

WEG VAN MOBILITEIT



Kris Peeters

Weg van mobiliteit

over mobiliteit en geluk

Uitgeverij
**VRJ
DAG**



© 2014 – Kris Peeters & Uitgeverij Vrijdag
Jodenstraat 16, 2000 Antwerpen
www.uitgeverijvrijdag.be
<http://deanderekrispeeters.wordpress.com/>



Omslagontwerp: Mario Debaene
Vormgeving binnenwerk: theSWitch
Foto auteur: Caroline Hermans

NUR 740
ISBN 978 94 6001 253 2
D/2014/11.767/211

e-boek
ISBN 978 94 6001 254 9

Niets van deze uitgave mag door middel van elektronische of andere middelen, met inbegrip van automatische informatiesystemen, worden gereproduceerd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Voor Caroline, Eveleen, Enver en Render.
Elke regel die ik heb geschreven, hebben zij gezwegen. Of toch bijna.

‘We cannot solve problems by using
the same kind of thinking we used
when we created them.’

(Albert Einstein)



INHOUD

GELIEVE DIT NIET TE LEZEN	11
HOOFDSTUK 1 Mobiliteit is geen probleem	19
Goin' green in Oklahoma	19
Het ene realisme is het andere niet	21
Mobiliteit als middel	23
Exit duurzaamheid	26
Mobiliteitsdrift, mobiliteitsgroei en de trendillusie	27
Roddelmobiliteit	30
Mobiliteit als recht	33
Van mobiliteit naar 'mobiliTijd'	34
Mobiliteit als kans	36
Wat we kunnen doen	36
HOOFDSTUK 2 Mobiliteit als (on)geluksbrenger	39
Het Grote Geluksdebat	39
Wie is er naïef?	41
Voorwaarden tot geluk: een kleine verkenning	43
Afwezigheid van ongeluk (en de sprong van leefbaarheid naar leefkwaliteit)	43
Realistische verwachtingen (of hoe de file een wachtrij wordt)	45
Het Robinson Crusoe-principe	48
Tevredenheid (maar niet te veel)	52
De sokkel van het Goede Leven	54
Vrijheid (met beperkingen)	55
Respect (in alle geuren en kleuren)	58
Afwezigheid van armoede	64
De Ferrari Scampi Diabolo	66
HOOFDSTUK 3 Strategieën voor geluk	69
Regels en (toch) een gevoel van vrijheid	69
Hoe minder regels hoe beter?	70

*Voor wie de film beter wil vinden dan het boek (of vice versa)
volstaat het om er gezwind doorheen te bladeren
(en goed naar de rechter onderkant van de pagina's te kijken)*



Maatschappelijk draagvlak: vooraf of achteraf?	72
Van sokkel naar trampoline (een Salomonsoordeel)	75
Momenten van eenvoudig geluk	76
Nuchtere trappistenlogica	77
Playmobil en Action Man	78
Ethisch bedrog	81
De droom als turbo	85
Slow is beautiful (of de herwaardering van het verlangen)	87
Wachtverzachters	90
De mobiliteitsindex	93
Wie is er zweverig?	96
De Mobiliteitszandloper	98
KRIS & RIDE	101
Oefenen, blijven oefenen!	103
Mobiliteitsfilosoof	104
Radicaal?	105
Man van de praktijk	107
Radicaal!	109
HOOFDSTUK 4 De onzichtbare consensus	111
We willen allemaal hetzelfde	111
De proef op de som	112
De vakantietest	112
Woonidealen	114
De 'vrije' markt	116
Shoppingcentra	117
Pretparken	119
De ultieme test: wat willen we niet?	120
Het vegetariërsprobleem	122
De meerderheid die er geen is	124
Verfreiburging	129
Wat we kunnen doen	131
sUrPLACE	133
De les van Uplace	134
Leren uit andermans ervaring	136
De maakbaarheid van mobiliteit en de schaduwkost	137
De auto-afhankelijkheidstoets	138
Wat we kunnen doen (bonustrack)	139

HOOFDSTUK 5 Nabijheid als beste mobiliteit	142
De ene dichtheid is de andere niet	142
Het geheim van de kwalitatieve verdichting	145
Verweving	147
Meervoudig ruimtegebruik	150
Stapelen	150
Medegebruik	155
Aanpasbaarheid	158
Delen	160
Een praktijk zo oud als... de straat	160
Ruimte delen	162
Mobiliteit delen	167
Zuinig omgaan met ruimte	175
Modal shift als ruimtebesparing	177
Macro, meso, micro	183
Benevelde stedenbouwkundigen en de mythe van de lange termijn	184
Locatiebeleid: meng- en scheidingslocaties	188
Het mobiliteitslabel	189
Tijdbeleid	192
Car-cadië?	198
Wat we kunnen doen	207
De Siamese tweeling herenigen	207
Ruimte, mobiliteit en geluk	208
De les van Sandy	211
Van Maanproject tot Programma voor de Stad	212
De les van Taleb	219
Een patchwork van proeftuinen	221
HOOFDSTUK 6 The Ministry of Silly Journeys	227
Wat heet dom?	228
Domheid in gradaties (en het recht op ananas)	231
Mobiliteitsrelativisme	235
Het Zenpad van de overvloed	239
Te veel verkeer	240
Parkeerzoekverkeer	241
Doolverkeer	244
Transport van lucht	245
Zelf georganiseerde files	250
Vluchtverkeer	252



Uitgelokt verkeer	253
Het my(ni)sterie van het Verdwijnd Verkeer	256
De toren van Babel, de putten van Doel	260
Destructieve en kwalitatieve groei	263
Van groei- naar bloei-economie	267
Meer dan trappist(en)	272
Korte ketens, meer vrijheid	274
Gij zult geen kilometers vreten	275
Beter bij de boer van hier	276
Landbouw is back in town!	281
Maar wacht eens even...	286
Remgeld	288
Belonen	296
Thuiswerken	298
Sensibilisering	301
De vlieg in het urinoir: keuze-architectuur	306
Meer met minder-beleid	310
Nog meer lessen van Taleb	312
De les van Peñalosa	313
HOOFDSTUK 7 Enjoyment, de vergeten e	316
Het grote (on)gelijk van Jeremy Clarkson	316
Eerherstel voor de homo ludens	318
Het belang van het verhaal en de les van Oklahoma	322
Lasagne en de destructieve logica van de tabula rasa	324
De verhaalde werkelijkheid	325
De genius loci en het hinkelspel	327
Beter een half verhaal dan een heel verhaal	331
Vervoerswijzen met een verhaal: mobility marketing	335
Wat we kunnen doen	337
OPEN EINDE	339
Dankwoord	345
Literatuur	347

GELIEVE DIT NIET TE LEZEN

Kijk eens aan. Zo eenvoudig is het dus om het kaf van het koren te scheiden.

Jij bent er mooi bij. Proficiat!

Het kaf komt niet verder dan de kaft, het koren dringt door tot de inhoud. Het koren, dat zijn mensen zoals jij, lezers die zich kunnen vinden in mijn lijfspreuk: 'Zonder dwarsliggers rijden er geen treinen.' Zulke mensen laten zich niet zomaar opleggen wat ze wel mogen lezen en wat niet, laat staan wat ze moeten geloven.

