



INLEIDING: EEN SAMENLEVINGSMODEL IN DE KNOOP

Kris Deschouwer

1. STILSTAAND VERKEER

Het mobiliteitsprobleem zal wel zo oud zijn als de mensheid zelf. Nooit was en is er een eenduidig en vanzelfsprekend antwoord op de vraag hoe we ons kunnen verplaatsen, naar waar, tot waar en waarmee. Het zal allicht ook een van de oudste politieke problemen zijn, een van de oudste vragen waarvoor de antwoorden op politieke wijze gegeven worden, dit wil zeggen door beslissingen te nemen die betrekking hebben op iedereen. Het aanleggen of niet aanleggen van een weg is bij uitstek een politieke beslissing.

De vele en lange files die dagelijks door Europa glijden, en hier en daar af en toe totaal tot stilstand komen, zijn derhalve slechts de meest moderne vorm van dat eeuwenoude mobiliteitsprobleem. Dat verklaart misschien waarom het zo evident lijkt dat de oplossing ervoor van de overheid komt, dat de oplossing een politieke oplossing is. De overheid moet zorgen dat er kan bewogen worden.

Toch heeft de wijze waarop het probleem zich vandaag aanbiedt ook veel te maken met de specificiteit van de moderne westerse samenleving. Het meest opvallend is allicht het thema van de 'vrijheid', dat uit het hele debat rond het verkeer niet kan weggedacht worden. De verkeersproblematiek is misschien wel de beste illustratie

van de paradox die het vrijheidsideaal voor de moderne samenleving oplevert. Het vrije individu wordt in toenemende mate gewaardeerd, en krijgt ook in toenemende mate de mogelijkheid om echt vrij te zijn. De complexiteit van de samenleving laat dat toe, en de technische middelen zijn aanwezig om ook inzake mobiliteit die vrijheid reëel in te vullen. De auto brengt eenieder precies van het ene punt naar het andere, zolang er tenminste een weg ligt. En zolang die weg niet volgelopen is met andere auto's die ook in alle vrijheid hun weg zoeken.

En om die vrije mobiliteit in goede banen te leiden, zijn er vele regels nodig, en om te vermijden dat als gevolg van de vrije mobiliteit het verkeer totaal stilvalt, zijn er nog veel meer ingrepen nodig. Precies hier ligt de moeilijkste knoop in het hedendaagse verkeer.

De grote verkeersstromen die de problemen veroorzaken, zijn vooral de verplaatsingen van en naar het werk. De piekuren zijn de begin- en einduren van de normale werkdag. Ook dat is typisch voor de moderne westerse samenleving. De differentiatie tussen gezin en productie-eenheid, tussen woon- en werkplaats, heeft zich er langzaam maar zeker doorgezet. De functionele differentiatie gebeurt zodra het industrialiseringsproces begint, en ze is nadien aangevuld met een doorgedreven ruimtelijke differentiatie. De rationale geest van sturing en planning, ook een kenmerk van de moderne westerse samenleving, heeft ervoor gezorgd dat woongebieden en industrieterreinen netjes gescheiden werden, en dat er tussen beide wegen aangelegd werden om de verkeersstromen van en naar het werk in goede banen te leiden. Diezelfde industrialisering heeft immers ook de massaproductie van de auto mogelijk gemaakt, zodat de collectieve voorzieningen voor de verplaatsingen zich nog meer konden concentreren op en beperken tot het aanleggen van berijdbare wegen.

Deze op rationale overwegingen gebaseerde keuze van het ruimtelijk beleid laat ook de inpassing van het vrijheidsideaal toe. De toegankelijke auto waarmee men zich 'vrij' naar het werk verplaatst, laat ook toe in de vrije tijd vrij rond te toeren, het genoeg te smaken van zich autonoom door het landschap te bewegen. Het laat voor wat het werk betreft ook de flexibele werkuren toe, die de werknemer vrij kan kiezen. En het laat evenzeer de algemene flexibilisering toe: wie met de auto komt, kan zich op variabele en flexibele uren ter beschikking houden.

