

***It's not the jam, stupid!* Over mobiliteit, klimaat en sociale rechtvaardigheid**

Kris Peeters

Eerst het goede nieuws. Er is een ruime maatschappelijke, politieke en wetenschappelijke consensus dat autogebruik een negatief effect heeft op de klimaatopwarming. Het leidt tot meer CO₂-emissies.¹ We moeten dus meer inzetten op andere, duurzamere verplaatsingswijzen: te voet gaan, fietsen, openbaarvervoer-gebruik. In dat verband is er nog meer goed nieuws. Die modi sporen niet alleen beter met onze klimaatambitie (de klimaatopwarming beperken tot een maximum van 1,5 tot 2°C, conform het Akkoord van Parijs). Ze zijn ook in sociale termen een goede zaak, want beter voor de volksgezondheid, de verkeersveiligheid, de versterking van het sociale weefsel, de autonomie en dus de zelfstandigheid van mensen met en zonder beperking, de emancipatie van kinderen en de aanpak van de mobiliteitsarmoede.

Dan het slechte nieuws: van zodra concrete aanzetten worden gegeven om die duurzamere mobiliteit vorm te geven, worden net sociale argumenten gebruikt om vol op de rem te gaan staan en het status quo te verdedigen.

Deze ogenschijnlijke contradictie wordt sedert november 2018 het meest concreet belichaamd door de gele-hesjesrevolte. Die ontstond naar aanleiding van een verhoging van de dieselprijs in Frankrijk, maar de gevoeligheid en de argumentatie zijn een constante in alle andere debatten over mogelijke mobiliteitsmaatregelen ten gunste van het klimaat — of het nu gaat over de aanpak van salariswagens, de invoering van lage-emissiezones, circulatieplannen, betalend parkeren, rekeningrijden of een vliegtaks.

Het resultaat is een groeiende kloof tussen retoriek en praktijk die desgevraagd verklaard wordt door een beroep te doen op ‘realiteitszin’.² Niet de wetenschappelijk onderbouwde klimaatverandering is dan de toetssteen van de ‘realiteit’, wel de veronderstelde bereidheid tot verandering: het zogenaamde ‘draagvlak’.³

Als het er echt op aankomt, lijken we er opeens niet meer zo zeker van of duurzame mobiliteit ons wel mobieler en ‘dus’ gelukkiger zal maken. Hoe kan dat?

Obstakels op de weg naar sociaal rechtvaardige klimaatneutrale mobiliteit

Systeembevestigende mobiliteitsplanning

Om te beginnen zouden we hier kunnen verwijzen naar de invloed van de industrie en haar lobbygroepen op de media, de publieke opinie en het beleid. Door de inzet van een leger van lobbyisten, gekochte invloed, de verstrengeling tussen politiek en bedrijfsleven⁴ en de dominante voorstelling van de neoliberale (markt)economie als een natuurwet in plaats van als het resultaat van politieke en maatschappelijke keuzes is die invloed immers aanzienlijk.⁵ Pakweg het idee om een kerosineheffing of een dieselban in te voeren stuit meteen op de vrees (dan wel het dreigement) dat dit zal resulteren in minder tewerkstelling en minder economische welvaart. Het doet er dan niet eens zoveel toe of dit feitelijk correct is. Waar het op aankomt, is de mentale verplaatsing waardoor zelfs wie nooit vliegt of geen dieselwagen bezit plots verhuist van het kamp van de potentiële winnaars (in termen van gezondheid, klimaat,...) naar dat van de potentiële verliezers (in termen van centen en welvaartsniveau).

Voorts zouden we de aandacht kunnen vestigen op typisch menselijke factoren zoals de psychologische angst voor het onbekende, de angst voor verlies van wat men heeft, onze voorkeur voor het zekere boven het onzekere en het feit dat wij slecht zijn

in de rationele afweging van kortetermijnkosten tegen langetermijnvoordelen.⁶ Ook dat zou niet onterecht zijn.

Het meest kenmerkend voor het mobiliteitsdomein is echter dat de bovenstaande mechanismen en processen, anders dan in de meeste andere domeinen, gelegitimeerd worden door bronnen die doorgaans als objectief en wetenschappelijk worden gepercipieerd.

Professor Karel Martens verwondert er zich in zijn boek *Transport Justice* over dat de rechtvaardigheidsvraag een vanzelfsprekende reflex is als het gaat om maatregelen op het vlak van gezondheidszorg, huisvesting of onderwijs, maar dat deze als sneeuw voor de zon verdwijnt wanneer het domein van de mobiliteit wordt betreden.⁷ Hoogstens is er dan sprake van liefdadigheid, onder de vorm van subsidies voor het openbaar vervoer of doelgroepenvervoer. Rechtvaardigheid is nog wat anders. In het eerste geval ligt de macht bij de gever, in het tweede geval bij de ontvanger: hij kan er rechten uit puren.⁸

De verklaring daarvoor is te vinden in de geschiedenis van zowel het mobiliteitbeleid als van de verkeerskunde en de praktijk van de transportplanning. Ze zijn elk ontstaan parallel met de opkomst van de auto als dominante vervoerswijze. Historicus Donald Weber beschrijft in zijn doctoraat uitvoerig hoe de focus van het beleid al na korte tijd kwam te liggen op enerzijds het faciliteren van het autoregime en anderzijds op het 'beheersen' van de problemen die dat autoregime veroorzaakt.⁹ Van in het begin zagen de disciplines van de 'transportplanning' en de 'verkeerskunde' zichzelf als 'objectieve' instrumenten om het beleid daarbij zo goed mogelijk te ondersteunen.

Die serviliteit is soms zelfs institutioneel verankerd. Denk bijvoorbeeld aan de Mobiliteitseffectrapporten (Mober's) die in Vlaanderen worden uitgevoerd in opdracht van de projectont-

wikkelaars zelf. Daardoor hebben studie bureaus er — met het oog op volgende opdrachten — alle belang bij dat de uitkomst steeds positief is. Zo is het mogelijk dat er, ondanks alles wat we weten over de rampzalige effecten van baanwinkels, nog altijd rapporten worden geschreven die met wetenschappelijke pretentie de haalbaarheid van nieuwe inplantingen ‘bewijzen’.

Zelfs met de recente bijstellingen van de praktijk van ‘transportplanning’ door de introductie van begrippen als ‘duurzaamheid’ en ‘toegankelijkheid’, zegt Karel Martens, is de huidige praktijk van de verkeersplanning in essentie systeembevestigend.

