



AGORA

Mobiliteitstransities

Varia: Ongelijkheden Amsterdamse woningmarkt | Belevenistuin |
Floriade als gebiedsontwikkeling | Beroerde timing hervormingen woningmarkt

Redactioneel: Duivels dilemma der mobiliteit

De auto was altijd het symbool van de ultieme vrijheid. Autoreclames van halverwege de vorige eeuw laten stevast het vrije en plezierige leven zien. De auto was vrije tijd. Met de familie en volledige bepakking naar het strand in een Volkswagen T1 ("you can get more folks in a Volkswagen"), of de lelijke eend van Citroën met open dak en lachende passagiers ("la 2cv n'est pas une voiture, c'est un art de vivre").

De positie van de auto in de maatschappij veranderde, ook in de autoreclames. Zo werd de auto zelf een statussymbool. Vermogen, verchromde onderdelen of de wapperende blonde haren van de bijrijder sierden de reclames van de jaren tachtig en negentig. De reclames van vandaag de dag laten een ander beeld zien. Lage emissie en zuinige motoren, of liever, minder benzinekosten en een lage bijtelling: daar gaat het om! Daarnaast zien we de auto vaak in een verlaten stedelijk landschap, waar het een comfortabele cocon is die bescherming biedt tegen de stedelijke jungle. Één element is echter gebleven: vrijheid.



Volkswagenbus in Parijs. Foto: zoetnet

In de ontwikkeling van de westerse visie op mobiliteit is dit idee van vrijheid erg belangrijk. Door de dominante positie van de auto en de roep om bereikbaarheid zijn de Nederlandse en Vlaamse steden onherstelbaar veranderd. Ruimte voor de auto moest er komen. Singels en grachten werden gedempt om plaats te maken voor ringwegen. Pleinen werden parkings. De moderne mens kon wonen waar het prettig wonen was en werken waar het werk zich aanbood. Het leven werd meer en meer mobiel. Paradoxaal genoeg leidt deze vrijheid van de mobiliteit ook tot vervreemding. De modernistische stedelijke landschappen sluiten niet meer aan bij de wensen van bewoners en bezoekers. Als reactie worden de grachten van hun asfaltkorst ontdaan, zoals recent de Catherijnesingel in Utrecht, en de parkeerplaatsen maken plaats voor terrastafels.

OMSLAG VOOR Traffic Light Tree by Pierre Vivant, London. © Bex Ross
OMSLAG ACHTER Modal Split in Nederland en België. Infographic door Laura Cornet (www.lauracornet.nl).
Bron: OVIn 2010-2011 en Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer 2008

De vervreemding stopt echter niet bij de verandering van het stedelijk landschap. De vervreemding is het sterkst in de wisselwerking tussen de mens en de auto. De film Crash opent met een citaat waarin een dystopische kijk op de autostad Los Angeles wordt gegeven. "It's the sense of touch. In any real city you walk, you brush past people, people bump into you. In LA, nobody touches you. We're always behind this metal and glass. I think we miss that touch so much, we crash into each other. So we can feel something". Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen legt in verschillende Nederlandse televisieprogramma's uit waarom de mens verandert wanneer hij in de auto stapt. De auto is het koninkrijkje van de chauffeur. Het gevoel van vrijheid en macht zorgt voor irrationeel en soms zelfs antisociaal gedrag. Maar juist dit gevoel blijft ons zo sterk verbinden met de auto.

Rationeel weten we dat ons mobiliteitssysteem op zijn eind is. De olie raakt op, we vullen onze longen met gevaarlijke hoeveelheden fijnstof en de wegen blijven vol. "Between the devil and the deep blue sea", noemt John Urry dit mobiliteitsdilemma in zijn boek 'Mobilities'. Het is een duivels dilemma tussen een vrije autoafhankelijke maatschappij die een doodlopende straat is ingeslagen en een afscheid van het systeem waarin automobilisten vrij en zelfstandig de weg op kunnen. Deze AGORA laat een nieuw licht schijnen op dit dilemma en bespreekt enkele alternatieven voor ons mobiliteitssysteem. De vraag blijft of we afstand kunnen nemen van de machine waar we zo mee verbonden zijn, die ons als persoon, onze leefomgeving en onze maatschappij zo sterk gevormd heeft. Ik bedacht deze redactioneel in mijn auto, terwijl ik in de file stond op de ringweg van Brussel.

Egbert van der Zee, Hoofdredacteur AGORA

Rectificatie

In het jubileumnummer AGORA Universiteit is in het stuk "De Uithof: van polder tot sciencepark" op pagina 32 een verkeerde naam opgenomen. Toenmalig rector magnificus heet geen Gispén, maar Van Ginkel.

Thema: Mobiliteitstransities

Een nieuw mobiliteitstijdperk	04
INLEIDING Florian Langstraat, Stephan Valenta & Peter Pelzer	
Bredere wegen, bredere files?	08
BETOOG Kobe Boussauw	
Co-modaliteit cruciaal voor Vlaanderen	12
VRIJE RUIMTE Johan de Mol	
De bloedsomloop van onze economie	13
ESSAY Toon Zijlstra & Thomas Vanoutrive	
The Jetsons	17
VRIJE RUIMTE Hans Nijland	
Rechtvaardigheid als raamwerk	18
BETOOG Karel Martens	
Gefixeerd op techniek	22
INTERVIEW met David Banister & Frank Geels	
Een hinderlijke paradox	27
RECENSIE Marco te Brömmelstroet	
Parijse mode	28
VRIJE RUIMTE Kris Peeters	
Mobiliteit als optie	30
VRIJE RUIMTE Luca Bertolini	

Varia

Starters in Amsterdam: nieuwe ongelijkheden?	32
CASUS Cody Hochstenbach	
Ruimtelijke registers van activisme	35
RECENSIE Nicolas Van Puymbroeck	
Het publiek over openbare kunst	36
CASUS Dirk de Bekker & Martin Zebracki	
De tuin als rijke belevenis	40
CASUS Wietske Wilts	
De Floriade en haar kleine vossen	45
SCRIPTIERECENSIE Trijntje Tilstra	
Woningmarkthervormingen beroerd getimed	46
VRIJE RUIMTE Peter Boelhouwer	
Colofon / Het volgende nummer	47



Openbaar Vervoer: levensvatbaar alternatief voor binnenstedelijke verplaatsingen? Foto: Jöran Maaswinkel

Een nieuw mobiliteitstijdperk

INLEIDING Florian Langstraat, Stephan Valenta & Peter Pelzer

Het huidige mobiliteitssysteem rammelt. Allereerst stoten we te veel broeikasgassen uit. Hiernaast is er een steeds grotere roep om leefbare steden, misschien wel zonder auto. Vraagstukken die om radicalere oplossingen vragen dan we gewend zijn van de hedendaagse vervoersplanologie. AGORA verkent de mogelijkheden van een mobiliteitstransitie.

Zondag 29 mei 1955. Op deze zonnige eerste pinksterdag maakt Nederland kennis met een nieuw fenomeen: de file. Zoveel dagjesmensen trekken eropuit dat Oudenrijn, Nederlands eerste verkeersplein, de stroom auto's niet meer aankan. Bijna zestig jaar later staat dit Utrechtse knooppunt nog altijd in de nationale File Top 50. Bar weinig nieuws onder de zon dus, wat eigenlijk voor ons gehele mobiliteits-systeem geldt.

Ons mobiliteitssysteem – de manier waarop we ons als samenleving van dag tot dag verplaatsen – kan met recht een buitengewoon stabiel systeem genoemd worden. Ga maar na: marginale technische wijzigingen daargelaten rijden we al zo'n honderd jaar in dezelfde auto's rond, en de bijbehorende infrastructuur kennen we ook al decennia in ongewijzigde vorm. Ook op het gebied van openbaar vervoer is er al meer dan een generatie weinig substantieels veranderd. De aanleg van een paar hogesnelheidslijnen wellicht, maar daartegenover staan talloze bussen die nog steeds door stadscentra rijden. De in het verleden behaalde resultaten zijn blijkbaar zo succesvol gebleken, dat er sindsdien nauwelijks nog behoefte is geweest aan systematische veranderingen.

Het lijkt er echter op dat die stabiliteit van ons mobiliteitssysteem in de toekomst niet langer zal gelden. We citeren: 'De huidige trends in energieaanbod en -gebruik zijn onhoudbaar – economisch, milieutechnisch en sociaal. We kunnen én moeten een andere weg inslaan dan die waarop we ons nu bevinden.' En: 'Als we er niet in slagen om ons beleid en ons gedrag te veranderen, dan ziet de toekomst er behoorlijk grimmig uit. Een diepgaande culturele verschuiving naar

duurzamere consumptie is noodzakelijk.' Het zijn geen teksten van marginale milieclubjes, maar citaten uit recente gezaghebbende rapporten van het Internationaal Energieagentschap en de OECD uit respectievelijk 2011 en 2012.

Niet langer houdbaar

Bovenstaande citaten klinken misschien revolutionair, maar de problemen waar deze rapporten op wijzen zijn al langer bekend. AGORA liet in 2006 al zien dat ons mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen begint aan te lopen. Mobiliteit heeft haar prijs, schreven onze collega-redacteurs van toen: congestie, emissies, uitputting van fossiele brandstoffen, ongevallen, en de verstoring van gemeenschap en natuur. Acht jaar later moeten we constateren dat er weinig is veranderd. Integendeel, veel van de problemen waarvoor we ons geplaagd zagen, zijn alleen maar pregnanter geworden. Wat is er aan de hand?

De voornaamste reden voor de onhoudbaarheid van het mobiliteitssysteem op mondiaal niveau is de bijdrage van de transportsector aan de uitstoot van broeikasgassen. Van alle CO₂-emissies wereldwijd komt 23 procent voor rekening van transport; bijna driekwart daarvan is wegverkeer (zie figuur op pagina 6). Dichter bij huis is het aandeel van de transportsector in de totale CO₂-uitstoot nog groter: 40 procent in Nederland en 43 procent in België.

Van alle CO₂-emissies wereldwijd komt 23 procent voor rekening van transport

De vraag hoe schadelijk deze emissies op lange termijn nu exact zullen zijn, laten we verder aan de ter zake deskundige klimaatwetenschappers over (al lijkt er consensus dat de vooruitzichten niet rooskleurig zijn).



