepen, absoluut geen 'melkkoe' is. De bestaande belastingen en taksen dekken slechts een derde van de totale kosten van het autosysteem. Hoewel de overheid dus bruto verdient aan de auto, lopen de externe kosten veel hoger op: de auto wordt, net zoals het openbaar vervoer, gesubsidieerd. Dat gaan om zo'n 3000 euro per auto per jaar, zegt Peeters: "Een overheidssubsidie die overeenkomt met voor elke chauffeur ieder jaar een openbaarvervoerabonnement, een nieuwe fiets om de vijf jaar en 15.000 kilometer reizen met de trein in eerste klasse."

Kris De Decker