Daar is een paradoxale verklaring voor: de ambitie om auto-gebruik te verminderen leidt onvermijdelijk tot een focus op auto-gebruik(ers).¹⁰ Het resultaat is een bovengemiddelde aandacht voor de oplossing of mildering van de problemen gerelateerd met of inherent aan het bestaande dominante vervoerssysteem, een onderbelichting van indirecte negatieve effecten (gezondheid, milieu, sociale gevolgen) en, *last but not least*, een systematisch uit het oog verliezen van de noden en behoeften van wie niet of te weinig door het vervoerssysteem bediend wordt. Samengevat: filefixatie aan de ene kant, negatie van mobiliteitsarmoede aan de andere kant.

Daarbij heeft de traditionele verkeersplanning de vervelende eigenschap dat ze haar eigen fixatie versterkt. Karel Martens wijst erop dat voor de vaststelling van de toekomstige vervoersvraag wordt vertrokken van de huidige vervoersvraag. Die wordt vaak verward met ‘vervoersbehoefte’.¹¹ Ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat de bestaande vraag het resultaat is van een vrije en (“dus”) optimale keuze van de gebruikers. De huidige reisvraag is echter evenzeer het gevolg van beperkingen (zoals bijvoorbeeld het budget, de informatie, het aanbod of de gezondheid waarover mensen beschikken). De traditionele benadering is daar echter blind voor en aanvaardt onvoorwaardelijk en kritiekloos

de verschillen in de feitelijke mobiliteit als een resultaat van vrije keuze.

De berekening van die vervoersvraag gebeurt doorgaans aan de hand van een mathematisch model op basis van data over de omvang en ruimtelijke spreiding van de bevolking en de economische activiteit in de toekomst. Aan de hand van het aantal congestiekilometers of het aantal verloren voertuiguren wordt dan het bestaande transportsysteem beoordeeld. Dat leidt dan tot de identificatie van ontbrekende verbindingen en capaciteitstekorten. De uitkomst wordt vervolgens voorgesteld als een 'objectief' onderzoeksresultaat waarover geen maatschappelijk of politiek debat mogelijk is. Het op basis hiervan gevoerde, per definitie 'volgende' beleid ("*predict and provide*") komt dan in de praktijk neer op een versterking van de al bestaande scheeftekening. Alleen de koopkrachtige vraag naar verplaatsingen kreeg een plaats in de modellen. De mensen die zich wel willen verplaatsen, maar deze behoefte niet kunnen vertalen in daadwerkelijke vraag, bleven systematisch buiten beeld. Deze cyclus heeft zich "jaar in jaar uit herhaald."¹²

Verkeerde prioriteiten

Een en ander heeft uiteraard grote gevolgen voor de allocatie van de middelen. Gelegitimeerd door de aangehaalde 'studies' zullen die eerder gaan naar de optimalisatie van wie al mobiel is (bijkomende wegcapaciteit, missing links, doorstromingsmaatregelen, enz.) dan naar onvervulde mobiliteitsnoden en eerder naar gemotoriseerde, als 'snel' gepercipieerde modi dan naar niet-gemotoriseerde, steeds vaker ten onrechte als 'traag' of 'langzaam' aangeduide verplaatsingswijzen. Het mattheuseffect, dikwijls aangehaald als het gaat over salariswagens of subsidies voor de aankoop van elektrische wagens, speelt dus niet alleen op het microniveau van de gebruikers, maar ook op het macroniveau van het systeem.

Het frequent aangehaalde argument dat het niet eenvoudig is om financiële middelen te vinden voor de alternatieven, heeft dan ook niet zozeer te maken met een schaarste aan middelen. Het is vooral terug te voeren tot de weigering keuzes te maken ten nadele van het autoregime. Of geformuleerd in Vlaamse beleidstaal: tot de weigering om het STOP-beginsel in praktijk te brengen. Dat beginsel, volgens hetwelk mobiliteitsbeleid gericht moet zijn op een duidelijke rangorde van wenselijkheid voor de mobiliteitsvormen (in casu Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar vervoer en tot slot het Privévervoer (individueel gemotoriseerd vervoer)), werd nochtans in 2009 decretaal verankerd¹³ en daarna bevestigd in het kader van ‘Vlaanderen in Actie — Pact 2020’ én in het nieuwe Decreet basisbereikbaarheid van 3 april 2019. Al gebiedt de eerlijkheid dat die laatste bevestiging vooral een uitholling is¹⁴ en in die zin eerder een formalisering van de bestaande praktijk. ‘STOP’ blijft in de praktijk vooral ‘POTS’. Het leeuwendeel van de middelen bestemd voor mobiliteit gaat naar het individueel gemotoriseerd vervoer, ten koste van de rest.

Onlogisch is dat niet. Als de beslissers en de influencers degenen zijn die het meeste baat hebben bij het status quo, dan is de kans op een transitie klein. De campagne voor de Belgische parlementsverkiezingen van 26 mei 2019 was op dit punt illustratief. De verbeterheid waarmee journalisten, soms openlijk verwijzend naar hun eigen salariswageng, het voornemen van Groen om het systeem met salariswageng te laten uitdoven onder schot bleven nemen (nochtans slechts een klein onderdeel van een totaalpakket aan klimaatmaatregelen) was frappant. Samen met de ‘inspanningen’ van andere politieke partijen, werkgeversorganisaties, lobbyisten van onder meer de leasingsector en *last but not least* de salariswagengebruikers zelf was dit naar alle waarschijnlijkheid ook beslissend voor het verkiezingsresultaat.