Voor zulke mensen heb ik dit boek geschreven. Mensen die niet bang zijn om af en toe de platgetreden paden te verlaten, zelfs als dat het risico inhoudt dat ze de groep kwijtraken of verloren lopen. Ze beseffen dat het door de groep bewandelde pad, hoe goed geplaveid ook met goede intenties en oude gewoonten, niet altijd het meest aangewezen is. Soms loopt zo'n pad immers regelrecht naar de afgrond.

Dan is het pad verlaten en een alternatieve route zoeken niet minder dan een plicht.

Zonder garantie op succes weliswaar. Wie zoekt die vindt, maar hij vindt niet altijd wat hij zocht. Daar is zelfs een woord voor bedacht: serendipiteit, wat dus zoveel betekent als 'vinden wat je niet zocht'. Of zoals een Amerikaans onderzoeker het ooit omschreef: 'Zoeken naar een speld in een hooiberg, en eruit rollen met een boerenmeid.'

Soms geldt ook dat 'wie niet zoekt, vindt'. Filosoof Erik Oger noemt dat het 'nachtoog'¹. Het middelste deel van ons netvlies is minder gevoelig voor licht dan de zones aan de uiteinden. Wie in het donker beter wil zien, moet schuin kijken. Staat het 'dagoog' dus voor de rechtstreekse, directe benadering, dan is het nachtoog de schuine, indirecte weg. Soms is de eerste eenvoudig niet geschikt. Wie hardnekkig probeert in slaap te raken, zal daar minder snel in lukken dan wie zichzelf van dat doel afleidt door schaapjes te tellen. Als we proberen tijd te winnen door snellere auto's te gebruiken, zullen we misschien net meer vertraging oplopen door verstopte wegen. Waarmee ik maar wil aangeven dat we in dit boek soms verrassende omzwervingen moeten maken om het doel te bereiken.

Toen meer dan tien jaar geleden, in het magische jaar 2000, mijn boek *Het voorruitperspectief. Wegen van het impliciete autodenken* werd voorgesteld, verwachtte ik een storm van kritiek. Zeggen dat ongeveer heel onze maatschappij ingericht is met Koning Auto als bewust en vooral onbewust uitgangspunt zou me niet in dank worden afgenomen. Dacht ik.



Het tegendeel was waar. Blijkbaar waren de feiten zo moeilijk te loochenen dat iedereen me gelijk gaf. Zelfs de Vlaamse Automobilisten Bond (VAB) erkende in een editoriaal dat ik een punt had, al besloot het stuk even vrolijk met de oproep om vooral verder te genieten van het autorijden.

En zo geschiedde. Het orkest op de Titanic speelde verder. Er werd wel wat lippendienst bewezen aan de gedachte dat het tijd was om van koers te veranderen. Het Vlaamse Parlement besliste om het mobiliteitsbeleid voortaan vorm te geven vanuit het STOP-principe. Bij beslissingen zou in de toekomst eerst worden gekeken naar de belangen van de Stappers (voetgangers, wandelaars), dan naar die van de Trappers (fietsers), vervolgens naar die van het Openbaar vervoer en pas in laatste instantie naar die van het Privévervoer (automobilisten).

In de praktijk bleef het beleid veelal POTS-sierlijk. Koning Auto bleef de maat der dingen, zodat bijvoorbeeld het aantal 'noodzakelijke' parkeerplaatsen nog altijd bepaalt hoe een straat eruitziet na een heraanleg.

Zoals in de meeste Europese landen investeerden alle overheden in dit land miljoenen euro's in campagnes om ons te overtuigen minder de auto te gebruiken en meer voor duurzame vervoerswijzen te kiezen. Maar het aantal auto's op onze wegen bleef stijgen. Op tien jaar tijd kwamen er in België een kleine 400.000 bij. En de groei houdt aan. Op 1 augustus 2013 kwam het totale personenwagenvoerpark uit op bijna 5,5 miljoen exemplaren, meer dan één auto voor elke twee Belgen.

Bij onze noorderburen was de groei in dezelfde periode zowel in relatieve als in absolute termen nog groter: 1.433.000 stuks. 'Fietsland' Nederland blijkt ook een 'autoland' te zijn geworden. Nederland rondde in 2011 de kaap van de 8 miljoen auto's, één auto voor elke 2,1 mensen. Ook daar ging de groei sedertdien door. In 2013 reden er 8.142.000 personenwagens rond met een Nederlands kentekenbord.

Het totale aantal afgelegde autokilometers steeg in België van 72,49 miljard kilometer in 2000 tot 78,37 miljard kilometer in 2010. In Nederland steeg die afstand van bijna 103 miljard in 2000 tot bijna 115 miljard kilometer in 2012, al was dat laatste voor het eerst een afname in vergelijking met het jaar ervoor.² Dat betekent dat de Belgen en de Nederlanders respectievelijk bijna 2 miljoen en bijna 2,9 miljoen keer rond de aarde reden.

De lippendienst was hoegenaamd geen Belgisch of Vlaams verschijnsel. Nederland moet niet onderdoen. Al begin jaren zeventig pleitte de minister van Verkeer en Waterstaat Drees jr. voor een selectief gebruik van de auto. In het eerste *Structuurschema Verkeer en Vervoer* in 1977 werd dit officieel vastgelegd, waarna in het tweede *Structuurschema* in 1988 werd erkend dat dat beleid 'niet uit de verf was gekomen'. Nog eens twaalf jaar later stelde Lucas Reijnders vast dat er van een *modal shift*, een wijziging in de vervoerswijzekeuze, maar weinig in huis was gekomen. Niet moeilijk: 'Gecorrigeerd voor de inflatie zijn de prijzen voor

autobrandstof in de periode 1980-1999 met 11 procent gedaald, terwijl het openbaar vervoer 30 procent duurder werd. In hetzelfde tijdvak nam de lengte van het spoorwegnet toe met 3 procent en die van het autowegnet met 30 procent.³ En hij voegde eraan toe dat 'het fileleed' nog altijd breed werd uitgemeten, 'al kostte het de modale automobilist in 1999 nog steeds niet meer dan gemiddeld twee minuten per dag'.

Maar alles kan altijd erger. Intussen verdwijnt zelfs de lippendienst, cynisch genoeg met als motivering dat het alleen met de lippen gevoerde beleid geen vruchten heeft afgeworpen... Het beleid van de Nederlandse regering is er nu ook officieel op gericht om het autoverkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen. De toprioriteit is 'de onstopping van Nederland'. Alles staat nu in het teken van een door de hydraulische en medische metafoor bepaald capaciteitsdenken: het wegennet filebestendig maken door meer capaciteit te bouwen (met wegverbredingen, spitsstroken) en de capaciteit beter te benutten (met doorstromingsmaatregelen zoals de 'groene golf'). Kobe Boussauw stelt in z'n essay 'Bredere wegen, bredere files?' vast dat de definitie van 'bereikbaarheid' gaandeweg verengd is tot 'afwezigheid van files'.⁴

De gêne om de autocultuur ruimte te geven is daarmee helemaal verdwenen. Niet alleen in de Lage Landen, zoals blijkt uit *Top Gear*, een programma dat niet alleen wordt geproduceerd door een overheidszender (de BBC), maar ook schaamteloos wordt uitgezonden door ongeveer alle overheidszenders in West-Europa – daarmee vakkundig alle pogingen tot bewustmaking neutraliserend. Al geef ik graag toe dat die doorgaans minder magistraal zijn gemaakt.