Het hedendaagse mobiliteitsprobleem lijkt op die manier tenslotte nogal eenvoudig te zijn: het autoverkeer loopt vast omdat alsmaar meer mensen gebruik (kunnen) maken van de vrijheid die de auto biedt om zich te verplaatsen. Maar het maakt het probleem politiek ontstellend moeilijk, omdat de oplossing erin bestaat dan maar die

vrijheid te beperken. En dat druist dan weer in tegen de waarde die aan de oorsprong van het probleem ligt. De automobilisten vragen mobiliteit, en de vrijheid om mobiel te zijn zoals ze dat willen. Zij wensen dus geen maatregelen die de vrije mobiliteit beperken, maar om die te herstellen is er wel dat soort maatregelen nodig. Politiek én op de weg ligt het verkeer dus in een knoop.

Het mobiliteitsprobleem beperkt zich natuurlijk niet tot het autoverkeer. De plaats en de rol van het openbaar vervoer, van de fietsers, van de voetgangers, het zijn allemaal aspecten van het ruim gedefinieerde mobiliteitsprobleem. Maar de debatten en de analyses spitsen zich de jongste tijd wel heel specifiek toe op het autoverkeer, en dus gaan we precies daarop wat dieper in.

2. HET MILIEU ALS OPLOSSING

Een mogelijke uitweg uit de impasse biedt zich aan door de steeds vaker opduikende combinatie van het mobiliteitsprobleem met de milieuproblematiek. De auto met zijn verbrandingsmotor vervuult. Hoe meer auto's er zijn, hoe meer er vervuild wordt. En wanneer die auto's dan nog lange tijd met draaiende motor in de file staan, is de luchtvervuiling nog groter. Niet alleen de mobiliteit (of het herstel ervan) vereisten dus op het eerste gezicht een zekere beperking van het autoverkeer, ook het milieu vereist dat. En als vrijheid een waarde is die hoog in het vaandel gedragen wordt, dan geldt langzamerhand hetzelfde voor het milieu.

Er kan (nog) niet gezegd worden dat de zorg voor het milieu dezelfde status verworven heeft als de zorg voor de gezondheid van het menselijk lichaam. In naam van die gezondheid kan er zeer veel gevraagd, veel gesuggereerd, veel opgelegd worden. Een vertraging van de loonsverhogingen wordt bijvoorbeeld geduid als het invoeren van een 'gezondheidsindex'. Dat het met het milieu een stuk dezelfde richting uitgaat, staat buiten kijf. De beste waspoeders wassen niet alleen meer extra- of ultra-wit, maar dragen nu ook zorg voor het milieu, zitten in navulpakken, zijn geconcentreerd en samengedrukt om minder vrachtwagens te doen rijden. De beste brandstof voor de verwarming van de huizen is niet alleen maar zuinig omdat dat goedkoper uitkomt, maar omdat zij ook de bloemen en de bomen intact laat. Een nieuwe belasting wordt niet gerechtvaardigd door gewoon naar de precare toestand van de staatskas te verwijzen, maar wordt als een 'energietaks' gelegitimeerd, als een belasting op de vervuiling.

Het milieu en de gezondheid van de individuen staan overigens niet los van elkaar, of kunnen toch makkelijk met elkaar in verband gebracht worden. Daar waar het gezondheidsargument frontaal botst met de vrijheid om met zijn lichaam te doen wat men wil (zoals de roker die baas over eigen longen wil zijn), wordt via het milieu het sociale argument gebruikt. Wie rookt, vervuult zijn omgeving, en schaadt dus de gezondheid van anderen. De jongste campagne van 'Kom op tegen kanker' poogt ons ook duidelijk te maken dat slordig omspringen met het milieu een mogelijke oorzaak van kanker kan zijn. Gezond en rein, zo moet het zijn.

Indien de zorg voor het milieu een waarde is die hoger op de preferentielijst komt te staan, moet het mogelijk zijn om aan de hand van argumenten die naar dat milieu verwijzen, maatregelen te nemen met betrekking tot het autoverkeer. En dat kunnen dan dwingende maatregelen zijn, gebods- en verbodsbepalingen. Het kunnen ook zachtere, suggererende maatregelen zijn, precies omdat ze op een bepaalde waarde en dus een zeker plichtsgevoel kunnen appeleren. Niemand is wettelijk verplicht om zich sportief af te beulen en/of culinair te beteugelen, maar het gebeurt wel op grote schaal. Als de politiek in de knoop ligt met het autoverkeer, kan een depolitisering van de problematiek, een doorschuiven van de remedie naar de sferen van de louter sociale controle, een mogelijke oplossing zijn.