Investerings in wandelen en fietsen zijn nochtans niet alleen goedkoper. Ze hebben ook een groter maatschappelijk en zelfs

economisch rendement. Een klimaatbewust mobiliteitsbeleid zou dan ook telkens de vraag moeten stellen naar de schaduwkost van voorgestelde projecten. Door die helder in beeld te brengen zou bij het nemen van beleidsbeslissingen ook duidelijker worden wie de winnaars zijn en wie de slachtoffers, wie met de lusten aan de haal gaat en wie met de lasten wordt opgezadeld. In zijn essay over het Toekomstverbond illustreert politicoloog Van Dooren dit treffend. Hij werpt de vraag op welke alternatieve investeringen hadden kunnen gebeuren met de miljarden die in de Oosterweelverbinding worden gepompt: de thans geraamde kostprijs van de werken, zonder overkappingen en zonder de werken op de Linkeroever, bedraagt 2,8 miljard euro exclusief btw. Een duizelingwekkend bedrag waarbij de meeste mensen zich weinig kunnen voorstellen. Van Dooren verhelpt dat door het concreet te maken: “Voor 5,5 km snelweg komt dat neer op een half miljoen euro per meter. De totale kostprijs is het equivalent van 350 nieuwe scholen (incl. onderhoud voor 30 jaar) of ongeveer 11.200 sociale woningen. Zijn we zeker dat een snelweg de beste besteding is?”¹⁵

Het voor onze tijd meest typerende adagium ‘*time is money*’ kost ons kennelijk niet alleen veel centen, maar ook veel levenskwaliteit.¹⁶

Systeembevestigende ruimtelijke planning

De eenzijdige aandacht voor het congestieprobleem is volgens Martens typerend voor alle industriële landen. Dat komt door de wijdverbreide consensus onder mobiliteitsplanners dat ‘tijd’ een hooggewaardeerd en onvervangbaar goed is.¹⁷ Efficiënt en rendabel is dan ‘wat zo weinig mogelijk tijd vraagt’. In het huidige mobiliteitsparadigma, dat ik ‘het automobilisme’ noem en waarbij de auto als maatgevend en andere vervoerswijzen als ‘alternatief’ worden beschouwd, wordt dit geoperationaliseerd door te streven naar een vlottere doorstroming voor de auto.

In het sedert de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw opkomende tegendiscours, wordt 'doorstroming' vervangen door 'nabijheid'. Zie de bijvoorbeeld al in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) vervatte pleidooien voor kernversterking, uitlopend in het debat over de noodzaak van een 'betonstop' vandaag. Voor we de 'software' van onze verplaatsingswijzen in het vizier nemen, moeten we kijken naar de 'hardware' van onze ruimtelijke ordening.¹⁸ Veel verschillende functies op korte afstand van elkaar maken te voet gaan en fietsen vanzelf aantrekkelijker en dus concurrentiëler. Het komaf maken met de modernistische erfenis in onze ruimtelijke planning heeft dus de hoogste prioriteit. Het ideaal van de functiescheiding, zoals haast letterlijk gebetonneerd in het nog altijd richtinggevende Gewestplan, is een molensteen om de nek van elke ambitie om een toekomstbestendig sociaal inclusief beleid te voeren: meer functiescheiding betekent grotere afstanden en dus meer auto-afhankelijkheid¹⁹ en bijgevolg meer van alle nefaste gevolgen die daaraan verbonden zijn: meer autogebruik, meer broeikasgassen, hogere vervoerskosten en meer mobiliteitsarmoede. Streven naar een duurzame *modal split* voor een ruimtelijk verkeerde ontwikkeling leidt dan tot een verslechtering in plaats van een verbetering van de situatie. De Canadese transportplanner Brent Toderian noemt deze praktijk kernachtig "*doing the wrong things better.*"²⁰

Dat brengt ons tot de even belangrijke als ongemakkelijke vaststelling dat zelfs een beleid dat oprecht focust op een verduurzaming van de mobiliteit vanuit rechtvaardigheidsoogpunt nog faliekante keuzes kan maken. Verkeerde vragen leiden nu eenmaal tot verkeerde antwoorden. De bestaande ruimtelijke én transportplanning versterken bestaande sociale en andere disfuncties, eerder dan ze weg te werken. Er is dus nood aan een op een nieuwe leest geschoeide planningsmethodiek die het automobielisme niet als een voldongen feit hanteert.

“Over and auto”: het automobilisme kraakt

Die kritische houding wordt met de dag minder een keuze en meer een noodzaak. Het regime van het automobilisme stuit letterlijk en figuurlijk op zijn grenzen en kraakt in zijn voegen. Alle indicatoren staan op rood: klimaat, milieu, gezondheid, ruimtebeslag, energie- en grondstoffenverbruik enz. Zelfs op het vlak van zijn grootste troef, snelheid, is het regime op zijn retour. In Nederland en België nam de gemiddelde snelheid van het autoverkeer de voorbije jaren af. Bij ongewijzigd beleid verwacht het Federaal Planbureau dat in 2040 de snelheid van het autoverkeer op de belangrijkste assen in de agglomeratie Antwerpen nog eens 13% lager zal liggen. Op het hele wegennet zou de vertraging zich beperken tot 2%.²¹

De zakelijk directeur ‘infrastructuur’ van het Nederlandse TNO, Arie Bleijenberg, ziet in deze vertraging een *gamechanger*.²² De geschiedenis van de mobiliteit laat zich volgens hem lezen als een continue daling van de ‘verplaatsingsweerstand’ of dito stijging van de verplaatsingssnelheid.²³ De auteur noemt de continue verschuiving naar steeds snellere vervoerswijzen zelfs een ‘wetmatigheid’ en voorspelt dan ook een glorieuze toekomst voor de luchtvaart.

Als Bleijenberg gelijk heeft, schuilt er achter het huidige dominante paradigma van het automobilisme een fundamentele ‘snelheidsparadigma’ — wat ik eerder al omschreef als de ‘alles-altijd-onmiddellijk-overal-cultuur’. Op de keper beschouwd zijn pleidooien voor een *modal shift* richting speedpedelecs en hyperloops dan minder ‘revolutionair’ dan op het eerste gezicht lijkt: ze passen wonderwel in het bestaande denkkader.

Intussen probeert het automobilisme zich zo goed en zo kwaad als het gaat aan te passen. Het doet dat door de introductie van schonere en energiezuinigere technologieën en brandstoffen en door met toevoegingen en verfijningen het systeem als geheel

aan efficiëntie te laten winnen ('smart' apps die sluiptwegen of parkeerplaatsen zoeken, 'slimme' verkeerslichten, parkeren met automatische piloot ...). Ten gronde zet dit weinig zoden aan de dijk. In het beste geval levert het marginale winsten (minuten of seconden tijdswinst, centimeters ruimtewinst). In het slechtste geval vererft het die nog (meer capaciteit zuigt meer auto's aan en dus nog meer van de gekende negatieve effecten) en betekenen ze niet meer dan een kunstmatige levensverlenging van een terminaal vervoersysteem.