Dezelfde overheden investeerden in dezelfde periode nog veel meer geld in steun voor de autosector, bijvoorbeeld onder de vorm van subsidies voor de industrie, investeringen in nieuwe wegeninfrastructuur en een tijdlang ook aankoopsubsidies voor zogenaamd groene auto's.

De Belgische regering bleef zelfs a rato van ongeveer 2 miljard euro per jaar het autogebruik subsidiëren met supervoordelige fiscale regelingen voor bedrijfswagens die, anders dan in Nederland, courant gebruikt worden als een vorm van loon in natura.

De Nederlandse regering stelde haar plan om rekeningrijden in te voeren telkens weer uit. Om het uiteindelijk helemaal af te voeren.

Ik heb het altijd vreemd, om niet te zeggen surrealistisch, gevonden dat over dit schizofreen beleid niet meer heisa wordt gemaakt. Aan de ene kant miljarden investeren om een vervoerssysteem in stand te houden. Aan de andere kant miljoenen uitgeven om iedereen op te roepen dat systeem vooral niet te gebruiken. Schijnbaar hebben we er veel belastingsgeld voor over om ons geweten te sussen.



Om een boek echt te begrijpen, moet je het soms eerst schrijven. Pas na publicatie van *Het voorruitperspectief* begreep ik ten volle dat dit slechts de concretisering is van een cultuur die zich laat samenvatten met de woorden ‘alles altijd onmiddellijk overal’. De auto en de smartphone zijn hiervan de perfecte uitingen.

Nu ja, wat heet perfect? Alvast de auto blijkt tegen zijn grenzen op te botsen. Hij is het slachtoffer van z'n eigen succes. Hoe meer succes hij heeft, hoe moeilijker hij de verwachting van ‘alles altijd onmiddellijk overal’ kan waarmaken en hoe meer de beloofde absolute vrijheid uitmondt in frustratie. Congestie, parkeerproblemen, verkeersonveiligheid, barrièrevorming, klimaat- en milieu-problemen, gezondheidseffecten, energie- en grondstoffenschaarste laten steeds nadrukkelijker voelen dat het autosysteem niet lang meer zal kunnen worden volgehouden.

Dat inzicht was het vertrekpunt voor mijn boek *De file voorbij*. Het verscheen tien jaar na *Het voorruitperspectief* en was een kritiek op onze maatschappijcultuur in het algemeen en die van het automobilisme in het bijzonder.

Toen dat boek werd voorgesteld, eind april 2010, gebeurde er aanvankelijk niets. De verklaring daarvoor lag voor de hand. Niet alleen kwam de Belgische regering in dezelfde week ten val, er was ook een katholieke bisschop die ontmaskerd werd. De media hadden dus andere katten te geselen.

Het enige lot dat erger is dan kritiek krijgen, is geen kritiek krijgen. Even vreesde ik dat dit mijn deel zou zijn. Ten onrechte. Na ongeveer een maand bleek dat twee journalisten, van *Humo* en van *De Tijd*, de moeite hadden genomen om het boek grondig te lezen om er een gefundeerd artikel aan te kunnen wijden. Mogelijk waren ze tegelijk de eerste en de laatste.

De meeste van hun confraters leidden uit de titel van het boek af dat het over het fileprobleem ging. Dat was fout. Het boek ging er precies over dat files ten onrechte zoveel media- en beleidsaandacht krijgen. Er bestaan immers meer en ernstigere mobiliteitsproblemen dan files. Maar die worden pas zichtbaar als je ‘voorbij’ de files kunt kijken.

Het misverstand bleek een godsgeschenk. Het gevolg was dat ik her en der werd uitgenodigd om te praten over files, waarmee mijn stelling over de media en de files werd bevestigd. Zo kreeg ik een forum dat ik nooit zou hebben gekregen als de titel anders was geweest.

Opvallend in de discussies die zowel *Het voorruitperspectief* als *De file voorbij* teweegbrachten, was dat voortdurend dezelfde vraag terug kwam: wat is de oplossing?

Die vraag reveleerde twee dingen. Ten eerste dat men mobiliteit vooral als ‘een probleem’ beschouwt. En ten tweede dat men gelooft, of wil geloven, dat er zoiets bestaat als ‘de’ oplossing.

Ik hoop in dit boek duidelijk te kunnen maken dat beide overtuigingen foutief zijn.

Terugblikkend zouden we kunnen stellen dat de drie boeken die ik tot nog toe over mobiliteit schreef zich als volgt verhouden:

1. *Het voorruitperspectief*: wat is? (wij denken vanuit de auto, ook wanneer we denken dat we het niet doen)
2. *De file voorbij*: wat moet? (we moeten de grenzen erkennen en afscheid nemen van het automobilisme)
3. *Weg van mobiliteit*: wat is het alternatief en hoe geven we het vorm?

Lang heb ik gedacht aan dit boek te kunnen ontsnappen. Ik voel me immers niet geroepen de rol te spelen van een messias die de aanbidding van het Gouden Kalf aanklaagt en de Weg naar de Verlossing wijst. Ik ben geen messias, zelfs geen profeet. Ik ben een zoekende.

Bij de voorstelling van *De file voorbij* in mijn thuisstad citeerde ik een stukje van een gedicht van Remco Campert:

Jezelf een vraag stellen
daarmee begint verzet

En dan die vraag
aan een ander stellen

Daarbij doelde ik op het mooie van schrijven, dat toelaat iets nuttigs te doen met een slecht karakter. Maar ik wilde ook wijzen op het (door de dichter vermoedelijk niet bedoelde) comfortabele aspect dat eraan vasthangt: door de vraag aan een ander te stellen, maak je de anderen mee verantwoordelijk.

Toeval bestaat niet. Bij de tweede boekpresentatie, in Gent, bleek op de gevel van het gebouw waar ik zou spreken uitgerekend dit gedicht te staan.

Toch was er geen ontkomen aan. Uiteindelijk moest ik onder ogen zien dat het probleem wel degelijk ook bij mij lag. Mij ervanaf maken met alleen maar een probleemanalyse is te vrijblijvend. Verontwaardiging alleen is niet genoeg, zoals Stéphane Hessel, de hoogbejaarde auteur van het wereldwijd succesvolle pamflet *Neem het niet!*, niet moe werd te herhalen. Daarna is er een idee nodig, een perspectief, een wil om het anders te doen, ‘het betekent dat je vecht om er iets beters voor in de plaats te zetten’⁵

Hij had gelijk. Een van de commentaren op *De file voorbij* was dat het boek nogal zwart was, op het pessimistische af. Veel lezers werden er bepaald niet vro-



lijk van. Kennelijk bood ik te weinig perspectief op verandering. Dat kon ik niet over mijn kant laten gaan. In de hoop dat er dus nog geen onomkeerbare dingen zijn gebeurd, los ik alsnog mijn schuld af met wat opmonterende lectuur.