Zo eenvoudig liggen de zaken echter niet. Het mobiliteitsprobleem is wel degelijk mede een milieuprobleem geworden, wordt dus wel degelijk ook in die termen gesteld, en kan de gegevens een stuk eenvoudiger maken. Maar tegelijkertijd komen de zaken ook een stuk moeilijker te liggen. Door het milieubeleid met het mobiliteitsbeleid te willen combineren, wordt bij wijze van spreken het oudste met het nieuwste beleidsdomein gecombineerd. Dat roept allerlei spanningen en weerstanden op, en het maakt het vinden van goede en werkbare oplossingen beslist niet gemakkelijker. In wat volgt beschrijven we een aantal van die moeilijkheden.

3. HET ONERVAREN MILIEUBELEID

Het beleid inzake milieu is jong en onervaren. Een direct gevolg daarvan is dat er nog niet zoveel bekend is - in elk geval (nog) minder dan voor andere beleidsdomeinen - over de reële effecten van de reeds genomen maatregelen. De politieke besluitvorming doet ervaring op in een bepaald beleidsdomein, door precies na verloop van tijd geïnformeerd te worden over de wijze waarop de genomen maatregelen op het terrein uitgevoerd werden, de mate waarin ze als legitiem aanvaard werden, de mate waarin ze nageleefd werden, en de mate waarin ze het beoogde doel hebben

helpen bereiken. Dat vraagt tijd, en de in een democratie ingebouwde relatief snelle wisseling van de beleidsverantwoordelijken heeft alvast tot gevolg dat het leerproces traag gaat, en dat vaak beleid opgestart wordt alsof het hele veld opnieuw moet uitgevonden worden. Maar een dergelijk leerproces is er zeker, en voor de diverse beleidsdomeinen wordt dan op de duur een min of meer vast en geijkt arsenaal aan middelen ontwikkeld, waarvan - op basis van de beschikbare informatie - aangenomen wordt dat ze de beoogde effecten het best kunnen realiseren. Bij gebrek aan een goed zicht op wat precies de gevolgen van beleidsbeslissingen zijn, is beleid altijd een beetje een kwestie van verstandig gokken (Easton, 1965). In een nieuw beleidsdomein is dat haast per definitie zo.

De jeugdigheid van het milieubeleid is dus een probleem. Er is de jongste jaren een brede waaier aan middelen ontwikkeld voor regelgeving en voor controle erop, maar de zekerheid dat ze de meest adequate zijn, is nog niet verworven. De onzekerheid van de beleidsproducenten is nog erg groot. Daar komt dan nog bij dat voor milieubeleid de effecten ervan ontzettend moeilijk te meten zijn, en dat de effecten - indien ze er zijn - zelden of nooit op korte termijn kunnen waargenomen worden. Indien er bijvoorbeeld besloten wordt om de uitstoot van CO₂ tegen te gaan door voor auto's maximale emissienormen op te leggen, dan betekent dit dat nieuwe auto's voortaan aan die normen moeten voldoen. Het duurt jaren, zometeen decennia vooraleer het wagenpark inderdaad volgens de nieuwe normen vernieuwd is, en vooraleer er dus kan gekeken worden of het bedoelde effect gesorteerd werd. Is dat niet het geval, dan moet er een ander middel gezocht worden, of moet het bestaande middel aangepast en bijgestuurd worden. En dat alles veronderstelt dan nog dat de andere bronnen van CO₂-uitstoot al die tijd constant gebleven zijn.