Hiermee geconfronteerd kunnen zowel de klimaat- als de mobiliteitsproblemen van vandaag hoe langer hoe minder gezien worden als 'neveneffecten' die met technologische verbeteringen te remediëren zouden zijn. Meer en meer wint het inzicht veld dat de problemen inherent zijn aan het dominante systeem en dat de oplossing ervan dus niets minder dan een ander systeem vereist.

Een nieuw paradigma

MobiliTijd

Concreet: gezien de aan het automobilisme inherente beperkingen en de op het vlak van ruimte, veiligheid, milieu, gezondheid en klimaat negatieve effecten verbonden aan snelheid dringt een fundamentele revisie zich op, zowel van het automobilisme als van de onderliggende snelheidscultuur.

Het meest beloftevolle alternatief is mijns inziens het al genoemde nabijheidsparadigma.²⁴ In mijn boek 'Weg van mobiliteit' noemde ik het 'MobiliTijd', omdat met die benaming niet alleen de ruimtelijke ("nabijheid": kortere afstanden zorgen voor potentiële versnelling) maar ook de tijdsdimensie in het debat wordt gebracht.²⁵ De mobiliteit waar we naartoe moeten is er een die rekening houdt met de beperkingen die verbonden zijn aan twee tijdsdimensies. De eerste is die van de korte termijn

en wordt gevat door de zogenaamde Brevet-wet.²⁶ Deze door de Nederlander Hupkes in 1977 voor het eerst geformuleerde en sindsdien in tal van onderzoeken verspreid over de wereld bevestigde wetmatigheid stelt dat, bekeken op populatieniveau, mensen per dag een uur tot anderhalf uur willen besteden aan mobiliteit, gespreid over gemiddeld drie verplaatsingen. Wie dit 'mobiliteitsbudget' systematisch overschrijdt zal hiervoor, op straffe van een 'kortsluiting' (bijvoorbeeld een burn-out), oplossingen zoeken, hetzij door snelheid te winnen (een sluipteg zoeken, een snellere modus kiezen) hetzij door de afstand te verkleinen (dichterbij werk zoeken, verhuizen).

Omgekeerd zullen mensen hun budget ook steeds opsouperen — nog een extra argument waarom een op files gefixeerd beleid gedoemd is tot mislukken. Het wegvallen van de files zou niet leiden tot de door (transport)economen verhoopte 'tijdswinst' (die, afgaande op hun berekeningswijze van de filekost, als vanzelfsprekend zou worden omgezet in meer arbeidstijd), maar in 'afstandswinst' — een verlies in termen van grondstoffen, energie, uitstoot, enzovoort. In de mate dat de file werkt als een 'weerstand' die mensen doet nadenken over hun mobiliteitskeuzes, kan ze een goede zaak zijn voor het milieu en het klimaat.

Daarmee knopen we naadloos aan bij de tweede tijdsdimensie, die van de lange termijn. Deze staat sinds de jaren 80 van de vorige eeuw bekend als 'duurzaamheid' — in feite niets anders dan intergenerationele rechtvaardigheid.²⁷

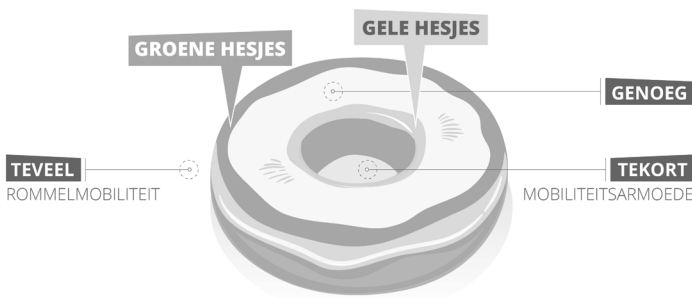
Een toekomstbestendige rechtvaardige mobiliteit zal dus zoveel mogelijk mensen in staat stellen hun mobiliteitsbehoeften te voldoen binnen hun tijdsbudget en binnen het budget van de planeet of, tastbaarder geformuleerd, dat van onze nakomelingen.

De donutmobiliteit of de mobiliteit van het genoeg

Het nadeel van de term 'MobiliTijd' is dat hij bij mondeling

gebruik altijd toelichting behoeft. Bovendien is hij onvertaalbaar. Het boek *Donuteconomie* van Kate Raworth brengt gelukkig soelaas.²⁸ Zij probeert de economie te herdenken aan de hand van de metafoor van de donut. Ze vervangt het ‘grenzeloze’ groei-model door een voor iedereen bekend beeld dat de grenzen tastbaar maakt. Ze stelt een “economie van het genoeg” voor die zich tussen de binnenste en de buitenste grens van de donut bevindt. Wat aan de buitenkant van de donut valt, is het teveel: de roofofbouw die onze extractie-economie pleegt op de planeet. In het gat van de donut bevindt zich het tekort, in casu armoede.

Er is niet veel verbeelding voor nodig om te zien dat de donut-metafoor ook het noodzakelijke nieuwe mobiliteitsparadigma kan verbeelden. Bevindt de ideale mobiliteit, sociaal rechtvaardig en volhoudbaar, zich dan binnen de contouren van de donut, de werkelijke mobiliteit laat aan beide zijden overschrijdingen zien. Het tekort aan mobiliteit, doorgaans aangeduid als vervoers- of mobiliteitsarmoede,²⁹ bevindt zich in het gat van de donut. Het teveel, de overconsumptie van mobiliteit, bevindt zich aan de buitenkant. De meest tot de verbeelding sprekende exponenten daarvan zijn zonder twijfel de files van onderbenutte vrachtwagens en autosolisten in overgedimensioneerde salariswagens en het fenomeen van het ‘overtourisme’ dat steden als Venetië, Amsterdam en Barcelona onder druk zet.



