

Boekbespreking: 'The Traffic Power Structure'

Thomas Vanoutrive

Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling & Urban Studies Institute, Universiteit Antwerpen¹

α : Goemorgen, ik kom het boekje terugbrengen dat je me vorige week hebt uitgeleend.

β : Ook een goeiedag. En wat vond je van de 'The Traffic Power Structure'?² Ben je het met me eens dat het een relevant boekje is voor iedereen die geïnteresseerd is in transport?

α : Ik weet het niet... Tja, wat kan ik er van zeggen. Het is een manifest van een groep activisten uit Zweden, Planka.nu, die vooral bekend zijn geworden met hun 'P-kassa', een fonds dat boetes terugbetaalt van zwartrijders in het openbaar vervoer.

β : Klopt, al is dat niet hun enige vorm van actievoeren. En ik zou toch willen benadrukken dat er een filosofie aan de basis ligt van hun *solidariteitsfonds*. Zwartrijden op zich is immers geen progressieve daad, maar door er een collectief initiatief van te maken hoopt Planka.nu een nieuwe, meer progressieve sociale context te creëren, met gratis openbaar vervoer als één van de centrale elementen.

α : Het is zeker een verdienste dat ze een visie op openbaar vervoer willen uitwerken die niet gewoon een afspiegeling is van het automobielsysteem. Maar ze zijn niet de enigen die bekritisieren dat het openbaar vervoer nu vooral vanuit een autoperspectief wordt bekeken. En ondanks de nadruk die ze leggen op openbaar vervoer, is een aanzienlijk deel van het manifest een analyse van het automobielsysteem en al de tekortkomingen ervan. Het eerste van de negen hoofdstukken bevat, net zoals de meeste boeken over mobiliteit, een kritiek op het huidige door de auto gedomineerde systeem. Ik heb inmiddels al genoeg dergelijke kritieken op automobilititeit en het automobielsysteem gelezen. Ik denk aan het werk van wijlen John Urry, de periodisering door Gartman, en het werk van David Banister.³

β : Je merkt terecht op dat het automobielsysteem al uitgebreid is bekritiseerd, je zou ook nog kunnen verwijzen naar Freund en Martin, of de analyse van Paterson,⁴ die meer aansluiten bij de kijk van Planka.nu. De titel 'The Traffic Power Structure' geeft immers aan dat we mobiliteit dienen te analyseren in het licht van maatschappelijke verhoudingen, de machtsstructuur in de maatschappij wordt gereflecteerd in het gebruik van de openbare ruimte, relaties tussen vervoersmodi en zo meer. Het mooie aan 'The Traffic Power Structure' vind ik dat ze niet bang zijn om een expliciet normatieve kritiek te formuleren op het automobielsysteem, en een alternatief paradigma voorstellen.

α : Ik moet je gelijk geven, uitspraken als 'Nobody is free before all are free.'⁵ en hun kritiek op

¹ *thomas.vanoutrive [at] uantwerpen.be*

² Planka.nu (2016)

³ Urry (2004); Gartman (2004); Banister (2008)

⁴ Freund en Martin (2007); Paterson (2007)

⁵ Planka.nu (2016, p.43)

individualisme en overdreven disciplineren en controle maken duidelijk dat het niet geschreven is door technocraten die enkel naar CO₂-niveaus kijken. Ze definiëren transport expliciet als een politiek probleem en zijn niet bang om het normatieve karakter van hun kritiek te tonen.

β: Ze starten inderdaad met een vrij klassieke kritiek, maar Planka.nu schuift reeds in het tweede hoofdstuk een ander paradigma naar voor opgebouwd rond het concept bereikbaarheid, waarbij ze stellen dat 'alle mensen toegang moeten hebben tot noodzakelijke en wenselijke sociale voorzieningen in de plaatsen waar ze leven'.⁶

α: Inderdaad, en daarmee sluiten ze aan bij academisch werk dat bereikbaarheid als een normatief concept beschouwd.⁷ Ze formuleren een alternatief en pleiten nadrukkelijk voor maatschappelijke verandering.