Met betrekking tot maatregelen die de vervuiling door de auto's zouden moeten verminderen, is er dus weinig of geen ervaring. Kan er een gunstig effect verwacht worden van een campagne die oproept om nog vóór de invoering van strengere normen alvast een auto met een katalysator te kopen? Kan er enig effect verwacht worden van een gedeeltelijke terugbetaling van de kostprijs van die katalysator? Kan er gerekend worden op begrip en medewerking van de garagehouders? Leidt de beperkte levensduur van een katalysator niet op middellange termijn naar een toename van de luchtvervuiling? Is de huidige technische controle voldoende uitgerust om na te kijken of de katalysator nog functioneert? Zijn er niet teveel mogelijkheden voor handige knutselaars om de katalysator te verwijderen? Dat is een greep uit de vragen die niet beantwoord zijn vóór het opleggen van normen die een katalysator nodig maken. Achteraf kunnen ze misschien beantwoord worden.

4. DE STERKE WEGGEBRUIKERS

Een tweede moeilijkheid schuilt heel gewoon in het feit dat het niet evident is om maatregelen uit te vaardigen, ook al worden ze gelegitimeerd door milieubekommernissen, wanneer die ingaan tegen de belangen en de vragen van de automobilisten. Dat is een groep waarvan het gedrag ontzettend moeilijk te wijzigen is. De belangrijkste reden daarvoor is dat het eigenlijk geen groep is, dat er geen sprake is van collectief of van collectief georganiseerd gedrag. De automobilist produceert een groepsgedrag dat in grote mate het onbedoeld gevolg is van de individuele keuzen. Om de effecten van dat gedrag te wijzigen, moet het gedrag op het individuele niveau kunnen gewijzigd worden. Een aantal elementen maken dat moeilijk.

In de eerste plaats is de band tussen het gebruik van de auto en de vervuiling niet zomaar reduceerbaar tot het individuele gedrag. Elke automobilist vervuult natuurlijk zodra hij aan het rijden gaat, maar de extra-vervuiling die het gevolg is van vertraagd verkeer en van files, is het gevolg van het feit dat velen op hetzelfde ogenblik aan het rijden gaan. Zij doen dat echter wel onafhankelijk van elkaar. Het is moeilijk om de individuele automobilist te culpabiliseren, en een beroep te doen op zijn geweten of zijn milieubewustzijn.

In de tweede plaats is er de hoger reeds aangehaalde vaststelling dat de auto zonder meer een concretisering is van de mogelijkheid om zich vrij en onafhankelijk van anderen te verplaatsen. Dat is een groot comfort. Het is vermoedelijk voor een behoorlijk aantal automobilisten blijvend te verkiezen boven het openbaar vervoer, dat niet in staat is om een mobiliteit op maat, van deur tot deur, te leveren, ook al betekent het individueel vervoer dan het af en toe in de file staan. Maatregelen die op een drastische wijze het gebruik van de auto zouden beperken, reduceren dus zonder meer het algemeen levenscomfort van vele mensen. Toch een restrictief beleid voeren, zou een echte politieke kamikazestrategie zijn, en die is in een democratie niet te verwachten. Zachte maatregelen, die rekenen op vrijwillig en relatief spontaan initiatief, kunnen onmogelijk op een groot succes rekenen. Carpooling bijvoorbeeld functioneert wel, maar op een zodanig kleine schaal dat het slechts een gering effect heeft voor zowel het mobiliteits- als het milieuprobleem.

De automobilisten zijn als dusdanig niet formeel als een drukingsgroep georganiseerd, en de verenigingen van automobilisten zijn er in concreto veel meer voor pechverhelping dan voor politiek drukingswerk. Als dat drukingswerk er is, verdedigt het wel logischerwijze de belangen van de automobilist als individu. De collectieve actie - gemedieerd door deze groepen - is actie die de automobilist zijn vrijheid wil gunnen. De rol van automobilist wordt in die termen gedefinieerd. Toch is

de macht van deze groepen niet groot, en zijn zij het niet die een eventueel beleid dat streeft naar reductie van het autoverkeer zouden kunnen belemmeren. Dat is wel het geval voor de automobiellindustrie. Die verdedigt een industriële sector en de werknemers ervan, en dat zijn argumenten die politiek een behoorlijk gewicht kunnen krijgen. Het valt op te merken dat de taal waarin die sector het autoverkeer verdedigt, ook de taal van de vrije automobilist is. Indien er al een duidelijk maatschappelijk omschreven groep zou zijn die expliciet pleit voor het aan banden leggen van de auto, dan weegt die niet zwaar, dan kan die niet zwaar wegen.