Dat was niet gemakkelijk. Neem alleen al maar mijn uitgangspunt, dat gebaseerd is op 'forecasting': waar komen we uit als we verder doen zoals we bezig zijn? Dat is niet de wereld van overvloed die de autofabrikanten ons voorspiegelen op hun Shows en Salons, waar door ICT aangestuurde elektrische zero-emissievoertuigen over vrijwel lege wegen scheren op weg naar bestemmingen zonder parkeerproblemen. Het is evenmin het apocalyptische landschap van de *Mad Max*-films, waarin gemotoriseerde bendes gruwelijke veldslagen leveren om de laatste druppels olie. Maar het is wel een wereld waarin schaarste nadrukkelijker voelbaar zal zijn dan vandaag: schaarste aan ruimte, aan energie, aan grondstoffen...

Dat is geen prettige boodschap. Men negeert ze dan ook liever. Of men rationaliseert ze weg door de schaarste te minimaliseren of rotsvast te vertrouwen op een happy end: zo erg zal het wel niet zijn, 'ze' zullen wel iets anders vinden. *In technology we trust.*

Intussen blijven we 'volle gas' in de richting van de afgrond rijden. Blijkbaar hanteren we een omgekeerd voorzorgprincipe. We willen niet het risico lopen ons gedrag te wijzigen als we niet honderd procent zeker zijn dat het nodig is. En daarbij, misschien is er inderdaad een afgrond, maar valt de landing wel mee.

Mij lijkt het verstandiger daar niet blind op te vertrouwen en alvast van koers te veranderen. Daar zitten respectievelijk de eerlijkheid en het optimisme van dit boek: we stevenen dan misschien wel af op de afgrond, maar het is nog niet te laat om het stuur om te gooien.

Mijn optimisme is dus voorwaardelijk. Het heeft alleen bestaansrecht als wij bereid zijn om daadwerkelijk aan het stuur te draaien.

Uiteraard niet zomaar. Eerst moeten we weten waar we naartoe willen. En kunnen. Want misschien is er wel meer dan één afgrond. We moeten niet overdrijven met dat optimisme. En met onze metafoer. Zoals ik in *De file voorbij* al uiteenzette, kunnen metaforen verhelderend zijn, maar ook verblindend. Als ik het hier dus heb over het omgooien van het stuur, dan sluit ik impliciet al uit dat we op de rem gaan staan. Dat is niet de bedoeling. Alles wat ik hier wil zeggen is dat een status quo garant staat voor een debacle. Bijgevolg moeten we bereid zijn tot verandering.

Hoe die verandering er moet uitzien, of kan uitzien, daarvan probeer ik in dit boek een scherper beeld te krijgen. Onder meer met behulp van de techniek van 'backcasting' verken ik mogelijke pistes. Ik stel me de vraag hoe de ideale mobiliteit (en daarmee ook de ideale samenleving) eruit kan zien. En daarna vraag ik me af wat we kunnen doen om die dichterbij te brengen. Dat is dromerij, zeer zeker.

Maar anders dan de dromerij van de automobieliindustrie en haar herauten houdt ze rekening met het gegeven van schaarste. Daarmee druist deze onderneming regelrecht in tegen de tijdsgeest. Zonder risico is dat niet, weet ik. Martin Amis stelde al vast: 'Het is heel gevaarlijk om je eigen tijd tegen te spreken.'⁶

Maar ik ben er klaar voor. Mentaal ben ik zoals Bibendum, het Michelinman-netje: één en al 'airbag', voorbereid op de grootste weerstand.



Hoofdstuk 1

Mobiliteit is geen probleem

Goin' green in Oklahoma

'Hoe zou jij het probleem oplossen?'

Aanvankelijk probeerde ik de vraag nog te counteren met de boodschap van mijn vorige boek: de probleemformulering is bepalend voor de oplossing. Wie het mobiliteitsvraagstuk formuleert als een medisch probleem, met dichtslibbende aders die een verkeersinfarct veroorzaken, komt natuurlijk tot de conclusie dat bredere verkeersaders en 'bypasses' nodig zijn.

Voor wie het mobiliteitsprobleem een doorstromingsprobleem is, zijn oplossingen in de sfeer van 'meer wegen, meer rijstroken, verkeerslichtenregelingen gericht op vlot verkeer' de logica zelve.

Wie het vraagstuk als een veiligheidsprobleem formuleert, komt al naargelang wiens veiligheid men voor ogen heeft en al naargelang wie men verantwoordelijk houdt, uit bij andere antwoorden: fluohesjes voor fietsers, betere verkeersinfrastructuur, zwaardere dan wel lichtere auto's of conflictvrije verkeerslichtenregelingen.

En wie het probleem als een milieukwestie ziet, belandt al naargelang van de mate waarin het vooruitperspectief domineert, bij 'schone auto's' of bij een modal shift.

Het probleem is dat deze probleemformuleringen meestal broederlijk naast elkaar blijven bestaan. En de oplossingen ook.

Zo kan het gebeuren dat dezelfde mensen de ene dag voor meer fietsers pleiten (mobiliteit als milieuprobleem) en de volgende dag een verkeerslichtenregeling goedkeuren die fietsers opzadelt met lange wachttijden (mobiliteit als doorstromingsprobleem voor auto's), waardoor fietsers ofwel afhaken (milieuprobleem) ofwel meer risico's gaan nemen en toch maar door het rood glijpen (veiligheidsprobleem).

Lach niet. Deze gang van zaken is meer regel dan uitzondering, zij het de ene keer al wat subtieler dan de andere. In Oklahoma maakte ik mee dat de bezoekers van een tentoonstellingenparcours in de stad van de ene expositieruimte naar de andere werden gevoerd met comfortabele *vans*. Op de flanken was een slogan



aangebracht: 'Go green, drive blue'. Mooi, ware het niet dat de busjes met draaiende motor op hun passagiers stonden te wachten om ze vervolgens te vervoeren naar... de overkant van het kruispunt. In enkele gevallen was dat namelijk de te overbruggen afstand. De Vlaamse passagiers zagen er het humoristische van in en maakten zich vrolijk. De *cab driver* daarentegen kon er niet mee lachen. Hij zag het probleem niet.

Als hij dat wel had gedaan, had hij de bal kunnen terugkaatsen. Hij had de Vlamingen kunnen confronteren met het surrealisme van hun regering. Die betaalde op datzelfde moment zowel voor campagnes om minder met de auto te rijden (Week van de Vervoering, Heen-en-weer-week, Week van de Mobiliteit, Trein-Tram-Busdag, enzovoort) als voor subsidies, gunstige leningen, belastingvrijstellingen en soepele arbeidsregelingen (ploegenarbeid) die General Motors moesten overtuigen de Opelfabriek in Antwerpen open te houden – politieke acrobatie die enkele jaren later met even weinig succes zou worden overgedaan voor Ford Genk.