Voorkant AGORA 2006, mobiliteit. Foto: Bad Cross

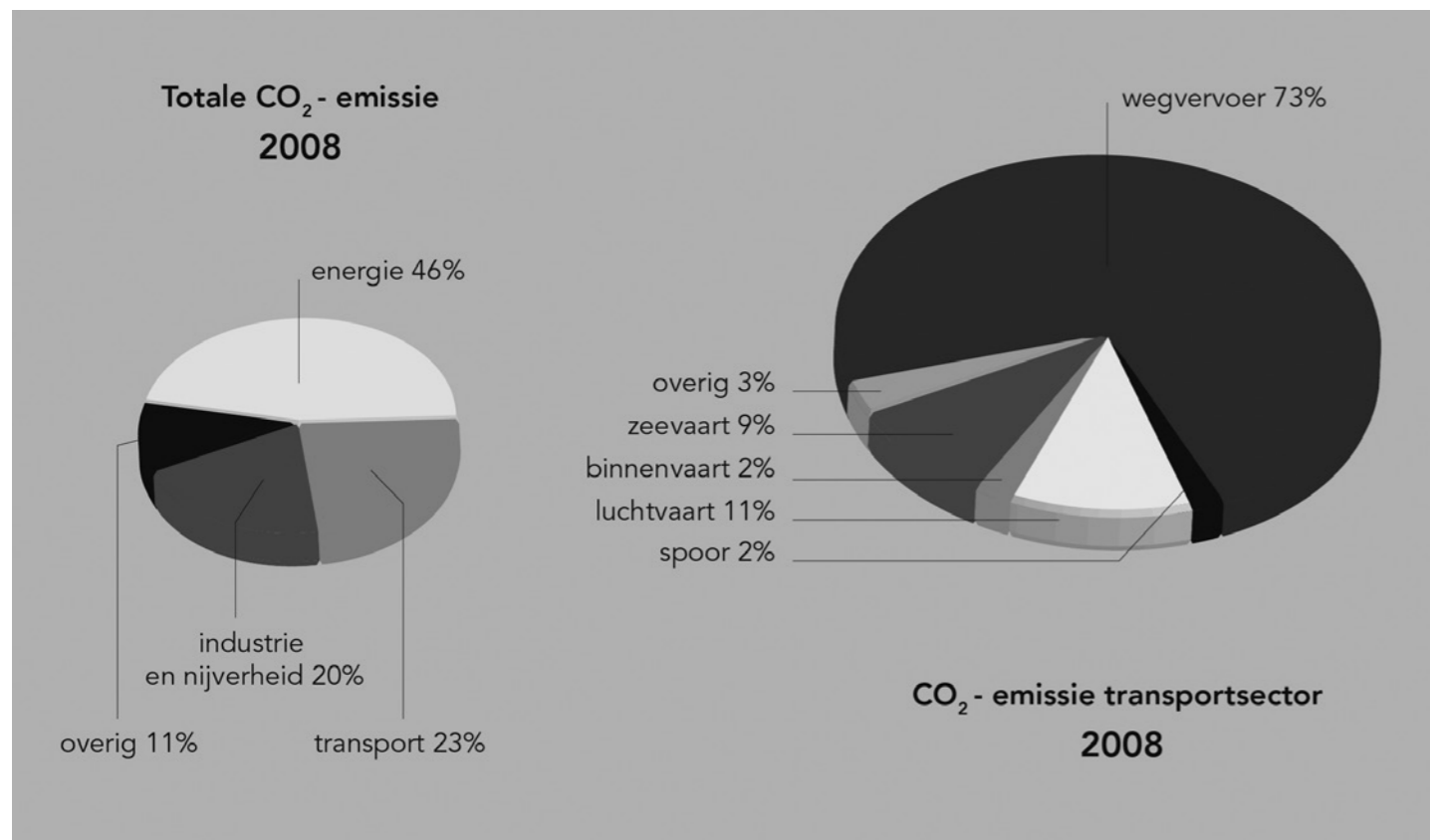
Vast staat dat diverse landen de ambitie hebben om emissies terug te dringen. De reductiedoelstellingen van een aantal westerse landen liegen er niet om: Nederland wil 40 procent minder CO₂-uitstoot in 2030 (ten opzichte van het niveau van 1990), het Verenigd Koninkrijk wil in 2050 een reductie van 80 procent bereikt hebben. Om deze doelstellingen te behalen is het essentieel transportgerelateerde CO₂-uitstoot te verminderen. Daartoe moet er meer veranderen dan incrementele verbeteringen in de autotechniek. Als dit niet gebeurt, en we doorgaan op de huidige voet, zou volgens schattingen van de OECD het totaal aan transportgerelateerde CO₂-emissies tussen nu en 2050 zomaar kunnen verdubbelen.

Naast wereldwijde uitdagingen als de uitstoot van broeikasgassen, beweren steeds meer mobiliteitsexperts dat een mobiliteitstransitie noodzakelijk is vanwege problemen op lokaal niveau. Nog altijd bestaat in zowel België als Nederland zo'n driekwart van alle reizigerskilometers uit autoverplaatsingen. De trek naar de grote steden in beide landen leidt dan wel tot een zekere afname van het totaal aantal reizigerskilometers, maar brengt aan de andere kant juist nog meer auto's naar de regio's waar het al het drukst is. Daarmee raken stedelijke beleidsmakers steeds vaker in een onmogelijk dilemma tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Nu stedelijke regio's steeds feller met elkaar concurreren, wil niemand zijn of haar stad slecht bereikbaar maken. Zolang de auto het hoofdvervoermiddel is, gaat verbeterde bereikbaarheid echter al snel ten koste van de leefbaarheid: de

luchtkwaliteit wordt slechter, het aantal verkeersongelukken neemt toe, en parkeerplaatsen leggen beslag op de schaarse stedelijke ruimte. Of zoals hoogleraar vervoersplanologie Luca Bertolini het in het AGORA-nummer 'Fietsen' (2010-4) uitdrukte: 'Een auto, los van allerlei andere problemen, vreet ruimte'.

Blinde vlekken

Pleiten voor een autoarme of zelfs autovrije stad is echter gemakkelijker gezegd dan gedaan. De auto is niet alleen dominant onder reizigers, hij is ook zeer sterk ingebed in het denken van beleidsmakers. Dit is duidelijk te zien in de kwantitatieve modellen die centraal staan in de vervoersplanologie. Deze kwantitatieve analysemethoden hebben ontegenzeggelijk voordelen: beleidsinterventies zijn gestoeld op rationele analyse en het voorkomt luchtftietserij. Er zijn echter ook kanttekeningen te maken. De auto is uitstekend vertegenwoordigd in deze modellen, maar OV al een stuk minder, en fietsen en lopen niet of nauwelijks. Daarnaast trekken verkeersmodellen over het algemeen trends uit het verleden door. Ze bestendigen hiermee het traditionele 'predict and provide'-model: eerst de latente vraag berekenen, en op basis daarvan de wegcapaciteit uitbreiden. Daarmee zitten dergelijke modellen een transitie naar radicaal andere en duurzamere vormen van mobiliteit al snel in de weg, omdat ze denken buiten de gebaande paden maar beperkt toelaten. Van belang is daarbij te beseffen dat modellen niet neutraal zijn, maar performatief: ze beïnvloeden het



Wereldwijde CO₂-uitstoot in 2008 in totaal, en voor de transportsector. Bron: International Transport Forum

gedrag en keuzes van beleidsmakers. In een onderzoek naar het opstellen van een mobiliteitsvisie in de IJmond komt bijvoorbeeld naar voren dat naarmate er meer gebruik werd gemaakt van een (auto-)verkeersmodel, er steeds minder aandacht kwam voor andere modaliteiten zoals fiets en OV.

Kobe Boussauw wijst in dit nummer op nog een blinde vlek van verkeersmodellen en mobiliteitsbeleid als zodanig. Er is nauwelijks aandacht voor zogenaamd 'geïnduceerd verkeer'. Het aanleggen van een weg lost een knelpunt niet alleen op, maar leidt ook weer tot meer autoverkeer. Aan de hand van de casus van de Brusselse ring stelt Boussauw dat hier sprake is van een zichzelf versterkend effect, in plaats van duurzame en bestendige oplossingen voor bereikbaarheid in Vlaanderen. Over hoe het dan wél moet doet Johan de Mol een voorzet in zijn vrije ruimte. Volgens hem moet de nadruk veel meer komen te liggen op co-modaliteit. Dus géén autoverkeer dat de kwaliteit van de publieke ruimte in binnensteden aantast, maar slim overstappen en autodelen.

Net zoals modellen niet louter benaderd moeten worden als een objectieve weergave van de werkelijkheid, moet het taalgebruik waar vervoersplanologen zich van bedienen dat ook niet. Toon Zijlstra en Thomas Vanoutrive analyseerden voor AGORA de metaforen die gebruikt worden in een aantal mobiliteitsgerelateerde beleidsdocumenten. Hun conclusie is dat ook hier de positie van de auto veelal onbewust bestendig wordt. Zo wordt er met betrekking tot autoverkeer gewichtig gesproken over de 'bloedsomloop' van onze economie. Net als bloed in het menselijk lichaam, moeten auto's zich zonder obstakels door een netwerk kunnen begeven. Andere vervoersmodaliteiten worden zo naar het tweede plan verwezen.

Anders nadenken over mobiliteit

AGORA wil in dit themanummer echter verder gaan dan alleen het op een rij zetten van factoren die een mobiliteitstransitie in de weg staan. Naast barrières zijn er namelijk ook genoeg kansen. Een eerste positieve trend is dat het autobezit en -gebruik onder jongeren nu al langzaam afneemt, zoals Hans Nijland in zijn vrije ruimte opmerkt. Hij merkt echter ook op dat we voor bredere problemen staan. Parallel aan het afnemend autogebruik onder jongeren, zien we dat vliegvakanties steeds populairder worden. Nijland wijst als oplossing bijvoorbeeld op biobrandstof als vervanging voor kerosine.

Ook Karel Martens draagt in zijn artikel nieuwe ideeën aan over mobiliteit. Hij gaat een stap verder. Martens stelt een radicaal andere denkwijze voor: maatschappelijke rechtvaardigheid moet het nieuwe uitgangspunt worden voor mobiliteitsbeleid. Milieuredenen alleen, hoe lovenswaardig ook, zijn te weinig concreet en missen daarmee echte aantrekkingskracht. Rechtvaardigheid als raamwerk voor mobiliteitsbeleid heeft die aantrekkingskracht wél. Het uit de wereld helpen van vervoersarmoede is immers een maatschappelijk ideaal dat direct concreet gemaakt kan worden, en waar iedereen zich achter kan scharen. Door rechtvaardigheid als uitgangspunt te nemen, is volgens Martens de kans groter te breken met het huidige mobiliteitsbeleid.