Dat het moeilijk is het gedrag van automobilisten vanuit het beleid te sturen, kan ten overvloede geïllustreerd worden door de mate waarin en de wijze waarop het verkeersreglement geïnterpreteerd wordt. Een aantal basisregels - zoals bijvoorbeeld het rechts houden - genieten probleemloos een ruime consensus, maar een hele reeks concretere en gedetailleerde maatregelen (snelheidsbeperkingen, parkeerregels, veiligheidsgordel) worden vrij geïnterpreteerd. De idee overheerst dat iedereen hier zelf moet kunnen beslissen wat kan en wat niet kan, wat moet en wat niet moet. Regels die echt het rijgedrag of het gedrag in de auto beïnvloeden, blijken ontzettend moeilijk afdwingbaar te zijn. De gevolgen daarvan zijn vergaand. Het betekent immers dat wanneer het beleid wenst dat bepaalde regels toch strikt nageleefd moeten worden, er naar radicale controlemiddelen moet gegrepen worden. De onbemande camera is er zo eentje. Maar die is dan een zeer zichtbare en agressieve uiting van het feit dat de automobilist niet meer vrij is te doen wat hij wil, en dat die vrijheid desnoods met quasi-totalitaire middelen kan beknot worden. Dat versterkt alleen het gevoel dat die vrijheid iets is wat moet gekoesterd worden, en het ondermijnt de legitimiteit van een overheid die dan eventueel met het oog op het milieu een aantal maatregelen wil nemen. Wanneer zelfs de veiligheid als argument het moeilijk heeft om maatregelen als legitiem te doen aanvaarden, dan heeft het milieu-argument niet echt een kans.

5. DE AUTOMOBILIST ALS ZWAKKE WEGGEBRUIKER

De bespreking tot nog toe wekt misschien een beetje de indruk dat de automobilist als een perfect asociaal en egocentrisch wezen beschouwd wordt, of toch minstens als iemand die vrij kiest voor een bepaalde wijze om zich te verplaatsen en die die vrijheid wenst te bewaren. Dat beeld behoeft zeer zeker de nodige nuancering. Die vrijheid van de automobilist is in grote mate een mythe.

Een eerste vaststelling in dit verband is de relatief hoge aankoopprijs van een auto, en de quasi-verplichting om er per gezin minstens één te hebben. Die quasi-verplichting is het gevolg van het feit dat verplaatsingen nodig zijn waarvoor de automobilist niet de richting noch het tijdstip kan kiezen, en waarvoor de alternatieven van het openbaar vervoer (of van carpooling) vanuit hun eigen aard tekort schieten. De auto wordt gebruikt om van en naar het werk te rijden, en om de kinderen naar de school te brengen. De uren en de lokaties daarvan zijn gegevens die niet zomaar door de automobilist gewijzigd kunnen worden. Zodra er per gezin twee of meer van dergelijke verplaatsingen nodig zijn, duikt de nood aan een tweede auto op. Natuurlijk zou het ook met één of misschien zelfs zonder kunnen, maar dan vraagt de verplaatsing (nog) meer tijd, en is ze minder comfortabel. En eenmaal men omwille van die quasi-verplichting om er eentje te hebben een auto gekocht heeft, is het gebruik ervan voor de verplaatsingen waarvoor eventueel dat offer van de tijd en het comfort zou kunnen gebracht worden, bovendien nog een financiële inspanning. Met de auto rijden kost geld, maar zodra men er één heeft, is meer rijden goedkoper dan de alternatieven. Aan de automobilisten vragen om minder te rijden, zeker als het niet nodig is, is derhalve een lastige vraag. Want buiten de uren die voor de 'verplichte' verplaatsingen gebruikt worden, is de auto nog extra comfortabel. Dan kan de auto de vrijheid zijn, zolang tenminste niet iedereen tegelijkertijd naar dezelfde vrijetijdsbesteding toe wil.