De Amerikaan had ons ook kunnen confronteren met die andere spreidstand van de Vlaamse regering: enerzijds uitpakken met de ambitie om tegen 2020 de helft van alle verplaatsingen in het Antwerpse 'duurzaam' te laten gebeuren, anderzijds investeren in bijkomende wegcapaciteit (spitsstroken, missing links, de Oosterweelverbinding) en snoeien in de budgetten van De Lijn, de Vlaamse openbaar vervoermaatschappij.

Of hij had ons kunnen wijzen op het feit dat er in geen enkel land zoveel *company cars* rijden als in België, dankzij een regering die het ene moment roept dat onze loonkost te hoog is en het volgende miljarden veil heeft voor een fiscaal gunstregime dat de blokkering van die loonkost omzeilt. Met als resultaat dat bedrijven 'onbereikbaar' worden (en dus economische schade oplopen) door de auto's die ze zelf in het verkeer hebben gebracht (vanwege de economische winst die ermee geboekt kon worden: minder belastbare winst, aantrekkelijk blijven als werkgever). De *cab driver* had ons belachelijk kunnen maken met de selectiviteit van onze verontwaardiging: wel over hoge subsidies voor zonnepanelen ('schandalig dat ik moet meebetalen voor de panelen van mijn buurman!'), niet over subsidies voor het aankopen van hybride Lexuslimousines.

Maar dat wist onze chauffeur in Oklahoma allemaal niet. En als hij het wel had geweten, had hij er, zoals veel beleidsverantwoordelijken bij ons, waarschijnlijk niet eens het onlogische van ingezien. Nu was hij alleen maar kwaad. Hij had dat zootje Europeanen vervoerd en als dank werd hij uitgelachen. Je zou voor minder.



100 procent aftrekbaar.

Het ene realisme is het andere niet

Het is duidelijk. De nevenschikking van problemen is funest. Ze leidt tot oplossingen die er geen zijn. In het beste geval lossen ze een deelprobleem op. In de meeste gevallen creëren ze nieuwe problemen.

We moeten dus komen tot een ruimere, omvattende probleemformulering die recht doet aan alle aspecten, en niet slechts aan sommige. Zo wordt duidelijk dat de oplossing alleen kan liggen in een aanpak die rekening houdt met alle facetten. In *De file voorbij* noemde ik dat een 'kubistisch' beleid. Maar het kan net zo goed een 'holistisch' of een 'integraal' beleid heten.

Dat probeerde ik in interviews dus uit te leggen. Soms met de boutade (de mij ter beschikking gestelde tijd of ruimte was altijd krap) dat een andere formulering van het mobiliteitsprobleem al de halve oplossing is.

Ik had niet het gevoel dat mijn verhaal aansloeg. Sommige journalisten begrepen het niet en bleven halsstarrig terugvallen op hun beginvraag: 'Hoe lossen we de files op?' In hun intonatie klonk vaak teleurstelling door: 'Hij weet het ook niet.'



En een enkele keer werd ik ervan verdacht van slechte wil te zijn: 'Hij wil de vraag niet beantwoorden.'

Zelfs bij lezingen, wanneer ik wel de tijd kreeg om de dingen uit de doeken te doen, bleek bij de vragenronde achteraf dat mensen moeite hadden om het traditionele denkpatroon te verlaten. 'Je hebt gelijk,' zeiden ze, 'maar we moeten wel realistisch blijven.' Met realistisch bedoelden ze dan: die auto's zijn er nu eenmaal, die krijg je nooit meer weg. En ook: die files zijn niet langer houdbaar.

Met realistisch bedoelden ze dan niet: de olie raakt op, de grondstoffen worden schaarser, het klimaat warmt op en zal zorgen voor rampen van ongekende schaal en frequentie, de ruimte geraakt vol, wereldwijd 1,2 miljoen verkeersdoden per jaar is onverdedigbaar, onze kinderen worden steeds afhankelijker van hun ouders, de gezondheidseffecten van het autosysteem zorgen voor een gemiddelde levensverkortening die het 'tijdverlies' van de files ver overtreft... Deze feiten vielen buiten de door hen gepercipieerde realiteit. De grenzen van die laatste vielen immers samen met die van de voorruit van de (eigen) auto. Daarover moest ik niet verbaasd zijn. Ik had er zelf een boek over geschreven.

Natuurlijk waren er ook anderen. Mensen die me er pienter op wezen dat de holistische aanpak die ik voorsta geen mirakeloplossing is. Hoe dan ook zouden er toch nog afwegingen en keuzes moeten worden gemaakt, compromissen gesloten. Mobiliteit die én milieuvriendelijk is én veilig én gezond én sociaal... die bestaat toch niet?

Gewoonlijk onderdrukte ik dan de neiging om te zeggen dat 'fietsen' aardig in de buurt komt. Maar fietsende mensen weten dat al. En niet-fietsende mensen overtuig je er niet mee.

Dus merkte ik op dat het al een grote stap vooruit zou zijn als die afwegingen bewust, expliciet en transparant zouden worden gemaakt. Zodat iedereen kan zien welke keuzes werden gemaakt ten bate van wie of wat. En ten koste van wie of wat.

Neem bijvoorbeeld een 'groene golf'. In plaats van de mensen te doen geloven dat die het antwoord is op alle verkeersproblemen, zou dan zichtbaar worden gemaakt welke afweging er werd gemaakt tussen verschillende belangen en doelstellingen. Wiens belangen wogen het zwaarst? Die van de automobilisten, die van het openbaar vervoer, die van de fietsers, of die van de voetgangers? En wat was prioritair: de doelstelling 'vlot verkeer' of de doelstelling 'veiligheid'? Het transparant maken van zo'n afwegingen zorgt er niet alleen voor dat ze effectief en bewust gebeuren. Het maakt ook mogelijk dat ze het voorwerp worden van democratisch debat.

Soms kregen mensen het op hun heupen van zo'n antwoord. Dan klonk het wel eens sarcastisch: 'Laat ons met z'n allen gaan stilstaan, dan vallen er geen slachtoffers meer, is er geen milieuverontreiniging en geen verkeerslawaaier meer.'

Dat ze hiermee in de voetsporen traden van een beroemde Franse filosoof,

daarvan waren de meesten zich niet bewust. 'Alle onheil vindt haar oorsprong in het onvermogen van mensen om rustig thuis te blijven,' zei Blaise Pascal. Maar het weerhield hem er niet van het openbaar vervoer uit te vinden.⁷

Mobiliteit als middel

De uitspraak dat zich niet verplaatsen de oplossing is, is minder absurd dan op het eerste gezicht lijkt. Meestal wordt mobiliteit gelijkgesteld met 'verplaatsingen maken'. En 'meer mobiliteit' dus met 'meer verplaatsingen' of 'langere verplaatsingen'. Bovendien gaat men ervan uit dat 'meer mobiliteit' beter is dan 'minder mobiliteit'. Men neemt aan dat alle verplaatsingen goed zijn, want nodig of minstens nuttig. Verplaatsingen zorgen ervoor dat producten en diensten verschuiven van een plaats van 'overvloedige' beschikbaarheid naar een plaats van 'schaarste', waar ze meer geld opbrengen, of naar een plaats waar ze door verdere bewerking een meerwaarde kunnen krijgen.⁸

Zo dicteert de klassieke economie het. Dat komt goed uit, want het maakt de zaken eenvoudig. Hoe meer verplaatsingen er gebeuren, hoe beter voor de economie en voor de maatschappij. Poepsimpel.

