

ALLEEN EEN KLIMAATTRIBUNAAL KAN SCHOT IN KLIMAATZAAK BRENGEN

Alle lof aan de initiatiefnemers van Klimaatzaak. Want ze hebben gelijk. Toch zou hun levensbelangrijk dossier wel eens kunnen sneuvelen in de tergend trage, gerechtelijke molen van dit land, zegt **DIRK BARREZ**. Hij stelt de klimaatstrijders daarom een alternatief voor: organiseer naast de geijkte gerechtelijke paden ook een krachtig klimaattribunaal.

Klimaatzaak, rechtvaardige zaak

**DIRK BARREZ**

Wie? Schrijver van onder meer 'Van verantwoordiging naar verandering' (Epo) en hoofdredacteur van pala.be
Wat? De initiatiefnemers van Klimaatzaak mogen niet alleen op de Belgische rechtspraak vertrouwen om onze politici wakker te schudden.

Er zijn redenen om kritisch te zijn als BV's zich laten horen. Waarom zou er meer naar hen moeten worden geluisterd dan naar andere burgers? Wat zou hen deskundiger maken? Mogen we aannemen dat ze niet uit hun nek kletsen, maar goed hebben geanalyseerd en met een weloverwogen standpunt komen? In het geval van Klimaatzaak heb ik geen moeite om alle scepticisme aan de kant te schuiven. Ze hebben gelijk, groot gelijk zelfs.

De oprichters van Klimaatzaak weten wat er aan de hand is, en wat er op het spel staat. Zij doorzien hoe onze overheden

angstwekkend tekortschieten. Dat hoeft niet te verwonderen met onder anderen Serge de Gheldere en Nic Balthazar, die zich al langer op de gevaren van klimaatverandering werpen voor mens, samenleving en economie. Lucide stellen de initiatiefnemers vast dat onze overheden verzuimen hun eerste plicht na te komen, de bescherming van hun burgers. En dus trekken zij de conclusie die zich opdringt: zij dagen die overheden voor de rechter.

Klimaatzaak is meer dan welkom. Want, inderdaad, de tijd van (louter) ludieke acties is allang voorbij. Bij zoveel politieke onwil en onmacht, die de toekomst van onze samenleving doden en schuldig verzuim zijn geworden, moet de klimaatstrijd daadkrachtig worden gevoerd.

Bedrijfswagenidiotie

De bevoegde Vlaamse minister gaat in haar reactie, waarin zij burgers meent te moeten terechtwijzen, volledig voorbij aan de essentie van haar politieke opdracht. Zij moet alle overheids capaciteit – regelgeving, sturing, toewijzing van middelen, fiscaliteit – mobiliseren om de ommekeer richting CO₂-neutrale economie eindelijk drastisch in te zetten. Wie anders dan onze overheden

In de 21ste eeuw schreeuwt de klimaat-oorlog, deze misdaad tegen de mensheid, om een tribunaal

kunnen ons afhelpen van de bedrijfswagenidiotie die ons teistert? Wie anders kan snel en fundamenteel een duurzaam energiesysteem op de sporen helpen? Een verantwoorde mobiliteit? Duurzaam bouwen en wonen? Duurzame landbouw en voeding? En dat alles op een sociaal verantwoorde wijze. Maar nee, daarover zwijgt de minister. Ze kon de noodzaak van Klimaatzaak onmogelijk beter onderstrepen. Laat politici zich niet vergissen, dat is de aangewezen manier om politiek ernstig te nemen, namelijk hen aanspreken op hun zorg voor het algemeen belang. Veel erger zou het zijn hen de rug toe te keren. Want dan zouden we de facto het failliet van de democratie uitroepen als het gaat over besluitvorming en het zoeken naar oplossin-

gen voor de meest ernstige crises – en zonder twijfel is de klimaatcrisis er daar een van.

