

Nu al bijna 80 jaar kregen de auto en de vrachtwagen voorrang op alle andere vormen van mobiliteit. Tegelijk nam de omvang van het spoornet en van de binnenvaart af. We beseffen nauwelijks de enorme inzet aan energie, middelen en mensen die nodig zijn om onze mobiliteit op rubberen banden te laten lopen, aangedreven met fossiele brandstoffen.

Trein, tram en metro scoren spectaculair beter, maar zijn ondergeschikt aan een klein wegwerpvoertuig. Een kapitalistische productiewijze die een ongebreidelde, veralgemeende warenproductie verder probeert op te jagen, is minder gericht op efficiëntie en veiligheid en verspilt materialen en energie dat het een lust is.

Het eindresultaat voor onze verplaatsingen is zeer matig, gezien de alom gehoorde klaagzang over files, parkeerproblemen, luchtvervuiling, grote aantallen gekwetsten en doden...

De autoverkoop is in ons land een thermometer voor de heersende top van politiek en economie. Een kleine daling of verdere stijging is meteen medianieuws. Deze dagen heerst er in die kringen euforie en angst. Vermoedelijk zitten ze bij de climax van hun verkoop, maar zij weten ook dat het allemaal anders kan (en zal).

De cijfers...

In elk dorp, in elke wijk worden dag in dag uit nieuwe auto's verkocht, en niet zo'n klein beetje... Binnen de 9 jaar is ons huidig wagenpark van 4 800 000 stuks zowat volledig vernieuwd.

De producenten hebben hier vorig jaar zo'n 480 000 nieuwe voertuigen verkocht. In 2003 lag het cijfer rond de 450 000. Elke afgeleverde auto bestaat grofweg uit duizend kilo hoogwaardige materialen: glanzende lak- en vernislagen, een smak electronica, een grotendeels aluminium motor, roestvrij kader, knusse interieurs, brede banden, veel glas.

Ooit gelezen dat met de aanmaak van elke auto de arbeid van 600 000 mensen gemoeid is... We staan er geen moment bij stil.

... op een rij

Dergelijke hoeveelheden en cijfers gaan ons bevattingsvermogen te boven. We beseffen wel dat de auto – en terloops gezegd, de productie ontegenlijk veel meer dan het brandstofverbruik - een heel stuk opwarming van het klimaat verklaart.

Om het wat voorstelbaar te maken probeerde ik het volgende: Laat ons veronderstellen dat de gemiddelde auto 4 meter lang is. Met 250 stuks heb je dan 1 km file. We nemen nu de 480 000 splinternieuwe wagens van vorig jaar en zetten ze bumper aan bumper op straat.

Of, iets gemakkelijker, ge tikt het in in de eerste de beste routeplanner op een computerke. Waar denk je dat we gaan uitkomen? Een sliert van 1920 km, zig-zag van aan de kerk in Herzele naar Brussel, over Luxemburg, Straatsburg, Basel, berg-op-berg-af over de Alpen langs Milaan, Bologna, Rome, Napels tot in de voetpunt van Italië... Dit is de lengte van de verkoop van één luttel jaartje, in België alleen, wat opgejut door een autosalon in januari...

Om het nog duidelijker te maken:

Stel dat b.v. een mevrouw Vogels in een Volvo stapt en vervolgens die stilstaande file voorbijsteekt. We geven haar een ecologische snelheid van 70 km per uur, nog steeds te snel om al dat moois onderweg te bekijken. Dan is ze meer dan 4 volle werkdagen onderweg!

Of laat Verhofstad het traject-status-blik zonder ongevallen affietsen, bijna 3 werkweken lang langs al dat glimmends. Die kunnen geen auto meer zien!

Wat dan wel?

Over 't laatst zat ik in een vliegtuig, boven de stad Napels. En wat viel op : alle brede wegen overvol vervoer, maar smalle, lege spoorlijnen ernaast. In de verte één klein treintje. Wat later, in de stad zag ik één klein trammetje in de verkeerschaos.

Bij thuiskomst boven Zaventem zag het er niet veel beter uit.

Maar wat goed nieuws bij het aanzetten van de TV! Opeens spreekt men in Limburg van een "light rail" , snelle nieuwe luxetrans aan 100 per uur met een visgraatmodel van vertakkingen. Ze gaan er zelfs geld voor bijeenzoeken... zeggen ze... En als de vakbeweging in de automobiel er nu eens een reconversieplan voor maakt?