β: Dat heb je goed gelezen. En wanneer ze het in het derde hoofdstuk hebben over verkeersagressie en parkeerproblemen dan bekijken ze dit in termen van machtsstructuren en verwijzen ze naar PARK(ing) Day, de dag dat mensen parkeerplaatsen innemen om te picknicken, muziek te spelen of op nog een andere manier de openbare ruimte op een aangename manier te gebruiken.

α: Het blijft een boek van activisten, da's duidelijk. In het vierde hoofdstuk keren ze dan terug naar een kritiek op het automobielsysteem.

β: Ja, maar met dien verstande dat het manifest benadrukt dat de creatie van het automobielsysteem een actief proces is geweest waarbij heel wat bewuste beslissingen werden genomen, terwijl iemand als Urry door het benadrukken van autopoësis dit aspect wat naar de achtergrond heeft geduwd. Door te spreken in termen van autopoësis, ofwel zelforganisatie, lijkt het alsof de ontwikkeling van het automobielsysteem een natuurlijk proces was, zonder dat sommige ondernemers, lobbyisten en overheden het openbaar vervoer bewust afbouwden en de weg vrijmaakten voor de auto.

α: Het viel me ook op dat ze zo kritisch waren voor de overheid, die ze verwijten onder één hoedje te spelen met de automobielloobby. Toegegeven, ze wijzen ook op positieve aspecten van de overheid, maar ik had niet de indruk dat ze de overheid gelijkstelden aan het algemeen belang.

β: Neen, zo naïef zijn ze niet. En wat vond je van de volgende hoofdstukken?

α: Eens kijken... Oh ja, vanaf het vijfde hoofdstuk komt er, hoe moet ik het zeggen,... een cultuurkritiek, inclusief verwijzingen naar Bruce Springsteen, waarbij het gecreëerde mobiliteitssysteem door de mangel wordt gehaald. Ze passen de klassieke kritiek op de consumptiemaatschappij en al haar nadelen toe op onze mobiliteit. Het viel me op dat ze in het zesde hoofdstuk zo kritisch waren voor hogesnelheidstreinen, een modus waar de meeste voorvechters van duurzame mobiliteit enthousiast over zijn.

β: Klopt, dit toont aan dat de auteurs dieper graven en maatschappelijke verhoudingen mee in beeld willen brengen. De obsessie voor snelheid en productiviteit, en de daarbij horende ongelijkheden, zijn zowel terug te vinden bij hogesnelheidstreinen als bij vliegtuigen.

α: Mmmja... Ook het zevende hoofdstuk heeft het over snelheid en kijkt vooral naar het security-industrial complex,...

β: ... de toegangspoortjesindustrie...

α: ...ja, en het disciplinerende karakter van al die veiligheidsmaatregelen.

β: De nadruk ligt daarbij al te vaak op de technologie, terwijl de oplossing volgens de auteurs niet technologisch maar politiek is. En vrijheid wordt wel een heel relatief begrip als je daarvoor overal bewakingscamera's, veiligheidsagenten en toegangspoortjes neerpoot. Wie wordt daar gelukkiger

⁶ Planka.nu (2016, p.7, eigen vertaling)

⁷ bv. Farrington (2007); Martens (2012)

van?

α : Wat ons bij het achtste en voorlaatste hoofdstuk brengt waar ze het hebben over de last van lange afstandspendelen, en waar de hedendaagse geluksideologie op de korrel wordt genomen.

β : Klopt, de ideologie die bepaalt dat we gelukkig *moeten* zijn, waarbij geluk meestal zeer individualistisch en oppervlakkig wordt gedefinieerd. Planka.nu ziet meer heil in een vorm van geluk die voortspuit uit zelfbeschikking en sociale contacten. Naast het bekende negatieve effect van druk verkeer op sociale contacten in woongebieden,⁸ komt hier ook de genderdimensie aan bod. Bij langeafstandspendel blijken vrouwen gemiddeld genomen nog steeds meer huishoudelijke taken op zich te nemen.