Florian Langstraat en Toon Zijlstra bieden op een andere manier reflectie op mobiliteitstransities. Zij gingen in gesprek met de hoogleraren David Banister en Frank Geels, die allebei recent een boek uitbrachten over duurzame mobiliteit. Beiden zien met name voor steden een grote rol weggelegd als het decor voor een mobiliteitstransitie. Nu zijn het misschien nog de plaatsen waar de problemen – congestie, vervuiling – het duidelijkst zichtbaar zijn, maar steden kunnen in de toekomst juist

een voortrekkersrol spelen. In steden zijn er namelijk genoeg mogelijkheden om slim gebruik te maken van nieuwe technologieën, die een auto in privébezit op termijn voor veel mensen overbodig kunnen maken. Tegelijkertijd benadrukken Geels en Banister dat meer dan alleen technologische ontwikkelingen nodig zullen zijn om zo'n transitie te bereiken. Een verandering in het politieke en maatschappelijke denken is net zo hard nodig. Technologie is dus geen einddoel, maar een middel om een verandering te bereiken.

Het interview maakt duidelijk dat we ervoor moeten oppassen dat we in dit nieuwe denken over mobiliteitstransities niet te simplistisch redeneren. Marco te Brömmelstroet benadrukt dit gevaar in zijn recensie van het boek van Banister en Moshe Givoni, 'Moving Towards Low Carbon Mobility'. Het boek focust zich vrijwel uitsluitend op CO₂-reductie, en slaat daarmee het debat over mogelijke oplossingsrichtingen onnodig plat, zo stelt Te Brömmelstroet.

Het themanummer besluit met twee columns waarin een verscheidenheid aan zulke oplossingsrichtingen wordt ingezet om een mobiliteitstransitie te bereiken. Luca Bertolini pleit in zijn vrije ruimte voor het idee van mobiliteit als optie. De ruimte moet uiteindelijk zo geordend worden, dat mensen zich mogen verplaatsen, maar niet moeten. Terwijl Bertolini een langetermijnperspectief hanteert, ziet Kris Peeters nu al lichtpuntjes. Volgens hem zal het idee van 'alternerend rijden' in het door smog geteisterde Parijs mensen steeds meer bewust maken van andere vormen van mobiliteit, zoals het gebruik van het OV of de fiets. Beter dan te verdrinken in langetermijnscenarios, doen we er beter aan eens goed te kijken wat er nu al gebeurt. Dan zien we dat het automobilisme tegen haar grenzen aanbeukt, aldus Peeters.

Veelbelovende mogelijkheden

De artikelen in deze AGORA bieden een nieuw perspectief op de huidige rol van mobiliteit in onze maatschappij, mogelijke veranderingen en wensbeelden voor de toekomst. Ze wijzen op de fricties en de gestoldheid van het huidige mobiliteitssysteem. Tegelijkertijd is verandering onontkombaar. Steden zullen blijven groeien en de mobiliteitsgerelateerde problemen zullen hier ongetwijfeld tot een kookpunt komen. Neem het eerdergenoemde Parijs, of Peking, waar mensen door de enorme smogvorming al bijna niet meer over straat kunnen. Juist in stedelijke gebieden liggen er veelbelovende mogelijkheden te experimenteren met alternatieve eigendomsvormen voor de auto, of met nieuwe vormen van vervoer die de scheiding tussen personenvervoertuigen en het openbaar vervoer overbruggen.

Het wordt daarom hoog tijd om voort te bouwen op het prille denken over mobiliteitstransities en ons te bezinnen op de fundamenteën van een nieuw mobiliteitstijdperk. Duurzame mobiliteit is uiteindelijk geen hippe en verantwoorde keuze meer voor een stedelijke elite, maar een *conditio sine qua non* voor een goed functionerende stad. Het mobiliteitssysteem zal ongetwijfeld veranderen, de cruciale vraag is hoe. Op die vraag heeft niemand nog het definitieve antwoord, ook de auteurs in deze AGORA niet. Wat dit nummer wel laat zien, is dat er anno 2014 genoeg reden is om optimistisch te zijn over de toekomst. Er is zeker geen grond om de handdoek in de ring te gooien, onze CO₂-reductiedoelstellingen op te geven en toe te kijken hoe de files de pan uitrijzen. Integendeel.

Het is tijd de oude vervoersplanologische bakens te verzetten

Reden tot hoop dus – mits we bereid zijn om sommige oude vervoersplanologische bakens te verzetten en we openstaan voor radicaal nieuwe denkwijzen, bijvoorbeeld zoals die verderop in deze AGORA worden geschetst. Als we daarin slagen, kan een transitie naar duurzame mobiliteit wel eens snel gaan.

Florian Langstraat (florianlangstraat@gmail.com) volgt de onderzoeksmaster Urban Studies aan de Universiteit van Amsterdam. **Stephan Valenta** (stephanvalenta@gmail.com) is als junior beleidsmedewerker werkzaam bij de Stadsregio Amsterdam. **Peter Pelzer** (p.pelzer@uu.nl) is promovendus aan het departement Sociale Geografie en Planologie van de Universiteit Utrecht. **Allen** zijn redacteur van AGORA.

Literatuurselectie

- Dennis, K. & J. Urry (2009), *After the car*. Cambridge: Polity Press
- Geels, F.W., R. Kemp, G. Dudley & G. Lyons (2012) (eds.), *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. London: Routledge.
- Geerlings, H., Y. Shifan & D. Stead (2012) (eds.), *Transition towards sustainable mobility: the role of instruments, individuals and institutions*. Farnham: Ashgate.
- Givoni, M. & D. Banister (2013) (eds.), *Moving towards low carbon mobility*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Pelzer, P. (2012), 'It's the process, stupid! Op zoek naar een betere rol voor planondersteunende technieken in de mobiliteitsplanning. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 22 en 23 november, Amsterdam.

Vrije Ruimte

Één ding staat vast in het opkomende denken over mobiliteitstransities: er liggen nog heel veel verschillende opties op tafel. Om de meest kansrijke te inventariseren, vroeg AGORA voor dit nummer vier mobiliteitsexperts om in een korte column hun ideale eindbeeld van een transitie naar duurzame mobiliteit te schetsen. Twee van hen zijn afkomstig uit Vlaanderen (Johan de Mol, p.12, en Kris Peeters p. 28) en twee uit Nederland (Hans Nijland, p. 17, en Luca Bertolini, p. 30).

Bredere wegen, bredere files?

BETOOG Kobe Boussauw

Afgaande op de media behoort congestie vandaag tot één van de grote maatschappelijke problemen. Volgens Amerikaanse filestatistieken zijn België en Nederland de meest congestiegevoelige landen ter wereld. Tal van infrastructuurprojecten moeten het probleem helpen verlichten. Alleen wordt het debat hierover op basis van onvolledige argumenten gevoerd.

Beleidsvisies over mobiliteit en ruimtelijke ordening surfen mee op maatschappelijke tendensen. Daar is de ook recente aandacht voor het uitbreiden van autowegen niet vreemd aan. Waar in het België van de jaren zestig het modernisme en technologisch optimisme aan de basis lagen van de ontwikkeling van ingrijpende autoweginfrastructuur, kunnen we in de bestemmingsplannen van de late jaren zeventig het voor die periode typisch groeiende milieubewustzijn herkennen. De crisis van de jaren tachtig zorgde ervoor dat nogal wat infrastructuurprojecten tot nader order in de schuif bleven liggen, om tenslotte geherevalueerd, herzien, of zelfs geschrapt te worden. In de meest recente besluitvorming rond infrastructuurontwikkeling zien we echter opnieuw een sterk neoliberale invalshoek, waarbij de overheid eerst en vooral de vraag van de markt wil faciliteren, maar daarbij wel een sociaal en ecologisch corrigerende rol wil opnemen. Hoewel de huidige beleidsfilosofie nauw lijkt aan te leunen bij de investeringspolitiek van de jaren zestig, is de context vandaag echter sterk gewijzigd. De klimaatproblematiek, het duurder worden van fossiele brandstoffen, de schaarste aan parkeergelegenheid en de verzadiging van heel wat lokale wegen waren toen niet aan de orde. Nochtans zijn het net deze aspecten die alleen maar hoger op de agenda zullen komen te staan. Het is dan ook belangrijk om het debat over bijkomende weginfrastructuur in de context van de toekomst te voeren.

Meer auto's, meer mobiliteit, meer ruimtelijke spreiding

Met de groeiende welvaart is ook het aantal ingeschreven auto's

permanent blijven groeien. In 2013 reden er in België zeven miljoen gemotoriseerde voertuigen op de weg, zowat één procent meer dan in 2012. Hoewel het aantal wagens dus nog toeneemt, is de groeivoet vandaag sterk gereduceerd in vergelijking met de periode 1960-1970, toen er een gemiddelde jaarlijkse groei van bijna acht procent kon worden opgetekend. Hoewel de voor westerse landen typische afvlakking van de economische groeicurve hier absoluut een rol in speelt, wordt de groei van het autosysteem vandaag echter ook afgeremd door structurele beperkingen inzake wegcapaciteit en beschikbare ruimte. Dit kunnen we aantonen aan de hand van het totale aantal gereden voertuigkilometers, een statistiek die de laatste tien jaar nauwelijks nog een toename laat zien, en die per auto zelfs lichtjes is afgenomen. Dit fenomeen, waar men in de academische literatuur inmiddels de term 'peak car' voor heeft bedacht, kan in de meeste ontwikkelde landen worden waargenomen. Hoewel de groei van de mobiliteit eerst en vooral als een gevolg van toenemende welvaart moet worden gezien, heeft de ruimtelijke spreiding van woningen, werkplekken en voorzieningen - een secundair effect van het algemeen wagenbezit - vervolgens zelf bijgedragen aan de toename van de verkeersvraag. Wie door het verwerven van een auto in staat is te verhuizen naar een afgelegen plek, zal die auto vervolgens ook elke dag gebruiken voor zowat elke activiteit buitenshuis. De suburbanisatiegolf, die in België vandaag de dag nog lang niet gestopt is, kan dan ook uitgelegd worden als de materialisatie van de levensstijl van de moderne, mobiele burger, die daarenboven een wederkerig versterkend effect heeft op de groei van het verkeer.

Congestie: maatschappelijk probleem of systemische grens?

Capaciteitsbeperkingen die inherent zijn aan de bestaande verkeersinfrastructuur, en bij uitbreiding aan het hele ruimtelijke systeem, hebben tot gevolg dat flessenhalzen zichtbaar worden: structurele files op de stedelijke snelwegen en een permanent tekort aan parkeerplaatsen in de binnensteden vormen vandaag een systemische rem op de groei van het autoverkeer. Vanzelfsprekend zijn deze fenomenen bijzonder



File bij Antwerpen. Foto: Jöran Maaswinkel

vervelend voor wie het sinds jaar en dag gewend was vlot te kunnen doorrijden. De suburbanisatie en het inefficiënt gebruik van auto's, vaak door slechts één persoon, vormen slechts een deel van de verklaring hiervoor. De structurele congestie betekent vooral dat veel meer mensen dan vroeger op de door hen gewenste manier aan het maatschappelijk leven deelnemen. Veeleer dan als een probleem, kan structurele congestie als een symptoom beschouwd worden van een dynamische economie die tegen haar eigen ruimtelijke randvoorwaarden op botst en daardoor aan efficiëntie begint in te boeten.