Normaal dus dat in de kosten-batenanalyse voor de Antwerpse Oosterweelverbinding het verkeersgenererende effect ervan niet als een min- maar als een pluspunt wordt gerekend.⁹

Niet verwonderlijk dat economen alarm slaan wanneer de Antwerpse of Rotterdamse haven minder containers te verwerken krijgt of trucks minder ritten doen op onze wegen.

Helaas. Wie wat langer nadenkt beseft dat er aan die denkwijze nogal wat mangelt. Om te beginnen: kunnen we de definitie van mobiliteit wel beperken tot fysieke verplaatsingen? Missen we dan niet een flink deel van de realiteit? Is wie een brief wegbrengt van Brussel naar Gent mobieler dan wie dezelfde brief via het internet verstuurt? En is wie een brief stuurt naar Toronto mobieler dan wie er een naar Gent stuurt? Voorts: is een vliegreis België-Brazilië per definitie zinvoller en economisch waardevoller dan een binnenlandse fietstrip? Brengen snijbloemen uit Kenia economisch en maatschappelijk meer bij dan tulpen uit Holland?

De lezers van *De file voorbij* kennen de antwoorden al. Voor de anderen vat ik ze kort samen. Ten eerste: mobiel zijn zonder zich fysiek te verplaatsen, is mogelijk. Professor Miermans van de Universiteit Hasselt noemt dat de 'onzichtbare mobiliteit': telefoneren ('telefoonverkeer'), e-mailen (over de 'digitale snelweg'), videoconferenties houden, een televisiedocumentaire bekijken of surfen op het internet... Het fenomeen is trouwens geen kind van de nieuwe technologieën. Het



is van (bijna) alle tijden. Ook lekker ouderwets een brief sturen ('postverkeer') of een boek lezen (wat soms zorgt voor 'leenverkeer' in de bib) zijn virtuele verplaatsingen. Voor de welgestelden in de Gouden Eeuw was het 'reizen in het hoofd' zelfs de belangrijkste vorm van reizen. In hun rariteitenkabinetten met exotische prullaria stond meestal een wereldbol¹⁰ en in veel paleizen vanaf de Renaissance behoorde een 'kaartenkamer' tot de vaste uitrusting. Tot halfweg vorige eeuw fungeerden druk bezochte Wereldtentoonstellingen nog als een veilig substituut voor wereldreizen. En vandaag nog is in pretparken de 'reis om de wereld' in een gondel of een stoeltjeslift een vaste waarde.

Een tweede reden waarom 'meer mobiliteit' niet automatisch een zegen is voor de economie ligt in het eenvoudige gegeven dat veel verkeer meer economische en maatschappelijke schade veroorzaakt dan ze opbrengt – zelfs al lijkt dat op de korte termijn niet zo. De vliegreis naar Brazilië zorgt voor lawaaihinder bij het opstijgen en het landen, koolstofdioxide-uitstoot die bijdraagt aan de klimaatopwarming, emissies die vrijkomen bij de verbranding van kerosine, ontbossing die het gevolg is van kerosineproductie, slijtage aan het tarmac, enzovoort. Allemaal kosten die onze fietser niet veroorzaakt.

Meer mobiliteit kan slecht zijn voor de economie. We zijn stilaan op het punt gekomen dat nog meer auto-, vrachtwagen-, vlieg-, scheepvaart- of zelfs treinverkeer alleen maar zorgt voor meer onderlinge hinder en meer vertragingen, lees grotere happen uit het mobiliteits-, energie- en financiële budget van onszelf én dat van anderen. Bij vervoerssystemen die dicht bij hun saturatiepunt zitten kan die ene extra verplaatsing wel degelijk het verschil maken...

Ten derde: mobiliteit is geen doel. Het is een middel. Wie ver van alles af woont en voor elke activiteit een halfuur de auto in moet, is minder mobiel dan wie midden in het centrum woont op luttele minuten wandelen van ongeveer alles, van het werk over de supermarkt tot de kinderchrèche, het park, de stedelijke sportterreinen en de cinema.

Wij verplaatsen ons ook niet naar het werk omdat we die verplaatsing zo leuk vinden. Wel omdat onze baas ons op het kantoor of in de fabriek verwacht. En als het even kan ook omdat we ons werk zo graag doen. Als we onze kinderen van de dagschool naar de muziekschool en vandaar naar het vriendinnetje brengen, om ze vervolgens op te halen voor een afspraak bij de orthodontist en aansluitend de voetbaltraining, dan is dat omdat (we denken dat) onze kinderen van al die activiteiten gelukkiger worden.

De bananenboot vaart niet omdat bananenboten dat nu eenmaal horen te doen. Hij vaart omdat mensen in bananenboomloze streken bananen willen eten. En die mensen willen dat omdat ze weten dat bananen bestaan én dat die op zo'n manier kunnen worden getransporteerd dat ze nog eetbaar zijn bij aankomst.

Mobiliteit is dus een middel om over goederen en diensten te kunnen beschikken en activiteiten te kunnen doen (werken, hobby of sport beoefenen, vrienden ontmoeten, bananen eten...) die direct of, wellicht vaker, indirect bijdragen aan ons geluk. Kortom, met mobiliteit is het zoals met werken. We leven niet om te werken, we werken om te leven. We leven niet om ons te verplaatsen, we verplaatsen ons om te leven.

Toegegeven, soms is mobiliteit wel een doel op zich. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer mensen een fietstochtje maken of op zondag gaan 'uitrijden' met de auto.

Ook daar staat echter een maat op. In alle culturen blijkt de BREVER-wet aan het werk te zijn. BREVER staat hier voor 'Behoud van REistijd en VERplaatsing'. Het is het mechanisme dat ervoor zorgt dat onze behoefte aan fysieke beweging beperkt is. Gemiddeld genomen blijken mensen in alle culturen ongeveer drie fysieke verplaatsingen per dag te maken en daaraan 73 minuten per dag of zo'n 444 uur per jaar te willen besteden.¹¹ Worden ze door omstandigheden verplicht om langer onderweg te zijn, dan nemen ze maatregelen. Ze kiezen een sneller vervoermiddel, zoeken een andere route, verhuizen of solliciteren voor een job dicht bij huis.