Figuur 1: De mobiliteitsdonut

Aldus vangt de mobiliteitsdonut het ideaal en de realiteit in één beeld, met als bonus het antwoord op de vraag die onder de initiële vraagstelling van deze bijdrage sluimert: zijn een klimaatneutraal mobiliteitsbeleid en een sociaal rechtvaardig beleid überhaupt met elkaar te verzoenen? De door de gele hesjes geleverde strijd en die van de 'groene hesjes' situeren zich op de binnenste respectievelijk de buitenste donutgrens. Ze zijn dus niet met elkaar in conflict en integendeel complementair - in die zin dat de strijd van de groene hesjes essentieel is voor die van de gele hesjes. De tijd, de aandacht, het geld, de ruimte en de energie die geïnvesteerd worden in het teveel kunnen niet meer aangewend worden voor de tekorten. Sterker nog: door het teveel in stand te houden doen we het groeien én wordt ook het tekort groter. Meer ruimtelijke versnippering ten gevolge van ruimtelijke en mobiliteitsstimuli genereert meer auto-afhankelijkheid en dus zowel meer files als meer mobiliteitsarmoede en qua infrastructuur zowel een onmiddellijke meerkost als een onderhoudskost die ons nog decennia blijft achtervolgen.³⁰

Denken we even terug aan de door Van Dooren vermelde schaduwkost van de Oosterweelverbinding. De investering in extra wegcapaciteit maakt die in extra scholen en sociale huisvesting niet alleen onmogelijk, ze heeft ook negatieve sociale en mobiliteitseffecten. Niet toevallig merkt de MORA in het reeds geciteerde advies over het decreet basisbereikbaarheid op: "mensen trekken in armoede naar goedkopere woningen op het platteland terwijl diensten en voorzieningen meer en meer wegtrekken uit de dorpen." Overconsumptie genereert dus schaarste. Het is geen weelde, het is een handicap.

Zoals Koning Midas stierf van honger doordat alles wat hij aanraakte in goud veranderde, zo strandt het moderne mobiliteitsbeleid in immobiliteit doordat het alles wat het aanraakt verandert in automobilititeit. Zo creëert het schade voor zowel de reeds mobiele (elke auto meer maakt elke al bestaande auto

onbruikbaar) als voor de mobiliteitsarmen (afwending van noodzakelijke middelen). Een doordacht, efficiënt transitiebeleid zal zich dus richten op een ‘cultuur van het genoeg’ die zich moet ontplooiën tussen de contouren van de donut.

Is ‘genoeg’ gelijk aan ‘minder’?

Voor wie zich afvraagt of zo’n cultuur van het genoeg niet “tegen onze natuur” is, vestigen Skidelsky en Skidelsky er (overigens zonder het over mobiliteit te hebben) de aandacht op dat matigheid in tal van domeinen als een deugd en een acceptabel beleidsdoel wordt beschouwd. Diëten is een deel van onze eetcultuur geworden. Besparen is een deel van onze financiële en begrotingscultuur. En het tegengaan van overconsumptie is in de geneeskunde zelfs officieel beleid. Alleen als het gaat over mobiliteit is het schijnbaar wél een taboe.

Dat is begrijpelijk.

Ten eerste ontbreekt het ons aan inzicht in de tekorten. Terwijl de fileproblematiek bovenaan de agenda staat van zowel het beleid als de verkeerskunde en de transporteconomie, blijft de problematiek van de mobiliteitsarmoede systematisch onderbelicht. Ik noem ze dan ook wel eens de “onzichtbare file”: de wachtrij van mensen die niet de dagelijkse verplaatsingen kunnen maken die ze zouden willen maken. Schattingen hebben het in de Vlaamse context over zo’n 20% van de huishoudens.

In de tweede plaats ontbreekt het ons ook aan inzicht in het teveel, zeg maar onze ‘rommelmobiliteit’. We weten dat 25 tot 30% van het autoverkeer in onze steden parkeerzoekverkeer is, dat 75% van de capaciteit van auto’s meestal onbenut blijft en dat 25 tot 30% van de vrachtwagens hoofdzakelijk lucht vervoert. Maar een inventaris van de rommel ontbreekt, zodat de urgentie om “op te ruimen” compleet gemist wordt. Zo kan het dat pakweg het gegeven dat ons land evenveel oud papier uitvoert als invoert

niet eens wordt geïdentificeerd, laat staan dat we ons vragen zouden stellen bij 'Primark- en Zalandomobiliteit': de logistiek die gegenereerd wordt door een economisch model dat erop gericht is om zoveel mogelijk spullen die we niet nodig hebben en die na korte tijd reeds als afval worden afgeschreven in de economische kringloop te brengen met een maximale externalisering van de kosten.

Ten derde wordt mobiliteitsmatiging ervaren als vrijheidsbeperking. Dat zou terecht zijn mocht de huidige praktijk van het teveel *niet* leiden tot vrijheidsbeperking. Maar het is alsmoer moeilijker te negeren: de autonomie van kinderen neemt af, de slogan 'mijn auto, mijn vrijheid' verliest elke geloofwaardigheid en het systematisch afleiden van schaarse middelen naar mega-investeringen voor automobilititeit noodzaakt een besparingslogica bij (onder meer) het openbaar vervoer.

Tot slot is er de hardnekkige verwarring van 'mobilititeit' met 'verkeer', waarbij 'verkeer' dan vanuit een vooruitperspectief louter als 'autoverkeer' wordt begrepen. Alleen zo betekent minder autoverkeer "dus" minder mobiliteit. In werkelijkheid is meestal het tegendeel waar. Zeker in verblijfsgebieden maakt minder autoverkeer de weg letterlijk en figuurlijk vrij voor 'menselijk' verkeer (te voet gaan, fietsen, verblijven in de publieke ruimte).

De heroriëntering van de vandaag nog aan rommelmobilititeit bestede middelen naar de aanpak van mobiliteitsarmoede betekent uiteraard een herverdelingsoperatie ten nadele van de "supermobielen". Maar door tegelijk de klemtoon te verleggen van snelheidsverhoging als beleidsdoel naar het stimuleren van nabijheid, zullen ook deze laatste uiteindelijk méér activiteiten kunnen doen binnen hun tijdsbudget. En dus 'mobielier' worden dan vandaag. De oplossing voor het probleem van de ene is met andere woorden ook de oplossing voor het probleem van de andere.

Te mooi om te geloven?

Klinkt dit sprookjesachtig? Dat komt doordat we na vier decennia neoliberale *storytelling* alleen nog gewend zijn aan narratieven waarin offers worden gevraagd. We zijn doordrongen van het paradoxale geloof dat we, om onze levensstandaard te kunnen behouden, aan levenskwaliteit moeten inleveren. De nochtans logische(re) mogelijkheid dat de eerste zou stijgen door de laatste te verbeteren, hebben we uit ons denken gebannen. We zijn als kinderen wie werd wijsgemaakt dat alleen een naar levertraan smakend medicijn effectief kan zijn.