Structurele congestie als symptoom van een dynamische economie

Wegenbouw

Waar de snelwegbouwers van de jaren zestig en zeventig de groei van de economie wilden faciliteren, lijkt het of men nieuwe infrastructuur vandaag eerst en vooral wil inzetten om de files in te korten. Eigenaardig genoeg wordt niet langer het faciliteren van meer interactie tussen bijvoorbeeld werknemers en bedrijven als beleidsdoelstelling geformuleerd, maar wel het oplossen van de congestie. In essentie wordt hiermee de ruime definitie van bereikbaarheid als het interactiepotentieel tussen individuen, organisaties of activiteitenlocaties verengd tot het 'afwezig zijn van files'. De in dit discours gehanteerde economische logica vertrekt van de potentiële meerwaarde die een reductie van het aantal in de file verloren uren met zich meebrengt, ook al is dat niet equivalent met het verbeteren van de individuele bereikbaarheid die door een veel complexer geheel van factoren wordt bepaald. Nochtans zijn in België zowel het plan voor het sluiten van de ring om Antwerpen, het verbreden van de Brusselse ring, als het systematisch verbreden van diverse kortere stukken snelweg (onder meer door het omvormen van pechstroken tot zogenaamde spitsstroken) een direct gevolg van deze redenering.

Behoud van reistijd

Een logica die echter grotendeels voorbijgaat aan de door Hupkes geformuleerde BREVER-wet, de zogenaamde wet van behoud van reistijd en verplaatsing, die aangeeft dat mensen niet geneigd zijn om reistijdwinst om te zetten in economisch productieve tijd. Veeleer gaan ze de toename van hun gemiddelde snelheid aanwenden om een job verder van huis aan te nemen, of om verder van hun werk te gaan wonen, bijvoorbeeld in een landelijke gemeente waar een nieuwbouwwilla niet meer kost dan een appartement in de stad.

Welke effecten kunnen we dus verwachten van het oplossen van een flessenhals in het bestaande verkeerssysteem, bijvoorbeeld door enkele rijstroken extra aan te leggen? Op korte termijn zullen de files op die plek inderdaad een heel stuk korter worden. Er zal namelijk meer wegcapaciteit zijn voor evenveel verkeer. Na enkele maanden zal een deel van de bijkomende capaciteit echter ingenomen worden door mensen die van het openbaar vervoer op de auto zullen overstappen: het gaat om de groep voor wie de reistijd via de snelweg nu korter zal geworden zijn dan de reistijd per trein. Na enkele jaren zullen echter de effecten van gedragswijzigingen zichtbaar worden. Sommigen zullen autoverplaatsingen maken die ze vroeger nooit zouden hebben gemaakt: de perceptie van de kortere file lokt bijkomende mobiliteit uit. Anderen zullen de vlottere doorstroming aangegrepen hebben om verder van de stad te gaan wonen.

Geïnduceerd verkeer

Dergelijke gedragswijzigingen waar vastgoedtransacties, in het bijzonder het bouwen van nieuwe woningen, mee gemoeid zijn, zijn quasi onomkeerbaar. Het verbreden van een filegevoelig stuk snelweg kan dus de stadsvlucht bevorderen en de nabijheid tussen wonen en werken verminderen. Het hele economische systeem wordt hierdoor nog sterker afhankelijk van de auto, en dus ook van geïmporteerde motorbrandstof. Doordat er grotere afstanden overbrugd worden, zullen ook de emissies, onder andere van broeikasgassen, toenemen.

Al dit nieuwe verkeer wordt in de wetenschappelijke literatuur ‘geïnduceerd verkeer’ genoemd: het wordt uitgelokt door de nieuwe infrastructuur zelf. Op basis van buitenlandse voorbeelden, geïnventariseerd door Litman, mogen we ervan uitgaan dat zowat 80 procent van de bijkomende wegcapaciteit die in een congestiegevoelig gebied gebouwd wordt, in minder dan tien jaar tijd zal opgevuld zijn door geïnduceerd verkeer. De file verdwijnt dus niet: onder voorbehoud van een ernstige economische recessie zullen er integendeel meer auto’s in de file staan na de verbreding dan ervoor.

De blinde vlek

In een tijdperk van klimaatdoelstellingen, normen voor fijn stof, en pogingen om de economie minder afhankelijk te maken van geïmporteerde olie, stelt zich de vraag hoe duurzaam het bouwen van bijkomende wegen en rijstroken is. Want hoewel er wel degelijk een potentieel economisch voordeel verbonden is aan het faciliteren van de vraag naar meer wegcapaciteit, bijvoorbeeld voor de logistieke sector, is de vraag of in het uiteindelijke pakket gevolgen van een verbreding het zwaartepunt niet vooral ligt op meer suburbanisatie, meer auto-enolieafhankelijkheid, slechtere luchtkwaliteit, en op termijn meer

frustratie van nieuwe filerijders.

Hoewel dit verhaal rechtstreeks volgt uit de – grotendeels Noord-Amerikaanse – academische literatuur over geïnduceerd verkeer, lijkt het eigenaardig genoeg alsof beleidsmakers hier een blinde vlek voor hebben ontwikkeld. De door het Vlaams Gewest gebruikte verkeersmodellen kunnen bijvoorbeeld geen geïnduceerd verkeer simuleren. Milieueffectenrapporten zwijgen het fenomeen van geïnduceerd verkeer dood, en gaan ervan uit dat het totale verkeersvolume binnen een wegennetwerk een vast gegeven is dat niet beïnvloed wordt door de capaciteit van het systeem zelf. Bijgevolg worden ook de milieueffecten van het verkeer op nieuwe infrastructuur berekend op basis van de verkeersvolumes die bij ongewijzigd infrastructuurbeleid zouden voorkomen.

Echter, veeleer dan een technisch probleem is geïnduceerd verkeer een politieke kwestie. De verwachte effecten van geïnduceerd verkeer spelen voornamelijk op middellange termijn, terwijl het effect op de file na de werken onmiddellijk kan gevoeld worden. Met het einde van de legislatuur als horizon is kennis over geïnduceerd verkeer dan ook een sta-in-de-weg voor een doortastend infrastructuurbeleid.

Milieueffectenrapporten zwijgen het fenomeen van geïnduceerd verkeer dood

Beleidsonderzoek

In België en Nederland bestaat geen systematisch onderzoek naar het effect van infrastructuurbeleid op de groei van het verkeer, net zomin alsover kennis en perceptie van geïnduceerd verkeer bij de besluitvorming over weginfrastructuurprojecten. Nicolaisen en Naess bestudeerden een reeks Deense en Britse wegenbouwprojecten, zowel projecten die effectief gebouwd werden als projecten die uiteindelijk niet werden gerealiseerd. Voor elk project bestonden er studies die het verkeer in de omgeving op voorhand inschatten. Bij de projecten die uiteindelijk gebouwd werden, bleek dat het verkeer in de studies systematisch onderschat was ten opzichte van de realiteit na de bouw. Bij de projecten die uiteindelijk toch niet gebouwd werden, bleek het verkeer in de omgeving door de studies systematisch overschat geweest te zijn. De gebouwde projecten induceerden verkeer, terwijl het niet bouwen tot gevolg had dat de latente vraag naar mobiliteit werd onderdrukt en de groei dus lager uitviel dan gedacht.

De onderzoekers gingen vervolgens na welke de impact is van kennis over geïnduceerd verkeer. Ze namen daartoe interviews af bij verkeersplanners, consultants, ambtenaren en politici die betrokken waren bij weginfrastructuurprojecten. Hoewel de meeste technici zich bewust waren van het feit dat de door hen gebruikte modellen geen geïnduceerd verkeer konden simuleren, bleven ze modellering toch nuttig vinden. De belangrijkste reden daarvoor was dat het simuleren van projecten volgens hen doorgaans bedoeld was om alternatieve oplossingen met elkaar te vergelijken, en dus niet om te beslissen of er

wel of niet een project gerealiseerd moest worden. Dat laatste werd doorgaans als een politieke taak beschouwd. De geïnterviewde politici daarentegen waren zich vaak niet bewust van het probleem van geïnduceerd verkeer, en vertrokken van het standpunt dat groei van het autoverkeer onvermijdelijk is en dus hoe dan ook gefaciliteerd moet worden.

De ring rond Brussel

Het is boeiend om te zien hoezeer de bevindingen van het onderzoek van Nicolaisen en Naess van toepassing zijn op de recente beslissing van de Vlaamse regering om de ringweg om Brussel te verbreden. De Brusselse ring loopt rond de agglomeratie van het Brusselse hoofdstedelijke gewest, maar bevindt zich voornamelijk op het grondgebied van het Vlaamse gewest. In Vlaanderen wordt deze weg eerst en vooral gezien als een economische slagader die niet alleen de Brusselse agglomeratie bereikbaar maakt, maar ook het oosten en het westen van Vlaanderen met elkaar verbindt. In Brussel wordt de ring eerder beschouwd als een bron van fijnstof die te veel auto’s naar de stad lokt.

De Vlaamse overheid heeft bereikbaarheid hoog op de politieke agenda staan, terwijl de Brusselse overheid het aantal autokilometers tegen 2018 met twintig procent wil zien afnemen. Dit verschil in perspectief drukt haar stempel op de effectenbeoordeling.

Het Vlaamse milieueffectenrapport over de verbreding van de ring ziet positieve effecten voor het onderliggende wegennet: sommige verkeersstromen zouden zich van het lokale wegennet naar de snelweg verplaatsen, en dus minder overlast veroorzaken in de woonwijken. In Brussel zien een aantal politici dat echter anders: de verbrede ring is voor hen een trechter die nog meer auto’s op de stad zal loslaten, met alle leefbaarheidsproblemen van dien. Kortom, de blinde vlek voor geïnduceerd verkeer bepaalt de Vlaamse visie, terwijl het Brusselse beleid vooral ‘peak car’ voor ogen heeft.

Conclusie

Het debat over weginfrastructuur wordt vandaag gedomineerd door ergernis over de files, terwijl het faciliteren van sociale en economische interactie nauwelijks ter sprake komt. Nochtans is dat laatste waar het bij bereikbaarheid echt om gaat. Dat de groei van het autoverkeer hoe dan ook tegen grenzen aanbotst die lang niet alleen door snelwegcapaciteit worden bepaald, is iets wat nog niet door alle beleidsmakers erkend wordt.

