

Joeri Thijs, woordvoerder Greenpeace

“Gezondere steden door beter openbaar vervoer”

Wellicht herinnert iedereen zich de media-aandacht die Greenpeace opeiste met een rangschikking van gebieden met de meeste luchtvervuiling in Europa en België. Antwerpen stond bij de top, in negatieve zin dan. Individueel autoverkeer is daarbij nog steeds de belangrijkste oorzaak. Dus ja: meer, beter en proper openbaar vervoer is een deel van de oplossing. Logisch dat TreinTramBus een alliantie met Greenpeace sluit om hiervan een verkiezingsthema te maken in 2019. We interviewden Joeri Thijs, Greenpeace-woordvoerder en expert Klimaat, Lucht-kwaliteit en Mobiliteit.

Greenpeace is bij het grote publiek vooral bekend geworden door spectaculaire acties voor bepaalde diersoorten zoals walvissen en zeehonden. Jullie actiedomein is natuurlijk al lang veel uitgebreider, maar sinds wanneer zijn jullie je op vervoer gaan richten?

Wij doen dat eigenlijk al sinds de jaren 80, toen we aandacht vroegen voor de impact van vieze uitlaatgassen op zure regen. Sindsdien hebben we verschillende acties gevoerd die de zware milieukost van uitlaatgassen aanklagen.

De zure-regenproblematiek is intussen opgelost, maar wat jullie nu doen, gaat breder...

We zijn pas echt een versnelling hoger geschakeld de voorbije jaren, omdat twee zaken heel erg duidelijk zijn geworden. Eén: het verkeer is hét grote probleemkind in de inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. In andere sectoren wordt vooruitgang geboekt, al is het ook daar nog te traag. Maar de klimaatimpact van het verkeer blijft stabiel en dreigt zelfs nog toe te nemen. Door onze verslaving aan de auto worden andere inspanningen in de industrie of bv. op vlak van groene energie tenietgedaan. En twee: de gezondheidsimpact van het verkeer in ons dichtbevolkte land met een erg dicht wegnnet. De luchtkwaliteit mag dan al iets minder slecht zijn dan pakweg 15-20 jaar geleden, we weten intussen veel beter hoe schadelijk die luchtvervuiling eigenlijk is voor onze gezondheid, en in het bijzonder die van kwetsbare groepen zoals kinderen.

Hoe maken jullie de link tussen jullie recente acties rond luchtvervuiling in onze steden en mobiliteit?

Vlaanderen is eigenlijk één grote stad. En in stedelijke gebieden is het verkeer bij uitstek de belangrijkste oorzaak van gezondheidsimpact



Joeri Thijs

Foto Greenpeace

door luchtvervuiling. Er worden nu eenmaal meer mensen blootgesteld aan wat uit de uitlaatpijpen komt dan bv. aan wat de industrie uitstoot verder weg van de stad. Wij hebben met onze campagne mensen bewust gemaakt van wat die uitlaatgassen – en de dieseluutlaatgassen in het bijzonder – met onze gezondheid doen. Maar we

Onze mobiliteit zal er binnen 10 jaar helemaal anders uitzien

reiken ook oplossingen aan. Die zijn vrij simpel: we moeten straten en buurten ontwerpen voor mensen, niet langer exclusief voor auto's. Een mobiliteit met minder autokilometers, minder indivi-

duëel autobezit, een afscheid van auto's met verbrandingsmotor en betere alternatieven voor de auto verbetert de levenskwaliteit en vermindert de klimaat- en gezondheidsimpact van onze verplaatsingen.

In welke mate kan het openbaar vervoer dit probleem helpen oplossen?

Een goed en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer is en blijft de rugengraat van een duurzame mobiliteit die luchtvervuiling en klimaat helpt aan te pakken. Je moet het mensen gewoon zo makkelijk mogelijk maken om zich op een andere manier dan met de auto te verplaatsen. De fiets wordt daarin steeds belangrijker voor minder lange afstanden. Trein, tram en (elektrische) bus blijven erg belangrijk voor verdere verplaatsingen of minder mobiele mensen. Maar dan moet meer geïnvesteerd worden in kwaliteit, stiptheid en comfort voor reizigers. Vandaag zien we investeringen in openbaar vervoer afnemen in plaats van toenemen, met alle gevolgen van dien. Ik ben het er wel mee eens dat middelen efficiënter gebruikt kunnen worden door soms al te logge structuren zoals de NMBS en Infrabel. Maar elke overheid die de klimaatuitdaging en de gezondheids crisis door luchtvervuiling ernstig neemt, zou vol moeten inzetten op een uitbouw en modernisering van dat openbaar vervoer.