De BREVER-wet werkt ook omgekeerd. Gevangenen kunnen nergens naartoe, maar toch gaan ze gemiddeld een uur per dag wandelen. Kennelijk zijn mensen geneigd hun tijdsbudget op te gebruiken. Dat verklaart dat de komst van snellere vervoersmiddelen tegen alle verwachtingen in geen tijdswinst opleverde. Hoogstens was er sprake van 'afstandswinst'. We vulden de 'gewonnen' tijd gewoon op met langere verplaatsingen. Daardoor ook zijn de berekeningen van de filekosten, waarmee economen ons graag om de oren slaan, zo dubieus. Als het om structurele en bijgevolg verwachte files gaat, hebben mensen bij de afweging vooraf al het tijdverlies ingecalculleerd. Het maakt dus deel uit van het gemaximaliseerde nut van de verplaatsing. Mensen in de file zijn tot de conclusie gekomen dat deze autorit de beste optie is. Anders zouden ze er niet staan. Bij een oplossing van de files zouden mensen hun tijdsbudget overigens toch weer opgebruiken. Dat zou dan opnieuw resulteren in meer en/of langere autoverplaatsingen.¹²

En hoe zit het dan met de niet-fysieke verplaatsingen (telefoon, televisie, internet...)? Kunnen die de behoefte aan fysieke verplaatsingen niet milderden? Heeft de 'e-mama' genoeg aan haar videoconferenties, e-mailcontacten en surfessies om de fysieke woonwerkverplaatsing (en de daaruit voortvloeiende persoonlijke contacten) te compenseren? Of moet zij er 's avonds en in de weekends eventjes letterlijk tussenuit om gelukkig te blijven? De gevangenen doen ons vermoeden van wel. Bovendien zijn er sterke aanwijzingen dat het internet eerder meer fysieke verplaatsingen genereert dan het doet verdwijnen. Het is dan ook verstandig ervan



uit te gaan dat sommige fysieke verplaatsingen altijd nodig zullen blijven, zeker de fysieke verplaatsingen die ‘alleen maar voor het plezier’ worden gemaakt.

Exit duurzaamheid

Realisme is dus mijn vertrekpunt. Niet, zoals sommigen zouden kunnen denken, idealisme. Al vind ik dat daar niets mis mee is.

Enerzijds wil ik onder ogen zien dat het huidige vervoerssysteem tegen alle mogelijke grenzen botst. We kunnen onze huidige verplaatsingsgewoonten misschien nog enkele decennia volhouden, maar daarna is het gedaan. Dan staan we helemaal stil. Is het niet door te veel auto's dan wel door te weinig brandstof.

In 1987 definieerde het Brundtlandrapport ‘duurzame ontwikkeling’ als ‘een ontwikkeling waarbij de behoeftebevrediging van huidige generaties die van toekomstige generaties niet mag hypothekeren.’ De astrofysicus Robert Gilman zei het nog bondiger: ‘Duurzaamheid is gelijkheid over langere tijd.’¹³

Tenzij het lot van de volgende generaties ons koud laat, is duurzame ontwikkeling geen ideologische keuze. Het is een noodzaak.

Omdat dit niet langer te ontkennen valt en omdat dit niet iedereen altijd even goed uitkomt, hebben sommigen zich flink ingespannen om de betekenis van ‘duurzaamheid’ dan maar op te rekken. Kwestie van de schijn op te houden en te doen alsof men er rekening mee houdt. De term ‘duurzaamheid’ is de afgelopen decennia zo stelselmatig misbruikt dat hij vrijwel betekenisloos is geworden. Ontwerpers hebben het over ‘duurzame materialen’, terwijl ze eigenlijk gewoon bedoelen dat die slijtvast zijn. Economen duiden wasmachines, televisietoestellen, dvd-spelers en auto's aan als ‘duurzame goederen’.¹⁴ Verkeersdeskundigen noemen een demonteerbare parkeergarage ‘duurzaam’, alleen maar omdat ze herbruikbaar is.¹⁵ Passiefwoningen op te grote percelen, CO₂-neutrale woonwijken op autolocaties, groene bedrijven in park- en natuurgebieden, stuk voor stuk worden ze vandaag als duurzaam aan de man gebracht. Duurzaamheid is op die manier geworden tot een ijsbreker om nieuwe markten te ontsluiten voor nieuwe producten.¹⁶

Het is dus de hoogste tijd om het woord opnieuw te munten. Of, wellicht realistischer, het te vervangen door een term die minder gevoelig is voor betekeniserosie. We zouden duurzaamheid bijvoorbeeld ‘geenspijtachteraf’ kunnen noemen, waarbij het mooi meegenomen is dat de term meteen zichzelf verklaart. Alleen hoor ik mezelf nog niet direct over geenspijtachteraaffe mobiliteit praten. Met het Afrikaanse woord ‘volhoudbaarheid’ stelt dat probleem zich minder, al klinkt pakweg ‘volhoudbaar beleggen’ een tikje vreemd. Daarom stel ik voor ‘duurzaamheid’ te vervangen door ‘volhoudbaarheid’ en ‘duurzaam’, naar analogie van het

in Angelsaksische kringen steeds vaker opduikende ‘future proof’, door ‘toekomstbestendig’. In ieder geval termen die de lading dekken, niet zijn uitgehold en prikkelen tot nadenken.

Mobiliteitsdrift, mobiliteitsgroei en de trendillusie

Realisme is ook onder ogen durven te zien dat mobiliteit een ingebakken menselijke behoefte is. Zelfs als we ‘mobiliteit’ niet langer alleen maar verstaan als ‘het maken van fysieke verplaatsingen’ en het begrip uitbreiden tot ‘het mogelijk maken van activiteiten’, dan nog moeten we rekening houden met een minimum aan fysieke verplaatsingen. Charles Montgomery legt in *The Guardian* een link met onze fysieke constitutie. ‘We zijn geboren om te bewegen,’ schrijft hij, ‘immobiliteit is voor het menselijk lichaam wat roest is voor een klassieke auto. Stop met bewegen en je spieren sterven af. Je beenderen verzwakken en je bloed verdikt. (...) Immobiliteit is meer dan zomaar “een staat dicht bij de dood”: hij bespoedigt hem.’¹⁷

Maar of het nu komt doordat ons lichaam het nodig heeft, door territoriumdrift, door onze drang naar economische nutsmaximalisering of door een genetische drang om de wereld te verkennen, feit is dat wij ons fysiek willen verplaatsen, zelfs als er geen objectieve noodzaak toe is.¹⁸ Van dit facet van de realiteit moeten de meeste mensen minder worden overtuigd – al geef ik toe er te weinig aandacht aan te hebben besteed. Weliswaar stipte ik in *De file voorbij* het bestaan van ‘pleziervaart’ aan, in de betekenis van mobiliteit die alleen voor het plezier plaats vindt, maar dieper ging ik er niet op in. Intussen ben ik ervan overtuigd dat het fenomeen een belangrijkere plaats en meer aandacht verdient.