Dat probleem wordt niet opgelost, doch alleen versterkt door de auto zelf properder te maken. Het beleid dat op dit ogenblik terzake gevolgd wordt, namelijk de verplichting om bij nieuwe wagens zeer strenge emissienormen te respecteren en dus een katalysator in te bouwen, drijft de aankoopprijs van de auto nog verder de hoogte in. Nog drastischer vernieuwingen, zoals bijvoorbeeld de elektrische wagen, zijn nog duurder.

Maar waarom zou er niet kunnen geopteerd worden voor een echt radicale verandering van de levenswijze? Is het inmiddels niet overduidelijk geworden dat het geen zin heeft met beperkte maatregelen aan symptoombestrijding te doen, en dat het nodig is om een totaal ander mobiliteitsconcept te gaan hanteren, verbonden dus met een andere visie op het leven? Worden de problemen uiteindelijk niet veroorzaakt door ons al te jachtig levensritme, door het niet meer kunnen wachten, het niet meer traag en rustig kunnen leven? Dat is een analyse die ongetwijfeld hout snijdt, en waarvoor er goede onderbouwende argumenten te geven zijn. Het gebruik van dit soort boodschap naar de automobilisten toe, kan echter zeer perverse effecten hebben.

Die analyse past perfect in het post-materialistische waardenpatroon (Inglehart, 1977), dat preferenties inzake welvaart en zekerheid laat voorafgaan door preferenties van sociale, esthetische en intellectuele aard. De kwaliteit moet op de kwantiteit primeren, en individuele ontplooiing en zelfrealisatie moeten belangrijker zijn dan het jachtig meedraaien in de maalstroom van het leven. Die waardenpreferenties geraken langzamerhand vrij algemeen verspreid. En vanuit die waardenpreferenties kan er gepleit worden voor minder autoverkeer, voor meer fietsen, meer wandelen, de tijd nemen om eens te wachten. Pervers is echter wel dat diegenen die dan voor een dergelijke gewijzigde levenswijze pleiten, heel vaak mensen zijn (opinieleiders, beleidsverantwoordelijken, wetenschappers) die voor zichzelf inderdaad die wijzigingen kunnen inbouwen, die de middelen hebben om in de stad en dus kort bij het werk te wonen, die de mogelijkheid hebben om zich buiten de piekuren te verplaatsen, die op de trein (eventueel in eerste klasse) kunnen genieten van een goed boek, die dus reëel reeds nu van een ruimere vrijheid kunnen genieten. De discrepantie tussen het algemeen cultureel discours van de vrijheid en de ontplooiing, en de reële mogelijkheden om daarvan te genieten, leidt politiek tot het uiten van de frustraties via zeer extreem stemgedrag (Elchardus e.a., 1993). Automobilisten zijn ook kiezers. De knoop ligt vaster dan ooit.

6. DE NIET-AANWEZIGE SOCIOLOGEN

Daarmee is de analyse van deze complexe problematiek hoegenaamd niet voltooid. Er is overigens nauwelijks sprake van een analyse. Wij hebben in wat vooraf ging vooral willen aangeven waar de knelpunten liggen in het maatschappelijk debat dat langzaam op gang komt over de relaties tussen mobiliteit en milieu. Wat opvalt, is dat in dit prille maatschappelijke debat wel de stem kan beluisterd worden van politici, van planologen, van economen, van autoconstructeurs, van ingenieurs, maar niet van sociologen. Het blijft in die hoek merkwaardig stil, terwijl het hier toch gaat om structurele en culturele ontwikkelingen die centraal staan in de samenleving.

Wij hebben in dit themanummer van het Tijdschrift voor Sociologie een aantal bijdragen verzameld die een aanzet moeten kunnen zijn om die sociologische analyse te stimuleren. Wilfried Goossens schetst eerst de knelpunten waarmee het beleid inzake mobiliteit en milieu geconfronteerd wordt. Hij maakt duidelijk hoezeer diverse doelstellingen en diverse vragen elkaar hier overlappen en soms tegenspreken. Hij toont ook aan hoe de beleidsverantwoordelijken geconfronteerd worden met vragen vanuit de samenleving die precies met die complexiteit geen rekening hou-

den. Zijn bijdrage illustreert tenvolle hoe het beleid in dit domein nog volop in een leerproces zit, en dus voorzichtig en soms verward is.