α : Dat ga ik niet ontkennen, maar om heel de wereld nu telkens in termen van klasse en gender te beschrijven...

β : ... wel, door maatschappelijke verhoudingen centraal te stellen bereikt het verhaal van Planka.nu wel een hoge graad van coherentie, in tegenstelling tot heel wat andere teksten en manifesten over duurzame mobiliteit.

α : Hoe bedoel je?

β : In het negende en laatste hoofdstuk vatten ze alles nog eens samen: de essentie van het probleem is niet de auto of het vliegtuig, al zijn technologieën niet neutraal, maar wel de samenleving die ze creëren. Een individualistische samenleving waarin heel wat actoren ons dwingen om mobiel, flexibel en eenzaam te zijn. Daartegenover plaatsen de auteurs een vorm van openbaar vervoer die expliciet collectief is, waarbij we ons tijdens onze verplaatsingen deel van de samenleving voelen, in plaats van ons te verplaatsen om te ontsnappen aan alles om ons heen. Ze schetsen een alternatief waarbij de mobiliteit van enkelen niet de immobiliteit van velen betekent, en ze zijn niet bang om kritische kanttekeningen te plaatsen bij duurzame mobiliteitssymbolen als hogesnelheidstreinen en ruimtelijke verdichting. Ze fietsen niet strategisch omheen moeilijke kwesties als de sociale onrechtvaardigheid inherent in heel wat duurzaam mobiliteitsbeleid of de groeilogica die aanwezig is in veel *groene* initiatieven.⁹

α : Vandaar dat je 'The Traffic Power Structure' een coherent en diepgravend manifest noemt. Maar waarom zouden transportexperten en andere geïnteresseerden het moeten lezen? Heel wat ideeën had ik elders wel al gelezen of gehoord.

β : Het boekje is vooral een oefening die een bepaalde gedachtegang systematisch uitwerkt, zonder al te veel compromissen en zonder heilige duurzame mobiliteitshuisjes te sparen.

α : Dat klinkt als een omschrijving van de transporteconomie, waar een bepaald idee ook systematisch wordt uitgewerkt...

β : Ik vrees dat ik je gelijk moet geven. Alleen is het deze keer eens een ander idee, en komt het werk niet uit de traditionele wereld van academische transportexperten.

α : U hebben ze alvast overtuigd, schrijven ze niet dat verkeer en transport te belangrijk zijn om over te laten aan zogenaamde experts?

β : Je hebt er dan toch iets van opgestoken.

...

Trefwoorden: bereikbaarheid; mobiliteitsactivisme; automobilititeit

⁸ Hart en Parkhurst (2011)

⁹ Essebo en Baeten (2012); Boussauw en Vanoutrive (2017)

Referenties

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Boussauw, K., and T. Vanoutrive (2017). Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes. *Transport Policy*, 53, 11–19.
- Essebo, M., and G. Baeten (2012). Contradictions of Sustainable Mobility' – The Illogic of Growth and the Logic of Myth. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 103(5), 555-565.;
- Farrington, J.H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319–330.
- Freund, P. and G. Martin (2007). Hyperautomobility, the Social Organization of Space, and Health. *Mobilities* 2(1), 37-49.
- Gartman, D. (2004). Three ages of the automobile – the cultural logics of the car. *Theory Culture & Society*, 21(4–5), 169–195.
- Hart, J., and G. Parkhurst (2011). Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicles on the Quality of Life of Residents of Three Streets in Bristol UK. *World Transport Policy and Practice*, 17(2), 12-30.
- Martens, K. (2012). Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's "spheres of justice" to the transport sector. *Transportation*, 39(6), 1035–1053.
- Paterson, M. (2007). *Automobile politics: ecology and cultural political economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Planka.nu (2016). *The Traffic Power Structure*. Oakland: PM Press.
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.