Joeri Thijs, woordvoerder Greenpeace

“Gezondere steden door beter openbaar vervoer”

Wellicht herinnert iedereen zich de media-aandacht die Greenpeace opeiste met een rangschikking van gebieden met de meeste luchtvervuiling in Europa en België. Antwerpen stond bij de top, in negatieve zin dan. Individueel autoverkeer is daarbij nog steeds de belangrijkste oorzaak. Dus ja: meer, beter en proper openbaar vervoer is een deel van de oplossing. Logisch dat TreinTramBus een alliantie met Greenpeace sluit om hiervan een verkiezingsthema te maken in 2019. We interviewden Joeri Thijs, Greenpeace-woordvoerder en expert Klimaat, Lucht-kwaliteit en Mobiliteit.

Greenpeace is bij het grote publiek vooral bekend geworden door spectaculaire acties voor bepaalde diersoorten zoals walvissen en zeehonden. Jullie actiedomein is natuurlijk al lang veel uitgebreider, maar sinds wanneer zijn jullie je op vervoer gaan richten?

Wij doen dat eigenlijk al sinds de jaren 80, toen we aandacht vroegen voor de impact van vieze uitlaatgassen op zure regen. Sindsdien hebben we verschillende acties gevoerd die de zware milieukost van uitlaatgassen aanklagen.

De zure-regenproblematiek is intussen opgelost, maar wat jullie nu doen, gaat breder...

We zijn pas echt een versnelling hoger geschakeld de voorbije jaren, omdat twee zaken heel erg duidelijk zijn geworden. Eén: het verkeer is hét grote probleemkind in de inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. In andere sectoren wordt vooruitgang geboekt, al is het ook daar nog te traag. Maar de klimaatimpact van het verkeer blijft stabiel en dreigt zelfs nog toe te nemen. Door onze verslaving aan de auto worden andere inspanningen in de industrie of bv. op vlak van groene energie tenietgedaan. En twee: de gezondheidsimpact van het verkeer in ons dichtbevolkte land met een erg dicht wegnnet. De luchtkwaliteit mag dan al iets minder slecht zijn dan pakweg 15-20 jaar geleden, we weten intussen veel beter hoe schadelijk die luchtvervuiling eigenlijk is voor onze gezondheid, en in het bijzonder die van kwetsbare groepen zoals kinderen.

Hoe maken jullie de link tussen jullie recente acties rond luchtvervuiling in onze steden en mobiliteit?

Vlaanderen is eigenlijk één grote stad. En in stedelijke gebieden is het verkeer bij uitstek de belangrijkste oorzaak van gezondheidsimpact



Joeri Thijs

Foto Greenpeace

door luchtvervuiling. Er worden nu eenmaal meer mensen blootgesteld aan wat uit de uitlaatpijpen komt dan bv. aan wat de industrie uitstoot verder weg van de stad. Wij hebben met onze campagne mensen bewust gemaakt van wat die uitlaatgassen – en de dieseluitletlaatgassen in het bijzonder – met onze gezondheid doen. Maar we

Onze mobiliteit zal er binnen 10 jaar helemaal anders uitzien

reiken ook oplossingen aan. Die zijn vrij simpel: we moeten straten en buurten ontwerpen voor mensen, niet langer exclusief voor auto's. Een mobiliteit met minder autokilometers, minder indivi-

dueel autobezit, een afscheid van auto's met verbrandingsmotor en betere alternatieven voor de auto verbetert de levenskwaliteit en vermindert de klimaat- en gezondheidsimpact van onze verplaatsingen.

In welke mate kan het openbaar vervoer dit probleem helpen oplossen?

Een goed en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer is en blijft de rugengraat van een duurzame mobiliteit die luchtvervuiling en klimaat helpt aan te pakken. Je moet het mensen gewoon zo makkelijk mogelijk maken om zich op een andere manier dan met de auto te verplaatsen. De fiets wordt daarin steeds belangrijker voor minder lange afstanden. Trein, tram en (elektrische) bus blijven erg belangrijk voor verdere verplaatsingen of minder mobiele mensen. Maar dan moet meer geïnvesteerd worden in kwaliteit, stiptheid en comfort voor reizigers. Vandaag zien we investeringen in openbaar vervoer afnemen in plaats van toenemen, met alle gevolgen van dien. Ik ben het er wel mee eens dat middelen efficiënter gebruikt kunnen worden door soms al te logge structuren zoals de NMBS en Infrabel. Maar elke overheid die de klimaatuitdaging en de gezondheids crisis door luchtvervuiling ernstig neemt, zou vol moeten inzetten op een uitbouw en modernisering van dat openbaar vervoer.