Verder zien we een gelijkaardige blinde vlek voor geïnduceerd verkeer, die verantwoordelijk is voor de onderschatting van ruimtelijke en milieueffecten op lange termijn ten gevolge van het aanleggen van bijkomende weginfrastructuur. Zonder geïnduceerd verkeer in rekening te brengen is het niet mogelijk om correct in te schatten of de economische voordelen van bijvoorbeeld een snelwegverbreding op korte termijn opwegen tegen de nadelen op lange termijn. Hoewel allerhande optimalisaties ervoor zullen zorgen dat er nog wel wat auto’s bij kunnen op de snelwegen, geldt dat doorgaans niet voor het onderliggende stedelijke wegennet en voor de beschikbare parkeer capaciteit. Op heel wat plekken zijn de mogelijkheden voor het bouwen van bijkomende capaciteit vandaag al uitgeput.

We mogen verwachten dat de tegenstelling tussen beleidsmakers die belang hechten aan geïnduceerd verkeer en ‘peak car’, en zij die dat niet doen, de debatten over de bouw van bijkomende weginfrastructuur steeds vaker zal gaan sturen. In het geval van de Brusselse ring zien we dit contrast alvast opduiken in de suburbane, autogerichte, Vlaamse visie enerzijds, en het stedelijke, op leefbaarheid gerichte, Brusselse perspectief anderzijds. Brussel staat echter niet alleen in de erkenning van ‘peak car’. Ook in Oslo, Stockholm, Milaan en Londen vond men het hoog tijd om de beschikbare capaciteit op een meer efficiënte manier te verdelen, en heeft men daartoe tolzones ingevoerd.

Want de combinatie van een ‘slimme’ tol en investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer zou weleens een waardig alternatief kunnen zijn voor diverse wegenbouwprojecten, waarbij het verbeteren van de stedelijke leefbaarheid wel degelijk kan verzoend worden met de strijd tegen de file.

Kobe Boussauw (kobe.boussauw@ugent.be) is postdoctoraal onderzoeker aan de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning en aan de Vakgroep Geografie van de Universiteit Gent. Samen met Thomas Vanoutrive schreef hij het boek 'Het mobielste land ter wereld: Een dialoog over duurzame mobiliteit', dat in april bij uitgeverij Garant verschijnt.

Literatuurselectie

- Duranton, G. & M. A. Turner (2011) The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities, *The American Economic Review* 101, nr. 6, pp. 2616-2652.
- Hupkes, G. (1977) Toekomstscenario's voor ons Vervoerssysteem. Doctoraatsverhandeling. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Litman, T. (2012) *Generated Traffic and Induced Travel: Implications for Transport Planning*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.
- Newman, P. & J. Kenworthy (2011) ‘Peak car use’: Understanding the demise of automobile dependence, *World Transport Policy and Practice* 17, nr. 1, pp. 31-42.
- Nicolaisen, M. S. & P. Næss (2013) The (in)accuracy of travel demand forecasts in the case of no-build alternatives. AESOP/ACSP Congress 2013. Dublin.

Vrije ruimte Co-modaliteit cruciaal voor Vlaanderen

Johan de Mol

Een transitie naar duurzame mobiliteit betekent overgaan van een mobiliteit die de leefomgeving belast, naar een mobiliteit die in harmonie is met de omgeving. Zo'n transitie is een langzaam en lastig proces. Wie let op de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen, moet wel een erg grote optimist zijn om te verwachten dat het hele gewest zo over zal stappen op duurzame mobiliteitsvormen. Zeker in de dorpen zal het bestaande mobiliteitsgebruik niet snel veranderen. De bekende argumenten die door mobiliteitsexperts aangevoerd worden – files, lawaaihinder, slechte luchtkwaliteit – worden daar nauwelijks gevoeld.

In steden ligt dat anders. Het tempo waarin duurzame mobiliteitsvormen aangeboden worden, ligt daar veel hoger. Duurzame mobiliteit in stedelijke regio's zal daarom de hefboom moeten zijn om duurzame mobiliteit in een groter gebied als Vlaanderen vorm te geven.

Quasi-eenvoudige zaken stranden op de egotripperij van vervoerbedrijven

Tegelijkertijd groeien in steden echter de tegenstellingen, vooral tussen de belangen van inwoners en niet-inwoners. Stedelijke omgevingen trekken grote stromen niet-inwoners aan die naar de stad komen voor werk, onderwijs en ontspanning. Indien de stad wenst dat de belastende mobiliteit veroorzaakt door de niet-inwoners ontmoedigd wordt, zal dit de overstap naar een ander vervoermiddel vergen. Immers: met de auto de stad blijven penetreren, zal strijdig zijn met de gewenste duurzame mobiliteit.

Hoe geraken we uit dit dilemma? De Franse stad Lyon biedt een weinig gekend, maar uitstekend voorbeeld van een duurzame transitie. Deze transitie werd bereikt met co-modaliteit als uitgangspunt: reizigers slim gebruik laten maken van meerdere vervoersmodi, in plaats van ze voor één vervoermiddel te laten kiezen. Het was Lyon dat zo het deelfietsenmodel ontwikkelde dat ondertussen in steden over de hele wereld te vinden is. Lyon zorgde verder voor versterkingen in alle vormen van openbaar vervoer. Het resultaat mag er zijn: in tien jaar tijd werd in Lyon een vermindering van 15 procent van het autogebruik gerealiseerd. Het voorbeeld van Lyon wijst ons op het belang van co-modaliteit voor een transitie naar duurzame mobiliteit. De klassieke vorm van

co-modaliteit is al langer een bekend begrip: het op elkaar afstemmen van vervoersvormen als trein, bus en tram om zo op een eenvormige manier toegang tot de verschillende modi te krijgen. Werkelijke co-modaliteit gaat echter nog een stap verder: we stemmen niet alleen verschillende vervoersvormen op elkaar af, maar vervangen het bezit van een eigen vervoermiddel door het gebruik van een gedeeld vervoermiddel. We bezitten geen fietsen en auto's, maar gebruiken deelfietsen en deelauto's.

Voor zo'n vergaande vorm van co-modaliteit moet echter nog wel behoorlijk wat gebeuren. Zowel in klassieke co-modaliteit als de gedeelde vormen van co-modaliteit hangt het succes af van het vlot functioneren van de basisfunctionaliteiten. Wil co-modaliteit een kans maken, dan moet de modi-overstap vlot verlopen. Dit vereist nabijheid van verschillende modi bij knooppunten, eenvoudige toegang, eenvoudige reservering, up-to-date reizigersinformatie, en uniforme ticketing.

Juist aan die basisfunctionaliteiten schort het nog te vaak. Men merkt dat co-modaliteit momenteel fout loopt door organisatorische problemen. Quasi-eenvoudige zaken als één ticket voor het openbaar vervoer stranden op de egotripperij van de verschillende vervoerbedrijven. In feite is de inkomstenverdeling en het delen van de vervoersinformatie van de reizigers het moeilijke punt. Een overkoepelend bedrijf lijkt voor de hand te liggen, maar dit is gezien het huidig gebrek aan wederzijds vertrouwen niet eenvoudig. Dit vormt echter wel de basisvoorwaarde voor de door de reiziger, maar ook steden zelf, gewenste co-modaliteit.

Om een mobiliteitstransitie in Vlaanderen mogelijk te maken, moeten duurzame vervoermiddelen een volwaardig alternatief vormen. Het op elkaar afstemmen en slim delen van de verschillende vervoersvormen kan de stedeling, maar vooral ook de niet-inwoner, aanzetten om naar duurzame modi over te stappen. Het grote voordeel van een verplaatsing met één vervoermiddel valt dan weg. Voor een transitie naar duurzame mobiliteit zal co-mobiliteit daarom de sleutel worden.

Johan de Mol (johan.demol@ugent.be) is onderzoeker bij het Instituut Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent.

De bloedsomloop van onze economie

ESSAY Toon Zijlstra & Thomas Vanoutrive

Wanneer wegen de bloedsomloop zijn van onze economie, staat de file gelijk aan een hartinfarct. Planners spreken ook wel over een 'verkeersinfarct'. Dergelijke retorische technieken en krachttermen worden niet geschuwd door planners en politici: alles voor meer banen. Een dergelijke cultuur vormt een belemmering voor de transitie naar duurzame mobiliteit.

Wetenschappelijk onderzoek in het speelveld van taal en psychologie laat zien dat representativiteit het kan winnen van logica. Mensen laten zich (ver)leiden door 'een goed verhaal', alsof het rationele brein in de pauzestand gaat. Met experimenten op dit vlak – waaronder het 'Linda-probleem' – verwierf de psycholoog Daniel Kahneman internationale faam. De perceptie wordt gekleurd door het woordgebruik. Het maakt wel degelijk een verschil of je fietsers 'langzaam verkeer' noemt in plaats van 'actieve verkeersdeelnemers'. Het gevoel van urgentie verschilt tussen 'global warming' en 'climate change'. Voor marketeers is het belang van taal geen nieuws, maar hun dagelijks brood. Ook politici staan of vallen met hun capaciteit te kunnen overtuigen en zijn zich daarvan bewust. Het gaat allemaal om het wezenlijke verschil tussen gelijk hebben en gelijk krijgen.

Dit alles maakt het analyseren van een discours relevant. In deze bijdrage leggen we het discours van de transportplanning op het rooster. Dit verschaft ons enerzijds informatie over de perceptie van maatschappelijke problemen, de rol van politiek en planning, en het beeld dat men heeft van de (ideale) samenleving. Anderzijds verschaft het een voorzichtige indicatie van mogelijke effecten: veranderingen in het denken.

Aan de hand van vier beleidstukken (zie kader) verkennen we het discours van transportplanning in Nederland en Vlaanderen. Specifiek kijken we naar de mate waarin automobilititeit en economische ontwikkeling een twee-eenheid vormen in het discours. Een dergelijke onderlinge uitwisselbaarheid komt namelijk met bepaalde risico's – met

name met het risico van onjuistheid. Het realiseren van de 'missing link' kan de fusie van twee vestigingen van een bedrijf mogelijk maken, of productie in China makkelijker. Het gevolg is niet meer, maar minder banen. De potentiële tijdswinst kan overgaan in langere reisafstanden en de relatieve positie van de auto versterken. De regionale economie zal er niet beter op worden, terwijl we wel opgescheept worden met de sociale en ecologische gevolgen die tot op heden eigen zijn aan het automobielsysteem.