Zo zijn we verzeild in de bevreemdende situatie dat een verhaal dat leidt tot meer mobiliteit en meer levenskwaliteit vandaag minder draagvlak vindt dan een verhaal dat, weliswaar geholpen door gehypte toekomstmythes over zelfrijdende met elkaar communicerende elektrische voertuigen, in de feiten alleen maar krampachtig bezig is met het zoveel mogelijk ‘beheersen’ van de nadelige effecten van het huidige regime. Wie niet bereid is zijn deel van de lasten te dragen (extra verkeer door de straat, een nieuwe weg door de tuin) wordt maatschappelijk gestigmatiseerd: hij of zij lijdt aan het NIMBY-syndroom, is niet realistisch of saboteert de creatie van welvaart door het uitputten van rechtsmiddelen. Zie hoe het decreet ‘complexe projecten’ van de Vlaamse regering de beroepsmogelijkheden van burgers bewust heeft uitgehold. Bemerkt hoe, alle retoriek over participatie en cocreatie ten spijt, nog geregeld met afgunst wordt gerefereerd aan de “efficiëntie van China”, waar mondige burgers geen verdragende factor zijn.

Die reactie kan overigens worden gelezen als een diepgeworteld besef dat het economische regime slechts bestaat bij de gratie van het bestaande mobiliteitsregime. Anders gezegd: een ander mobiliteitsregime zal een ander economisch regime opleveren.

Daar ligt meteen ook de verklaring voor het behoudsgezinde

karakter van de klassieke verkeerskunde en, bij uitstek, de transporteconomie. Doordat het bestaande economische regime, de (neo)liberale vrije markt, wordt beschouwd als een natuurlijk gegeven en dus het enig mogelijke, is een fundamenteel verschillend mobiliteitsparadigma meteen ook 'ondenkbaar'. Aldus krijgt de voor de klassieke economische wetenschap typische geruisloze verschuiving van het descriptieve naar het prescriptieve haar logische pendant in de klassieke verkeerskunde en transporteconomie.

Maar die benadering botst vandaag op haar grenzen. Doordat het bestaande mobiliteitsregime al zijn marges heeft opgebruikt gaat mobiliteitsbeleid vandaag noodgedwongen vooral over de verdeling van lasten, zelden of nooit over de creatie en de verdeling van lusten. Getuige daarvan de al vermelde mobiliteitseffectrapporten die steevast concluderen dat de (altijd: bijkomende) hinder (verkeersintensiteiten, parkeerdruk, lawaai en emissies) "tot een aanvaardbaar niveau" kan worden teruggebracht. Getuige daarvan ook de mobiliteitsplannen van letterlijk alle gemeenten: altijd wordt 'leefbaarheid' als doel gesteld, nooit wordt gestreefd naar 'leefkwaliteit'. Mocht u zich afvragen wat het verschil is: bent u tevreden met een relatie die 'leefbaar' is? Willen we niet gefrustreerd eindigen, zullen de ambitie en de lat dus opnieuw hoger moeten.

Uit het bovenstaande blijkt dat de mobiliteit die het best past binnen de contouren van de donut er een is waarbij er meer lusten en minder lasten te verdelen zijn: meer nabijheid — voor personenverkeer door kernversterking en functiemix, voor goederenverkeer door kortere ketens en een circulaire economie — faciliteert meer zachte (wandelen, fietsen) en collectieve (openbaar vervoer, deelvoertuigen) mobiliteit die goedkoper, veiliger en gezonder is en meer convivialiteit in de hand werkt.

Die *modal shift* en *system shift* kunnen we realiseren door een

mind shift die de focus verplaatst van filebestrijding naar aandacht voor mobiliteitsarmoede, overconsumptie van mobiliteit en de verbanden daartussen. Het is goed om vast te stellen dat eerste pogingen in die zin intussen ondernomen worden. Zo werd op initiatief van het Team Vlaams Bouwmeester recent een inventaris gemaakt van alle juridische en fiscale mechanismen (“systeemfouten”) die op ruimtelijk vlak het omgekeerde stimuleren van wat we nodig hebben (en waarover we het eens zijn) en die dus ‘opgeruimd’ moeten worden.³²

Overigens is het nuttig hier komaf te maken met de hardnekkige mythe als zouden ruimtelijke orderingsmaatregelen pas effect sorteren op lange termijn. Een pervers bewijs hiervan vinden we in de aankondiging van de betonstop voor 2040. Als het theoretische vooruitzicht van ‘de vasten’ in 2040 vandaag al leidt tot ‘carnaval’ (een versneld aansnijden van open ruimte), wat zouden echte maatregelen dan niet vermogen? Stel dat Uplace eindelijk officieel begraven zou worden, dan zou dat leiden tot een onmiddellijke boost van investeringen in de centra van Machelen, Vilvoorde, Mechelen en Leuven waar veel zelfstandigen vandaag de kat uit de boom kijken. Gemeentebesturen zouden ook directe resultaten kunnen boeken met een daadwerkelijke baanwinkelstop.³³ Ze doen dat vandaag trouwens al met ruimtelijke uitvoeringsplannen die de ontwikkeling van goed gelegen *brownfields* en ontpitting stimuleren en door bouwverordeningen, gaande van het verplichten van fietsenstallingen (wetende dat fietsdiefstal één van de belangrijkste *triggers* is voor niet-fietsgebruik, een moeilijk te overschatten maatregel) over het loslaten van parkeernormen tot het stimuleren van wonen boven winkels door aparte ingangen te verplichten. Bedenken we ook dat elke meter infrastructuur voor verspreide bebouwing ons nog decennialang zal achtervolgen onder de vorm van recurrente onderhoudskosten en een nefaste invloed op de modal split, wat meteen ook betekent dat de niet-uitvoering ervan ons onmiddellijke besparingen oplevert in termen van grondstoffen, energie en geld.

In de mate dat de langetermijnthese overigens wél klopt, zou dat precies een argument moeten zijn om niet langer te talmen. Hoe sneller we handelen, hoe sneller de effecten zich zullen laten voelen.

Ook op het vlak van mobiliteit zelf dringt zich een opruimactie op. In een eerste fase komen dan de *usual suspects* in beeld. De fiscale stimulering van salariswagens en *oversized* elektrische voertuigen, de structurele externalisering van parkeer- en infrastructuurkosten, het ontbreken van een kerosineheffing, de subsidiëring van regionale luchthavens en het beleidsmatig aantrekken van overtoerisme aan de ene kant. Het ontbreken van veilige fietsen wandelomstandigheden en van een voldoende en toegankelijk OV-aanbod aan de andere kant.