Eén groot probleem

Bij een ernstig dispuut hoort een onpartijdige scheidsrechter. Daar zijn rechters voor. Dat burgers van dit land klaarheid eisen via een rechterlijke uitspraak over de klimaatverantwoordelijkheid van hun overheden, is veel te lang uitgebleven. Zo beletten ze politici om hun plicht te ontvluchten.

Er is één groot probleem, en ik vermoed dat de initiatiefnemers er al stil bij hebben gestaan. De essentie is deze week op een misschien ongewilde maar in elk geval ironische wijze samengeballd op de voorpagina van deze krant (*DS 2 december*). Rechts een fotomontage met de klimaatstrijders die België voor de rechter dagen. Links het nieuws dat magistraten in dit land het voorstel van hun minister om binnen het jaar recht te spreken – een politicus die voor zijn visie wel lof verdient – ondenkbaar vinden. Tja, wat in elke volwaardige democratie kan, dat wil er bij onze rechterlijke macht niet in. Wie hun redenering volgt, zingt de lof der zotheid: zou de post

MOBILITEIT TEGEN EEN EERLIJKE PRIJS

Fair traffic

Wie dicht bij zijn werk woont, de fiets neemt en de wagen vaak laat staan, kost de staat veel minder dan wie ver van het werk woont en daar met de auto of het openbaar vervoer geraakt. Daarom, zegt **DIRK BAUWELEERS**, zouden we niet enkel moeten stoppen met het subsidiëren van bedrijfswagens, maar ook van woon-werkverkeer per trein, tram, bus of fiets.

Lonen moeten in euro's uitbetaald worden en niet in 'auto en diesel'. Dat stelde politicoloog Dave Sinardet onlangs in *De Tijd*. De Bond Beter Leefmilieu (BBL) lanceerde onder die slogan meteen een petitie en een rist bekende economen verklaarde zich daar prompt mee akkoord. Wij van de Fietsersbond ook, uiteraard. Bedrijfswagens zijn op geen enkele manier nog te verantwoorden. Maar we moeten de redenering doortrekken: lonen moeten uiteraard in euro's uit-

betaald worden en niet in auto en diesel, maar ook niet in trein, tram, bus, autodelen of fiets.

De laatste tijd lijkt er immers een draagvlak te groeien voor het mobiliteitsbudget. Een deel van het loon wordt dan omgezet in een budget dat de werknemer kan gebruiken voor duurzamere mobiliteit: openbaar vervoer, autodelen of een leuke bedrijfsfiets. Maar ook een mobiliteitsbudget, al is het dan duurzamer, komt neer op het omzetten van loon in verplichte consumptie van mo-

biliteit en op het subsidiëren van mobiliteit ten nadele van nabijheid. De vraag is dus maar waarom mobiliteit überhaupt moet worden gesubsidieerd.

Kosten dekken

Met *Fair traffic* wil de Fietsersbond het 'principe van de eerlijke prijs' als toetssteen nemen in de afweging en beoordeling van fiscale regelgeving en prijsmechanismen die rechtstreeks of onrechtstreeks met mobiliteit te maken hebben.

Een eerlijke prijs voor mobiliteit vertrekt van de gedachte dat de prijs voor mobiliteit zowel de *interne* als de *externe kosten* in rekening moet nemen. Interne kosten zijn de kosten voor het gebruik van auto of fiets, en het laten rijden van trein, tram of bus. Externe kosten zijn de kosten voor ongevallen, milieuvuiling, gezondheidsschade, ruimtebeslag, lawaai-overlast, infrastructuur.

De oefening leert al snel dat de auto een veel te lage kostendekkingsgraad heeft: automobilisten betalen via de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de brandstofaccijnzen slechts een gedeelte van de (externe) kosten die ze veroorzaken. Maar ook het openbaar vervoer heeft een lage kostendekkingsgraad: de ge-

Automobilisten en trein- en busgebruikers betalen slechts een gedeelte van de kosten die ze veroorzaken