Eén van de lijnen die gevolgd worden, is het reduceren van de schadelijke stoffen in de uitlaatgassen van de verbrandingsmotoren. Zoals voor het overgrote deel van het milieubeleid (Hooghe, 1992), gaat het initiatief hier uit van het Europese niveau. Daar werden normen vastgelegd die verplichten om aan de motoren te sleutelen. De bijdrage van Renilde Craps geeft een overzicht van het technologisch onderzoek dat vandaag in dit verband loopt. Zij beschrijft de diverse alternatieve brandstoffen die zouden kunnen gebruikt en ontwikkeld worden, en vergelijkt de mate waarin ze aan de emissienormen tegemoet kunnen komen. Nogal wat onderzoek in deze sector wordt actief door de Vlaamse overheid gestimuleerd en gesteund.

Sleutelen aan de motoren om de emissies te reduceren, is vanzelfsprekend een zeer behoudende keuze. Het is een keuze die het autoverkeer zelf en de intensiteit ervan zeker niet expliciet in vraag stelt. De vraag is eerder hoe binnen de bestaande gegevens de vervuiling kan beperkt worden. Het is een visie op het milieu, en niet of nauwelijks op de mobiliteit. Het is natuurlijk - zoals we hierboven hebben pogen aan te tonen - niet evident om van die lijn van de minste weerstand af te wijken. Het zou makkelijker kunnen zijn of worden, indien inderdaad het milieubewustzijn zo groot wordt, dat er spontaan veranderingen in het rijgedrag komen, of dat opgelegde veranderingen als legitiem aanvaard en nageleefd worden. Hans Waeye rapporteert in zijn bijdrage een onderzoek bij jonge volwassenen dat peilt naar het milieubesef. Hij peilt naar de mate waarin jongeren de milieuproblemen erkennen en naar de bereidheid om actief tot een oplossing van de problemen bij te dragen. Die erkenning blijkt dan relatief groot te zijn, maar de offerbereidheid een flink stuk kleiner. En die vertaalt zich dan nog eerder naar het financiële vlak, dan naar handelingen die een direct effect op het milieu zouden kunnen hebben (zoals bijvoorbeeld kiezen voor het openbaar vervoer).

Die discrepantie tussen de aanvaarding van de nu zo vaak verspreide waarde van milieubesef, en de reële bereidheid om daar zelf iets aan te doen, wordt ook waargenomen in het onderzoek van Berloznik e.a. Zij peilden in het bijzonder naar de mate waarin de automobilisten nog vóór de verplichte plaatsing van een katalysator op nieuwe auto's, een auto met een katalysator kochten. De overheid voerde daarrond een campagne en betaalde ook een deel van de kostprijs van de katalysator terug. Het milieubesef speelt dan wel een rol, maar het valt vooral op hoe weinig er bij de aankoop van een nieuwe auto echt gekozen wordt. De automobilisten in Vlaanderen blijken erg trouw te zijn aan hun merk en aan de gekozen brandstof (benzine versus diesel). Leidt die trouw dan vanzelf tot het kopen van een auto met een katalysator,

dan is er daar geen bezwaar tegen. Maatregelen die door de overheid opgelegd worden met het oog op een properder milieu, vallen dus zeker in goede aarde. Maar de invoering van een katalysator raakt natuurlijk de automobilist maar in zeer beperkte mate, en dan nog alleen maar financieel. En zo blijft alles toch heel erg bij het oude.

BIBLIOGRAFIE

- Easton, D. (1965) *A systems analysis of political life*. Chicago : Chicago University Press.
- Elchardus, M, K. Deschouwer, K. Pelleriaux, P. Stouthuysen (1993) 'Hoe negatief kan vrijheid zijn?', pp. 27-39 in M. Swyngedouw, J. Billiet, A. Carton, R. Beerten, *Kiezen is verliezen*. Leuven : Acco.
- Inglehart, R. (1977) *The silent revolution. Changing values and political styles among western publics*. Princeton UP.
- Hooghe, M. (1992) 'De invloed van het internationaal milieubeleid op de totstandkoming van het milieubeleid in Vlaanderen, 1980-1990', *Res Publica*, 1 : 3-23.