Het interessante aan beleidstukken is dat het persuasieve teksten zijn: ze wensen het publiek te overtuigen van het voorgestelde beleid. Beleidsmakers kaderen de taak waartoe de overheid zich gesteld ziet, men problematiseert hetgeen waartoe men oplossingen aandraagt, terwijl andere maatschappelijke kwesties gebagatelliseerd of genegeerd worden. De selectie van de probleem-oplossingconstructies is sterk ideologisch gekleurd.

We concentreren ons op drie voorname categorieën van persuasieve technieken uit de kritische discoursanalyse. Bekend is de retorica, waarbij overdrijvingen, versimpelingen en (de eerder genoemde) metaforen een centrale rol spelen. Uit de semiotiek spelen connotatie, over-lexicalisatie en juxtapositie een belangrijke rol. Connotatie gaat over de gevoelswaarde van bepaalde woorden. Innovatief, slim, strategisch, hoogwaardig en creatief klinken daadkrachtig, maar zelden is uit de context op te maken wat er concreet bedoeld wordt. Over-lexicalisatie is het aandikken van een passage of woord door bepaalde herhaling of toevoegingen: 'onze economische welvaart'. Juxtapositie is een techniek waarbij de suggestie van een verband of een tegenstelling wordt opgeroepen. 'De filedruk neemt toe; we verliezen concurrentiekracht'.

Tot slot onderscheiden we evidentie als categorie. Hierbij blijven aspecten onderbelicht, worden onderwerpen vermeden of men behandelt bepaalde zaken en verbanden als een gegeven. In alle gevallen gaan we ervanuit dat de gebruikte technieken ten dienste staan van de verkondigde boodschap. Het analyseren van de teksten geeft dan een beter beeld van hetgeen men daadwerkelijk ambieert.

Geanalyseerde documenten

Vier documenten op het gebied van transportplanning onderwerpen we aan een kritische discoursanalyse. We kozen voor twee Vlaamse en twee Nederlandse documenten, telkens één lokaal en één bovenlokaal document.

A. Brochure 'Mobiliteitsplan Vlaanderen' (MPV), 2011. Dit is een 16 pagina's tellend document waarin de belangrijkste krijtlijnen voor mobiliteit in Vlaanderen werden geschetst (pas na het onderzoek is het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen verschenen, het equivalent van de Nota Mobiliteit).

B. Mobiliteitsplan Antwerpen (AMP), 2004. Iedere gemeente in het Vlaamse Gewest is verplicht een mobiliteitsplan op te stellen binnen een decretaal gesteld kader. We concentreren ons vooral op paragraaf 3.2, waar de modi naast elkaar worden uitgewerkt en het accent op de infrastructuur ligt.

C. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012. Dit is een brede visie waarin meerdere fysiek-ruimtelijke opgaven samenkomen, opgesteld door de Minister van Infrastructuur & Milieu en haar ambtenaren. Onze aandacht beperkt zich tot passages over mobiliteit.

D. Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP), 2003. Hierin presenteert de gemeente haar mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (10 tot 20 jaar).

Transport = Economie

Transportbeleid is voornamelijk economisch beleid. Veelvuldig wordt verwezen naar 'het economische belang', of liever nog 'onze economische welvaart'. De teksten zijn doordrongen van een economisch vocabulaire. Als het over economie en bereikbaarheid gaat, zien we tal van voorbeelden van evidentie en vooronderstellingen. Auteurs leggen een link tussen twee begrippen maar doen dit terloops, alsof het een gegeven feit is dat niet in vraag kan gesteld worden. Termen als bereikbaarheid, welvaart en economische groei worden naast elkaar en door elkaar gebruikt alsof de relatie ertussen geen verdere uitleg behoeft. We merken wel een verschil op tussen lokale en bovenlokale plannen. Terwijl documenten op hoger niveau de nadruk leggen op het genereren van economische groei, trachten de lokale documenten een antwoord te bieden op economische, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen waar ze zelf weinig vat op lijken te hebben. Hun taak is om de gevolgen van de schijnbaar onvermijdelijke groei van de automobiliteit te verzachten.

Bereikbaarheid is prioriteit nummer één in alle documenten. Wat niet hoeft te verbazen, want 'bereikbaarheid is erg belangrijk voor onze economische welvaart' (MPV, p. 10). Het spreekt ook uit de ondergeschikte positie van de overige doelstellingen. 'Het waarborgen van voldoende bereikbaarheid is het primaire doel van het verkeer en vervoersbeleid.

Dat is geen gemakkelijke opgave gezien de kaders vanuit leefbaarheid en veiligheid' (TVVP, p. 21). 'Uiteindelijk keuzes zijn bovendien niet alleen gebaseerd op wat vanuit bereikbaarheid gewenst is. Ook ruimtelijke, economische en leefbaarheidsargumenten spelen een rol' (SVIR, p. 41). Het ergste wat ons kan overkomen is een slechte bereikbaarheid want dat is slecht voor onze economie. Daarmee gaat er vooral een dreiging uit van de teksten.

Bereikbaarheid is in de meeste gevallen autobereikbaarheid

Bereikbaarheid is in de meeste gevallen autobereikbaarheid, zo maken we op uit de context. In het AMP behandelt men bereikbaarheid veelzeggend in het deel 'autoverkeer', terwijl openbaar vervoer, fiets en voetganger reeds behandeld zijn. We troffen meerdere passages waarin men expliciet stelt dat 'bereikbaarheid meer is dan de auto', waarmee men eigenlijk bevestigt dat de auto de norm is. Zelden ontwikkelen teksten een eigen verhaal voor de fiets of het OV. Men schijnt uitstekend te weten waarom congestie een probleem is, maar een coherent verhaal over vertragingen voor niet-automobilisten ontbreekt. Alles wat niet op een auto lijkt, mag dan wel sympathiek zijn, het speelt voornamelijk een ondersteunende rol. '[De fiets en het openbaar vervoer] helpen bij het bereikbaarheid houden van bedrijventerreinen en woongebieden' (AMP, p.20). Door te handelen over het hele vervoersysteem en de nadruk op integratie lijkt de SVIR de dominante positie van de auto wat af te zwakken.

De file is bedreiging nummer één voor de bereikbaarheid en daarmee ook voor onze welvaart. Dat bevestigt opnieuw onze conclusie dat het vooral om autobereikbaarheid gaat. In het MPV lezen we: 'Bereikbaarheid is erg belangrijk voor onze economische welvaart. Als mensen en goederen vastzitten wordt Vlaanderen minder aantrekkelijk voor investeerders en verzwakken we onze concurrentiepositie'. Men vervolgt: '[congestie is] niet gezond voor onze economie. Voor de bloedsomloop van onze economie is een vlotte doorstroming op het wegennet immers belangrijk'. Daarbij worden metaforen van het menselijke lichaam niet geschuwd om de boodschap kracht bij te zetten. Het 'oplossen' van de files lijkt een kwestie van leven of dood. In de SVIR maakt men handig gebruik van 'onafhankelijke' expertise: 'De OESO heeft meermaals het grote belang aangegeven van investeringen in weginfrastructuur, voornamelijk in de Randstad, voor economische groei, concurrentiekracht en vestigingsklimaat' (p. 43). De verwijzing naar de OESO is de enige verwijzing naar een externe bron in hoofdstuk 3, de andere geciteerde rapporten zijn opgesteld in opdracht van de Rijksoverheid zelf. Deze zin staat ook bol van over-lexicalisatie, de woorden 'meermaals' en 'grote' moeten de boodschap kracht bijzetten. Tot slot kunnen we in deze context 'economische groei, concurrentiekracht en vestigingsklimaat' als een vorm van herhaling zien. De drie begrippen verwijzen immers naar hetzelfde idee, en bijvoorbeeld niet naar het 'vestigingsklimaat' voor asielzoekers.



Illustratie: Thomas Vanoutrive

Alternatief versus de norm

Terwijl de auto klaarblijkelijk toegang verschaft tot het economische speelveld, biedt het OV mogelijkheden tot 'maatschappelijke participatie'. In de brochure van het Vlaamse mobiliteitsplan lezen we letterlijk dat fiets en openbaar vervoer ervoor zorgen 'dat ook niet-automobilisten aan de samenleving kunnen deelnemen' (p.20). 'Onze economie' verandert in 'de samenleving' en wordt daarmee afstandelijker. Bovendien lijkt iemand 'die niet over een eigen wagen beschikt' sociaal zwakker. Het AMP bevestigt ook de link tussen auto en welstand; één van de doelen is immers het overhalen van 'de kapitaalkrachtige Antwerpenaar' om de auto te laten staan door het aanbieden van hoogwaardig OV. Het is natuurlijk de vraag in hoeverre dergelijke stigmatiserende uitspraken bijdragen aan de gewenste verandering.

In meerdere gevallen staat het openbaar vervoer ten dienste van het autoverkeer. Beleidsmakers worden geconfronteerd met de onvermijdelijke groei van het gemotoriseerde verkeer; de fiets en het OV moeten dit deels opvangen. Fiets en OV fungeren als overdrukplek; de eigen kwaliteiten van deze modi worden veel minder belicht. Ter illustratie (AMP, p. 54): 'Wil het OV in kader van de mobiliteitsbeheersing een goed alternatief vormen voor het autogebruik dan moet het in concurrentie kunnen treden'.

Voortdurend wordt openbaar vervoer geprofileerd als 'alternatief' op het autoverkeer. Daarmee geven de verschillende documenten aan wat 'normaal' is. Meest expliciet in dit opzicht is het plan uit Antwerpen. Hier worden niet alleen OV en fiets weggezet als 'alternatief', ook de voetganger is 'een passend alternatief voor zeer korte autoverplaatsingen' (AMP, p. 77). Het openbaar vervoer is momenteel veelal geen reële optie, aldus de bronnen. Het is niet 'aantrekkelijk', 'concurrerend' of 'hoogwaardig' genoeg. Het voortdurend benadrukken van zwakke plekken kan moeilijk omschreven worden als constructieve beeldvorming. De auto fungeert als het referentiekader voor veel van de plannen. Veranderingen in het systeem worden omschreven in relatieve termen met de auto als ankerpunt: 'het gaat om het verstevigen van het openbaar vervoer als concurrent voor de auto' (TVVP). Het OV moet sneller, comfortabeler, betrouwbaarder en 'meer aansluiten bij de wensen van de individuele reiziger'. Vrij vertaald, het ideale openbaar vervoer is een private wagen. De positie van de auto zelf wordt zelden ter discussie gesteld. Woorden als vertragen, weren, verminderen en verbieden ontbreken simpelweg, al heeft het AMP het wel over 'selectieve' bereikbaarheid.