In een tweede fase zullen ook de economische dynamieken in het vizier komen, met op kop het groeifetisjisme dat vandaag wereldwijd elk economisch en zelfs, in de mate dat het welzijn van de maatschappij wordt gedefinieerd als een direct resultaat van de economische groei, niet-economisch beleid dicteert en dat de fundamentele *driver* is van de permanente verkeersgroei: een perpetuum mobile dat ons steeds dichterbij de afgrond en zichzelf bij de stilstand brengt. Dat brengt ons meteen ook bij de nood aan nieuwe methodes. Voor het economische beleid is het bbp als meetinstrument van wat goed is en wat slecht aan vervanging toe — de “groeignostische donuteconomie” van Kate Raworth is een verdienstelijke poging tot de formulering van een alternatief. Ook voor het mobiliteitsbeleid kan de donutmetafoor ons een ander kompas leveren, wat in essentie betekent dat we de in hoofdzaak kwantitatieve benaderingen met hun bedrieglijke claims van wetenschappelijke exactheid vervangen door kwalitatieve. Daardoor zal wat vandaag vermomd gaat in een technocratisch kleed ook weer herkenbaar zijn als het resultaat van politieke en dus maatschappelijke keuzes: de ontideologisering van het klimaatvraagstuk zal uiteindelijk leiden tot een politise-

ring van haar oplossingen.

Herverdeling als rode draad

Dat klinkt niet alleen ambitieus, omvattend en complex. Het is het ook. We hebben het tijdperk van de lineaire effecten definitief verlaten. De arena waarin we ons thans bevinden is er één van *'wicked problems'*: een omgeving waarin alles verstrengeld is met alles en een ingreep of maatregel nooit slechts op één domein gevolgen heeft. Neveneffecten, bijwerkingen, tweede-orde-effecten zijn het nieuwe normaal en zijn een reden te meer om de uitdagingen op systeemniveau te bekijken. Hoe revolutionair dit pleidooi ook is, het mag niet worden gelezen als een pleidooi voor een 'revolutie'. In deze is de even lelijke als eufemistische term 'transitie' dan wel weer nuttig: hij suggereert perfect de vreedzame temporisering die we in deze context nodig hebben en laat ruimte voor grote en kleine innovatieve hefboominitiatieven zoals de koppeling van parkeertarieven aan OV-tarieven, de introductie van doorgeefabonnements, de vervanging van 'gratis bewonersparkeren' door bewonerskaarten die recht geven op mobiliteitsdiensten of ruimtegebruik, de veralgemening van fietsbibs en statiegeld (waardoor bespaard wordt op verplaatsingen, op grondstoffen en op energie), de omvorming van *Low Emission Zones* naar *Light and Safe Car-zones* (die de *downsizing* actief stimuleren), enzovoort. De rode draad bij dit alles: herverdeling. Van aandacht. Van middelen. Van mobiliteit. Van ruimte. Van lasten en lusten.

Essentieel daarbij is ook de al genoemde herverdeling van het teveel naar de tekorten. Door niet langer blind te blijven voor de overconsumptie en de verspilling komt er een gigantisch reservoir aan middelen vrij om te doen wat nodig is. De winst daarvan is zelfs dubbel. Door onze eenzijdige focus op de oplossing van files door het creëren van wegcapaciteit —en dus de facilitering van overconsumptie— gaan er nu de facto miljarden verloren aan de verergering van onze problemen in plaats van aan de oplossingen.

Het revolutionaire karakter van dit pleidooi maakt het niet minder vanzelfsprekend. Alvast op microniveau vinden we het de logica zelve. Van wie niet kan voorzien in zijn basisbehoeften, tolereren we niet dat die geld uitgeeft aan luxe. Maar wat we op individueel niveau spontaan als een aberratie beschouwen, zijn we op maatschappelijk niveau kennelijk normaal gaan vinden.

Concluderend kunnen we opnieuw aanknopen bij het begin van dit hoofdstuk. Het echte goede nieuws is dat een volhoudbare, klimaatneutrale mobiliteit niet op gespannen voet staat met sociale doelstellingen, maar deze integendeel dient.

Het enige slechte nieuws is dat dit zo'n goed nieuws is dat we moeite hebben om het te geloven en dat de klassieke verkeerskunde daar niet bij helpt.

Eindnoten

1. "CO₂-emissies en brandstofgebruik in wegtransport zijn een functie van het aantal voertuigen op de weg (zelf afgeleide van beschikbaarheid, inkomenshoogte, voorkeuren en brandstofprijzen), afgelegde afstanden (afgeleide van prijzen zoals brandstofprijzen en fiscaal beleid op vlak van autobelasting, tolheffing of congestietaks), ruimtegebruik en kenmerken van de infrastructuur en het brandstofverbruik van auto's (hoeveelheid brandstof verbruikt per auto per jaar)." Eigen vertaling uit het Engels van B. Van Wee, J.A. Annema & D. Banister (eds.) (2013), *The transport system and transport policy: An introduction*. Cheltenham: Edward Elgar.
2. Zie bijvoorbeeld de typerende eerste reactie van de Vlaamse minister van Leefmilieu op de presentatie van het eindrapport van het Panel voor klimaat en duurzaamheid met daarin concrete voorstellen voor een klimaatbeleid: https://www.standaard.be/cnt/dmf20190514_04399646
3. Het door de N-VA naar aanleiding van de klimaatmarsen in het voorjaar van 2019 gemunte begrip 'ecorealisme' is in die zin eerder een 'draagvlakrealisme' en, gezien het draagvlak kennelijk niet in verhouding staat tot de urgentie en de omvang van het ecoprobleem, dus eigenlijk het omgekeerde van wat het pretendeert te zijn.