Rondom mij zie ik mensen met heuse lijstjes van plaatsen die ze in hun leven gezien willen hebben. Of beter: ‘gedaan’. Tegenwoordig worden er wereldkaarten verkocht waarop je de bezochte landen kan wegkrassen. Zo heb je voortdurend zicht op wat je nog te doen staat. Dat zo'n kaarten bestaan, zegt veel. Dat mijn eigen dochter zo'n kaart wilde hebben, zegt nog meer. Ik vond het niet het bewijs van een mislukte opvoeding. Integendeel, een grote nieuwsgierigheid en honger naar de wereld vallen alleen maar toe te juichen. Trouwens, als ik heel eerlijk ben, ook ik hanteer een lijstje van plaatsen die ik nog dit leven wil bezoeken. Wel is dat gaandeweg korter geworden. Met de jaren is het gevoel van het Grote Moeten geluwd. En bovendien ben ik stilaan gaan geloven dat de wereld in hoge mate ‘fractaal’ of zelfgelijkend is. Dat wil zeggen dat het grote vaak zichtbaar is in het kleine – en dus ook het verre in het nabije. Desondanks woedt er ook in mij een lust tot reizen naar plaatsen waar ik, strikt genomen, alleen maar moet zijn om er geweest te zijn.



Het is echter niet omdat we het bestaan van een mobiliteitsdrift erkennen, dat we aan die drift moeten toegeven. Zoals dat gaat met de driften die de mens eigen zijn, stuit hij op ethische, ecologische, fysieke, financiële (vul zelf aan) grenzen.

Erkennen dat mensen een intrinsieke drang hebben om zich te verplaatsen is één stap. Vaststellen dat die drang de afgelopen decennia heeft geleid tot steeds langere verplaatsingen is een volgende stap. Daaruit afleiden dat die evolutie gedoemd is om onbeperkt en eeuwig te blijven doorgaan, is een stap te ver. Die denkfout, waarbij een trend uit het verleden wordt doorgetrokken naar de toekomst, heet de trendillusie. Onder verkeerskundigen is die niet alleen schering en inslag, ze is er de norm. Wie weigert zich aan dit determinisme te bezondigen, wordt als een dromer aan de kant gezet.

Bij toekomstvoorspellingen over verkeer is het dan ook de algemene praktijk om uit te gaan van toenemend autobezit en autogebruik en een groeiende vraag naar mobiliteit. De 'autonome groei' heet dat. Voor Vlaanderen wordt aangenomen dat die 2 procent per jaar bedraagt, een percentage dat dan ook in de verkeersmodellen is verankerd.

De bestaande wegcapaciteit is daarom per definitie onvoldoende, 'met als typische conclusie dat er nood is aan nieuwe weginfrastructuur'. Deze werkwijze vormt de kern van het mobiliteitsparadigma van een vraaggedreven infrastructuurbeleid. 'Predict and provide' wordt deze benadering genoemd, omdat de taak van de overheid dan beperkt is tot het opvangen van de groei met nieuwe infrastructuur.¹⁹

Dat het meer om geloof en ideologie dan om wetenschap gaat, wordt duidelijk wanneer de realiteit de voorspelde groei niet laat zien. Dan is dat geen aanleiding om de theorie in vraag te stellen. Integendeel. De praktijk wordt dan in overeenstemming gebracht met de theorie door die af te schilderen als een 'uitzonderlijke situatie' (bijvoorbeeld te wijten aan de economische crisis) die 'snel zal normaliseren'.

Nochtans wijst recent onderzoek er op dat het personenvervoer in geïndustrialiseerde landen stagneert of zelfs afneemt en dat deze evolutie niet alleen door de economische situatie kan worden verklaard.

In Groot-Brittannië nam het verkeersvolume in 2008 voor het eerst sinds de oliecrisis in 1973 af. In 2009 en 2010 was er weer een afname, al was er in 2011 opnieuw een lichte toename. De totale per persoon afgelegde afstand is sinds 2005 elk jaar korter geworden en is nu 6 procent gekrompen in vergelijking met 2002. De met de auto afgelegde afstand piekte in 2006, maar nam sindsdien met 8 procent af. De totale afstand die de Britten jaarlijks afleggen krimpt dus en de met de auto afgelegde afstand lijkt dat nog sterker te doen. In de Verenigde Staten worden soortgelijke vaststellingen gedaan.

In Nederland werd in 2010 per personenauto gemiddeld 13.300 kilometer afgelegd. Ruim 2 procent minder dan in 2009 en bijna 4 procent minder dan in 2005. Sinds 2005 daalt elk jaar de gemiddelde afgelegde afstand. Toen bedroeg het gemiddelde aantal kilometer nog 13.808. In 2011 was dat dik 540 kilometer minder, aldus het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).²⁰ De trendbreuk lijkt zich met name bij jongeren voor te doen. De laatste jaren daalt het autobezit bij 18- tot 25-jarigen, terwijl het autogebruik onder jongvolwassenen (18-29 jaar) tussen 1995 en 2009 daalde. Er worden uiteenlopende verklaringen geopperd. Van dalende koopkracht over verstedelijking en een toenemend gebruik van sociale media dat tot minder fysieke verplaatsingen noopt²¹ tot een verlate instroom in de arbeidsmarkt doordat jongeren langer studeren.²²

Natuurlijk moeten we nu niet de fout gaan maken de autonome groei te vervangen door een 'autonome krimp'. Maar steeds meer indicatoren lijken erop te wijzen dat we *peak travel*²³ en *peak car*²⁴ naderen of zelfs achter ons hebben liggen. Voorlopig blijft men deze waarnemingen wegrationaliseren als uitzonderingen die de regel bevestigen. Begrijpelijk. Met gebruikmaking van de gecorrigeerde cijfers zou de zin van heel wat infrastructuurprojecten in twijfel worden getrokken. Het onderzoeksbureau CE Delft onderzocht in opdracht van natuur- en milieuorganisaties hoe de kosten-batenbalans van grote Nederlands verkeersinfrastructuurprojecten eruitziet als gewerkt wordt met de reële cijfers in plaats van met de prognoses.²⁵ Het resultaat? Voor de meeste projecten zijn de kosten hoger dan de baten.

Voor wie meent dat het makkelijk boeren is met 'kennis achteraf': uit de studie bleek ook dat bij de meeste kostenbaten-analyses alleen met een scenario met een erg hoge verkeersgroei werd gerekend. Als er wel een hoog én een laag scenario werd gebruikt, werden veelal alleen de resultaten voor het hoge scenario gepresenteerd en werd de suggestie gewekt dat het een middenscenario betrof.

De halsstarrigheid waarmee vastgehouden wordt aan een eeuwige mobiliteitsgroei is overigens niet het enige probleem. Minstens even merkwaardig is het feit dat die groei wordt beschouwd als een goddelijk gegeven waarmee we ons maar moeten verzoenen. Zo worden in het *Vlaamse Klimaatbeleidsplan* (2006) geen maatregelen voorgesteld die de autonome groei van het verkeer aan banden zouden kunnen leggen.²⁶ Kennelijk zijn wij gedoemd om ons alsmaar meer en alsmaar verder te verplaatsen.

Of net niet? Kobe Boussauw houdt in zijn doctoraatsonderzoek wel rekening met krimpende mobiliteit, maar ironisch genoeg in de hypothese dat we voortdoen zoals we bezig zijn en daarom vastlopen: door de uitputting van energiebronnen, door onvermijdelijk geworden klimaatmaatregelen en/of door de verzaaging van het wegennet.