De SVIR vormt in zekere mate een uitzondering. Het streeft nadrukkelijk naar het overbruggen van de auto-OV-tegenstelling en legt in meerdere passages de nadruk op het hele systeem. 'Robuustheid en

samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen' (p.38). In de SVIR lijkt de antithese 'auto-openbaar vervoer' te zijn verruild voor 'centrum-periferie'. De SVIR gaat dus mee met de nieuwe golf die slimme, creatieve (wereld)steden ziet als motoren voor economische ontwikkeling. Het openbaar vervoer – maar ook de fiets - krijgt daarbij een positiever imago; hoogwaardige tram- en metrolijnen zijn immers noodzakelijk om onze eigen Wall Streets en City of Londons te laten floreren.

Vrij vertaald: het ideale openbaar vervoer is een private wagen

Schrijver Tom Lanoye omschreef tram, trein en bus ooit als de 'transportmiddelen der onbemiddelden', maar dit is verleden tijd. Geen kansarmen en hangjongeren meer in het OV, wel net in het pak zittende yuppen die op hun smartphone checken wanneer de volgende futuristische tram komt aangezoefd.

Openstaande kwesties

Bovenstaande verkenning van mobiliteitsplannen leert ons dat het hoofddoel van transportbeleid economische groei is en dat sociale en ecologische doelstellingen een bijrol spelen. Dé voorwaarde voor economische ontwikkeling is autobereikbaarheid; files zijn de grootste bedreiging. De onderzochte documenten relateren het openbaar vervoer vooral aan sociale doelstellingen, zoals maatschappelijke participatie en toegankelijkheid.

Het verband tussen auto(bereikbaarheid) en economie wordt veelal gepresenteerd als een feit. Het is niet ongewoon dat teksten begrippen aan elkaar linken zonder verdere uitleg: dit is wat in kritische discoursanalyse bekend staat onder de noemer 'evidentie' en 'vooronderstelling'. Daarnaast kwamen we ook heel wat retorica tegen. Bijvoorbeeld de metaforen die het verkeer vergelijken met het menselijk lichaam, wat suggereert dat mobiliteitsproblemen levensbedreigend kunnen zijn. Tot slot vonden we overdrijvingen, simplificaties en herhalingen. Daar is op zich niets mis mee; zelf hebben we ons ook bediend van metaforen en andere retorische technieken om ons punt te maken. Dit gebeurt ook veelal onbewust: het is niet zo dat auteurs voor elke zin een analyse maken over het mogelijke effect op lezers. Maar we zijn ons wel beter bewust van hoe een tekst ons denken in een bepaalde richting kan duwen, en elementen uit de kritische discoursanalyse zijn handig om achterliggende opvattingen in beeld te brengen en na te gaan waar heikele punten ontweken worden.

Er zijn duidelijke verschillen te ontdekken tussen de documenten. Lokale documenten zien het als hun taak om de effecten van de toegenomen automobilititeit te mitigeren, terwijl bovenlokale stukken een actievere rol opnemen om de autobereikbaarheid te garanderen teneinde de economische groei niet in het gedrang te brengen. In de Vlaamse stukken zet men in op een 'modal shift', mensen er toe aanzetten om de auto in te ruilen voor een alternatieve vervoerswijze. In de twee



Het verkeersinfarct. Foto: joiseyshowaa

Nederlandse documenten wordt het accent geplaatst op 'keuzevrijheid' en het accommoderen van 'de vraag'. De SVIR stelt 'de gebruiker centraal'; het TVVP vertrekt vanuit 'klantwaarde'.

De discussie rondom de transitie naar duurzame mobiliteit wordt gedomineerd door de hardware. Technologie of de fysieke infrastructuur vervullen de hoofdrol. Een nieuwe tijd vraagt echter ook een nieuwe taal. Taalgebruik en denkwijze zijn immers innig met elkaar verbonden. De transitie naar duurzamere mobiliteit begint daarom met het ter discussie stellen van de huidige retoriek en daarmee het ter discussie stellen van de huidige paradigma's.

Thomas Vanoutrive (thomas.vanoutrive@uantwerpen.be) en Toon Zijlstra (toon.zijlstra@uantwerpen.be) zijn verbonden aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen. Een uitgebreidere versie van dit artikel werd gepresenteerd op de Plandag 2013 te Antwerpen.

Literatuurselectie

- Fischer, F., & Forester, J. (1993) *The Argumentative turn in policy analysis and planning*. Durham, N.C.: Duke University Press.
- Machin, D. & Mayr, A. (2012) *How to do critical discourse analysis, a multimodal introduction*. Sage: London.
- Peeters, K. (2010) *De file voorbij*. Uitgeverij Vrijdag: Antwerpen.
- Zijlstra, T. & Vanoutrive, T. (2013) *De economische motor, normatief taalgebruik in transportplanning*. In: Reniers, S., Filius, F. & Uittenbroek, C. (eds.) *Planning is niet waarde-n-loos*. Stichting Planologische Discussiedagen, p. 91-100.
- Boltanski, L. & Chiapello, E. (2006) *The new spirit of capitalism*. Verso books: London.

Vrije ruimte The Jetsons

Hans Nijland

Als kind stelde ik me de toekomstige mobiliteit voor zoals die destijds, begin jaren zestig, verbeeld werd in de tekenfilmserie 'The Jetsons': langere verplaatsingen maakte je in een soort vliegende auto, korte verplaatsingen op een stoep die als lopende band was uitgevoerd. Die serie speelde in de toen nog verre toekomst, halverwege deze eeuw namelijk. Dat is nu dus niet meer zo heel ver weg, en de vraag hoe we ons in 2050 verplaatsen is inmiddels zeer actueel. De Europese Commissie - en met haar veel andere overheidsinstanties - wil tegen die tijd een efficiënt vervoerssysteem dat de groeiende transportvraag goed aankan, dat veel minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen en dat ook nog veel minder broeikasgassen uitstoot.

Een dergelijke transitie naar meer duurzame mobiliteit komt er natuurlijk niet vanzelf. Daarvoor is het in de eerste plaats noodzakelijk dat de overheid een langetermijnvisie heeft, de 'stip aan de horizon', en daar ook aan vasthoudt. Dat creëert zekerheid en maakt het voor burgers en bedrijven aantrekkelijker om te investeren in nieuwe technologieën. Weten wat je wilt is overigens niet hetzelfde als vertellen hoe het moet.

Weten wat je wilt is niet hetzelfde als vertellen hoe het moet

De overheid zal terughoudend moeten zijn met het vroegtijdig kiezen voor één bepaalde technologie door bijvoorbeeld elektrische auto's langdurig te subsidiëren en andere alternatieve aandrijfmethode niet. Aan de andere kant is het niet alleen duur, maar ook niet effectief om veel verschillende technologieën langdurig te subsidiëren. Daarmee zullen die nieuwe technologieën vooral elkaar beconcurreren zonder dat de gewenste kritische massa bereikt wordt. De overheid moet hier dus een ragfijn spel spelen om het gewenste resultaat te bereiken. Onderdeel van dat spel kunnen ook andere (financiële) prikkels zijn om consumenten te verleiden hun gedrag te verduurzamen.

Overigens zijn er momenteel ook al gedragsveranderingen gaande op de mobiliteitsmarkt, die ogenschijnlijk niets met sturing door de overheid te maken hebben. Zo lijkt het erop dat jongeren van nu minder waarde hechten aan het bezit en gebruik van auto's dan jongeren van pakweg twintig jaar terug. Of dat ook echt zo is, en of die veranderende

houding ook in het latere leven beklift, is nog niet helemaal duidelijk. Ook is niet duidelijk of die andere houding tot minder mobiliteit leidt, of gewoon tot een verschuiving van mobiliteit van de auto naar het vliegtuig. Voor de jongere van nu is immers een weekje all-inclusive naar de Turkse of Bulgaarse kust of een retourtje Thailand veel gewoner (en betaalbaarder) dan voor de jongere van twintig jaar geleden. En mocht het al zo zijn dat het autogebruik over zijn hoogtepunt heen is: dat geldt zeker niet voor het vliegverkeer. Dat zal de komende decennia alleen nog maar toenemen.

Daarin ligt misschien wel de grootste uitdaging om tot duurzame mobiliteit te komen: hoe faciliteren we de vraag naar meer vliegverkeer en zorgen we er tegelijk voor dat die vliegtuigen minder fossiele brandstoffen nodig hebben en minder broeikasgassen uitstoten? Elektrisch vliegen is geen optie, vliegen op biobrandstof is daarentegen op kleine schaal al wel mogelijk. Alleen zal het nog niet meevallen op grote schaal en op duurzame wijze voldoende biobrandstoffen te produceren. Misschien dat innovatieve manieren van biobrandstofproductie uit algen of bacteriën hier op termijn uitkomst kunnen bieden.

Kortom, het is nog een hele kluit om de overgang naar duurzame mobiliteit te maken en waar we dan precies op uitkomen, is nu ook nog niet duidelijk. Eén ding lijkt me wel zeker: de lopende band-verplaatsingen zoals de Jetsons die maakten zullen voorlopig nog wel voorbehouden blijven aan de vertrekhal van vliegvelden en voor de vliegende auto zal je toch echt moeten wachten op een herhaling van die tekenfilmserie.

Hans Nijland (hans.nijland@pbl.nl) is onderzoeker bij de sector Verstedelijking en Mobiliteit van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Rechtvaardigheid als raamwerk

BETOOG Karel Martens

Een echte transitie in het mobiliteitsbeleid blijft tot nu toe nog altijd uit. De hoop dat het denken over duurzaamheid zou leiden tot een fundamentele koersverandering is inmiddels vervlogen. Zou rechtvaardigheid wel het raamwerk kunnen bieden voor een echte transitie?

Al sinds 1987, toen de Verenigde Naties het rapport 'Our Common Future' publiceerden, is 'duurzame ontwikkeling' een populaire term onder planologen. Even leek het erop dat de notie van duurzaamheid de nieuwe hoeksteen van het mobiliteitsbeleid zou kunnen worden. En inderdaad: in de jaren negentig werd het beperken van de automobiliteit door veel planologen uitgeroepen tot leidraad van het ruimtelijk beleid. In plaats van 'predict and provide' werd 'predict and prevent' het nieuwe credo. De praktijk bleek echter weerbarstiger dan de papieren werkelijkheid van beleidsmakers. Inmiddels moeten we constateren dat van een werkelijke transitie nooit sprake is geweest. Sterker nog, sinds de eerste duurzaamheidshype van begin jaren negentig zijn er juist voortdurend wegen bijgebouwd en is het aantal autoverplaatsingen alleen maar toegenomen.