4. Zie als meest tot de verbeelding sprekende uitwassen de sponsoring van de verkiezingscampagne van Angela Merkel door de familie Quandt, hoofdeigenaars van BMW, de als opvang voor politici fungerende bedrijfsstructuur van Volkswagen en de verschijning van Duitse sociaal- en christendemocratische Euro-parlementsleden getooid met dassen met daarop het VW-logo in het Europeparlement. Zie J. Ewing (2017), *Het Dieselschandaal*. Amsterdam: Xander Uitgevers.
5. <https://jmeblommaert.wordpress.com/2019/05/24/het-k-woord-bespreekbaar-gemaakt/>
6. D. Kahneman (2016), *Ons feilbare denken. Thinking, fast and slow*. Amsterdam: Business Contact.
7. K. Martens (2017), *Transport justice*. London: Routledge.
8. <https://www.ruimteenwonen.nl/rechtvaardige-mobiliteit>. Zo bekeken is de switch die Vlaanderen op 3 april 2019 maakte van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid' een terugkeer van (een weliswaar gebrekkige vorm van) rechtvaardigheid naar liefdadigheid.
9. D. Weber (2010), *De blijde intrede van de automobiel in België*. Gent: Academia Press.
10. K. Martens (2017), *Transport justice*. London: Routledge.
11. "De essentie van een zinnige kijk (...) is om schaarste te bekijken in relatie tot noodzaak, en niet behoefte. Zo kijken we er normaal gesproken ook tegenaan. Een man met drie huizen wordt niet als behoeftig gezien, hoe graag hij er ook een vierde bij zou willen hebben. 'Hij heeft genoeg,' zeggen we, en daar bedoelen we 'genoeg voor zijn behoeften' mee." R. Skidelsky & E. Skidelsky (2012), *Hoeveel is genoeg? Geld en het verlangen naar een goed leven*. Antwerpen: De Bezige Bij.
12. <https://www.ruimteenwonen.nl/rechtvaardige-mobiliteit>
13. Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009, artikel 4.
14. Decreet basisbereikbaarheid van 3 april 2019, artikel 4. De 3e paragraaf vermeldt als beleidsdoelstelling "een multimodaal vervoersysteem uitbouwen waarbij *zoveel als mogelijk* uitgegaan wordt van het STOP-principe". De 8e paragraaf doet elke prioriteitstelling helemaal teniet met de vermelding: "zorgen voor een vlotte doorstroming *van elke vervoersmodus*" (cursivering van de auteur).
15. https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later-/
16. Zie onder meer I. Devisch (2016), *Rusteloosheid. Pleidooi voor een mateloos leven*. Amsterdam: De Bezige Bij, p. 111-112: "Doordat

- tijd geld is, is leven snelheid, zo zou je het kunnen samenvatten. Hoe meer die economische logica de samenleving en ons persoonlijke leven bepaalt, hoe meer we door de tijdsdruk worden aangedreven (...).”
17. K. Martens (2017), *Transport justice*. London: Routledge.
 18. <https://www.vrp.be/over/visietekst-mobiliteit/>
 19. Mechanisme bondig samengevat door Ivan Illich: “Beyond a certain speed, motorized vehicles create remoteness which they alone can shrink. They create distances for all and shrink them for only a few.” Zie I. Illich (1974), *Energy and Equity*. London: Calder & Boyars, p. 42.
 20. Lezing in het Vlaams Parlement op uitnodiging van het Vlaams Fietsberaad, voorjaar 2019.
 21. B. Laïne et al. (2019), *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040*. Brussel: Federaal Planbureau.
 22. A. Bleijenberg (2015), *Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk*. Delft: Eburon.
 23. Hij wordt hierin bijgetreden door onder meer Kobe Boussauw, die stelt dat duurzame modi alleen marktaandeel winnen wanneer ze sneller zijn dan de auto. Zie K. Boussauw (2011), *Ruimte, regio en mobiliteit. Aspecten van ruimtelijke nabijheid en duurzaam verplaatsingsgedrag in Vlaanderen*. Antwerpen: Garant.
 24. Voor een beknopt overzicht van alternatieve mobiliteitsparadigma's, zie D. Lauwers (2015), 'Op weg naar een slimme mobiliteit? Een aantal toekomstscenario's doorgelicht.' *Ruimte* (nr. 27), p. 62-67.
 25. K. Peeters (2014), *Weg van mobiliteit*. Antwerpen: Uitgeverij Vrijdag.
 26. 'BREVER' is een acroniem voor 'Behoud van REistijd en VERplaatsing'. De Breverwet wordt soms ook aangeduid als de wet van de constante reistijd.
 27. Het woord 'duurzaamheid' werd sindsdien gestaag uitgehold tot bijna-betekenisloosheid. Vandaar dat ik prefereer om de Zuid-Afrikaanse term te gebruiken: 'volhoudbaarheid'. K. Peeters (2014), *Weg van mobiliteit*. Antwerpen: Uitgeverij Vrijdag.
 28. K. Raworth (2017), *Donuteconomie. In zeven stappen naar een economie voor de 21e eeuw*. Amsterdam: Nieuw Amsterdam.
 29. Deze twee termen worden veelal door elkaar gebruikt, ook al is er strikt genomen een betekenisverschil. Bij vervoersarmoede ligt de klemtoon op het tekort aan verplaatsingsmogelijkheden; bij mobiliteitsarmoede op het tekort aan mobiliteitsmogelijkheden, zoals bijvoorbeeld de afwezigheid van winkels, scholen of speelgelegenheid in een bepaalde omgeving.

30. Voor een bevattelijk overzicht, hoofdzakelijk gebaseerd op een studie van het Europees Milieuagentschap uit 2016, zie <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-kosten-van-urban-sprawl-vlaanderen>.
31. George Monbiot formuleert het zo: “Het geloof dat concurrentie en individualisme kenmerkende eigenschappen van de mensheid zijn is niet spontaan ontstaan. Hoewel dit geloof een lange voorgeschiedenis heeft, is het in de twintigste eeuw verfijnd door het krachtigste politieke verhaal dat tegenwoordig in omloop is: het verhaal van het neoliberalisme. (...) En juist door die alomtegenwoordigheid blijft het voor ons vrijwel onzichtbaar: we kunnen niet genoeg afstand nemen om het nog te zien.” Zie G. Monbiot (2018), *Uit de puinhopen. Een nieuwe politiek in een tijd van crisis*. Rotterdam: Leminiscaat. Slavoj Žižek heeft het over “de meesterzet van de ideologie”: het ideologische presenteren als niet-ideologisch.
32. M. Ryckewaert et al. (2018), *De juridische en fiscale oorzaken van ondoordacht ruimtegebruik. 12 beleidsacties voor een zuiniger, duurzamer en kwalitatiever ruimtegebruik*. Brussel: Departement Omgeving.
33. Lichtpuntje: de nieuwe vervoersregio’s bieden hiertoe een opportuniteit. De gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het openbaarvervoeraanbod kan ertoe leiden dat de concurrentiële onderlinge verhoudingen vervangen worden door solidaire.