Er zijn drie redenen waarom de radicale wijziging van begin jaren negentig niet is doorgezet. De eerste reden voor het falen van deze transitie ligt in het ontbreken van een aansprekend doel voor het mobiliteitsbeleid. Het 'beperken van de automobiliteit', hoe lovenswaardig ook, is weinig inspirerend, zelfs voor wie het milieu hoog in het vaandel heeft staan. De benadering miste daarmee de aantrekkingskracht om veel partijen achter zich te scharen. Ten tweede is het idee van duurzame ontwikkeling nooit uitgewerkt tot een volwaardig instrument om beleid op te kunnen baseren. Moet de situatie worden beoordeeld in termen van het aantal autokilometers, het aandeel van de auto in de 'modal split', of de uitstoot van broeikasgassen? Een duidelijk, werkbaar alternatief voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse is nooit ontwikkeld.

De derde reden is de eenzijdige nadruk op de uitruil tussen economie en ecologie die in de duurzaamheidsbenadering besloten ligt. De notie van maatschappelijke rechtvaardigheid daarentegen heeft in het maatschappelijke debat nooit een wezenlijke rol gespeeld. Feitelijk leidde de focus op het milieu namelijk tot nog meer aandacht voor de auto. Deze eenzijdige aandacht werd soms gezien als een doorgeslagen kruistocht voor het milieu, en heeft menigeen vervreemd van de nieuwe koers in het mobiliteitsbeleid. De eenzijdige benadering stond bovendien haaks op de brede duurzaamheidsambitie te voldoen aan de behoeften van alle mensen. Door deze framing van de transitie zijn kansen gemist om bredere steun te verkrijgen voor de verandering in het mobiliteitsbeleid. Het wordt daarom tijd ons denken over mobiliteitstransities in een ander raamwerk te plaatsen.

Een ander perspectief

De voorwaarde voor een werkelijke transitie in het mobiliteitsbeleid en daarmee in de mobiliteit is mijns inziens de onderkenning dat mobiliteit een voorwaarde is voor een volwaardige deelname aan de samenleving en dat een ieder volwaardige deelname aan de samenleving toekomt. Deze claim is zeker niet nieuw en lijkt, oppervlakkig beschouwd, een open deur. Maar een zorgvuldige analyse van deze claim maakt duidelijk dat hieruit een boven- en een ondergrens kan worden afgeleid voor de overheidsbemoeienis op dit terrein, leidend tot een radicaal ander perspectief op de rol van de overheid. En dat is, uiteindelijk, een cruciale voorwaarde voor een mobiliteitstransitie.

Een radicaal ander perspectief op de rol van de overheid



Foto: Luca Sartoni

Die ondergrens houdt het volgende in. De onderkenning dat mobiliteit een voorwaarde is voor volwaardige deelname aan de samenleving betekent dat een gebrek aan mobiliteit kan leiden tot uitsluiting van die samenleving. Er is een uitgebreide literatuur in met name het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en de Verenigde Staten die laat zien dat juist in hoogmobiele samenlevingen vervoersarmoede en transport-gerelateerde sociale uitsluiting op de loer liggen. De meest toonaangevende studie op dit gebied, uitgevoerd door de 'Social Exclusion Unit' in het Verenigd Koninkrijk, heeft laten zien dat gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer voor twee op de vijf werkzoekenden belangrijke barrières vormen voor het verkrijgen van een baan. Recent onderzoek in Vlaanderen toont aan dat, ondanks de forse investeringen in openbaar vervoer volgend op het 'Decreet Basismobiliteit', bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgt vanwege vervoersbeperkingen.

De notie van vervoersarmoede kan verder worden geformaliseerd door te onderkennen dat er een relatie is tussen het niveau van mobiliteit, de bereikbaarheid die mensen ervaren, en het niveau van activiteitenparticipatie. Een hogere mobiliteit, bijvoorbeeld doordat men de beschikking heeft over een sneller vervoersmiddel, zal bij een gelijkblijvende ruimtelijke structuur leiden tot een hoger niveau van bereikbaarheid. Een hoger niveau van bereikbaarheid werkt op zijn beurt een hoger niveau van activiteitenparticipatie in de hand (figuur 1).

De relatie tussen bereikbaarheid en activiteitenparticipatie is uiteraard niet lineair. Bij een hoge bereikbaarheid zal het niveau van activiteitenparticipatie tussen personen aanmerkelijk verschillen, afhankelijk van onder andere persoonlijke voorkeuren en levensfase. Verwacht mag worden dat bij een daling van de bereikbaarheid het gemiddeld aantal activiteiten waaraan wordt deelgenomen ook zal dalen. Dit is geen probleem, zolang het geen wezenlijk effect heeft op de kwaliteit van leven. Echter, bij een verdere daling van de bereikbaarheid kan het mobiliteitsstelsel een barrière creëren voor volwaardige deelname aan de samenleving. Op dit niveau is er sprake van vervoersarmoede. Een niveau van bereikbaarheid beneden deze grens is onacceptabel, gezien het maatschappelijke doel om ieder te laten participeren in de samenleving.

Overheidsinterventie nieuwe stijl

De eerste verantwoordelijkheid van de overheid ligt dus in het garanderen van dit minimale niveau van bereikbaarheid. Afwijkingen van dit principe kunnen aanvaardbaar zijn, met name als de omvang van de groep met een laag niveau van bereikbaarheid klein is en de kosten voor het verbeteren van de bereikbaarheid, die door de gehele gemeenschap moeten worden gedragen, onevenredig hoog zijn. Afwijkingen op grond van 'eigen verantwoordelijkheid' of 'keuze' – bijvoorbeeld het argument dat huishoudens zelf hebben gekozen voor een bepaalde woonlocatie –

zijn ongewenst, omdat het toeschrijven van persoonlijke verantwoordelijkheid zeer problematisch is. Het gaat er namelijk vanuit dat huishoudens echt vrij zijn in hun keuze van woonlocatie en veronderstelt dus dat de woningmarkt een voldoende scala aan mogelijkheden biedt voor alle typen huishoudens, ongeacht inkomen of omvang van het huishouden. Daarvan is, zelfs in Nederland met zijn uitstekende sociale woningbouw, zelden sprake.

De bovengrens ligt minder voor de hand. De relatie tussen mobiliteit, bereikbaarheid en activiteitenparticipatie demarceert immers niet direct een bovengrens. Tegelijkertijd kan worden geconstateerd dat de marginale baten van additionele mobiliteit of bereikbaarheid afnemen naarmate het initiële niveau van mobiliteit en bereikbaarheid stijgen. De extra bijdrage aan de activiteitenparticipatie zal steeds geringer worden. Eerder zullen burgers, bij een verdere stijging van de bereikbaarheid, andere keuzes maken, qua bestemming of typen activiteit, zonder dat er een wezenlijke verhoging is in het niveau van activiteitenparticipatie. Bij een dergelijk bereikbaarheidsniveau zijn additionele investeringen niet meer nodig op grond van de maatschappelijke ambitie een volwaardige deelname aan de samenleving te garanderen. Dit is, met andere woorden, de bovengrens: overheidsinterventie is niet langer noodzakelijk.

Dit betekent niet dat extra investeringen boven dit niveau per definitie zijn uitgesloten. Als burgers veel waarde hechten aan een

bereikbaarheidsniveau boven het redelijke niveau, dan moeten zij de ruimte krijgen om dat zelf te realiseren, zonder dat daaraan maatschappelijke middelen te pas komen. De infrastructuur moet met andere woorden zelffinancierend zijn. De bovengrens laat ook ruimte voor additionele overheidsinvesteringen daar waar dat op andere gronden gewenst zou zijn, zoals het verbeteren van de economie of bescherming van het milieu. Er is dan echter geen sprake van mobiliteitsbeleid, maar van economisch of milieubeleid met interventies in het mobiliteitsstelsel als beleidsmiddel. Het mobiliteitsbeleid zelf zou zich moeten richten op de voorwaarde voor activiteitenparticipatie door het borgen van de ondergrens en het vermijden van 'overdadige' overheidsinvesteringen daar waar de bereikbaarheid van voldoende niveau is.

Geen doekjes voor het bloeden

Concreet zou dit betekenen dat we ons niet langer laten leiden door de lengte van de files. Het feit dat automobilisten elke dag weer aanschuiven in de rij bewijst juist dat het mobiliteitsstelsel van voldoende kwaliteit is om activiteitenparticipatie mogelijk te maken. Het werkelijke probleem zit in de latente vraag naar verplaatsingen. Dáár waar mensen verplaatsingen niet maken voldoet het mobiliteitsstelsel niet en dáár zijn interventies dus op zijn plaats. Zo laat onderzoek in Rotterdam zien

dat laagopgeleiden werkzoekenden geen baan kunnen vinden omdat er geen openbaar vervoer is naar bedrijventerreinen aan de snelweg. Juist die ontbrekende schakels zouden moeten worden gerealiseerd. En als we dat slim doen, met een hoogwaardige dienstverlening, kan dat ook nog mensen uit de auto halen, zodat de files mogelijk iets korter worden. Maar dat zijn slechts bijkomende voordelen. De kern van het beleid ligt in het garanderen van de voorwaarden voor activiteitenparticipatie voor iedereen.

We moeten ons niet langer laten leiden door de lengte van de files

Een mobiliteitsbeleid met rechtvaardigheid als raamwerk bestaat dus niet uit doekjes voor het bloeden, zoals vrijwilligersvervoer of buurtbusjes. Het betekent feitelijk een radicale verandering in prioriteiten, waarbij de bulk van de middelen wordt gebruikt om de ondergrens veilig te stellen. Heel concreet betekent dat een forse verschuiving van investeringen in asfalt, naar investeringen in hoogwaardige regionaal openbaar vervoer. Aangezien een busje per uur geen zoden aan de dijk zet, moeten prioriteiten worden gesteld. Die moeten gaan naar de gebieden waar veel mensen wonen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en waar maximale baten kunnen worden gegenereerd in termen van toename in activiteitenparticipatie. Dat betekent dus eerder hoogfrequente verbindingen van en naar gebieden als Rotterdam-Zuid, waar veel lage inkomensgroepen wonen, dan een incidenteel busje naar iedere plattelandskern. Ook een rechtvaardigheid beleid zal immers efficiënt met de beschikbare middelen moeten omgaan.

Het stellen van prioriteiten vraagt wel om vaststelling van de voorgestelde boven- en ondergrens. Dat zal uiteraard niet eenvoudig zijn. Er is niet of nauwelijks systematisch onderzoek naar de relatie tussen bereikbaarheid en activiteitenparticipatie. Gezien de variëteit in de intensiteit van activiteitenparticipatie tussen personen, zal het bovendien niet eenvoudig zijn om een directe relatie te leggen tussen beide grootheden. Toch mag verwacht worden dat een systematische analyse, bijvoorbeeld op basis van het 'Mobiliteitsonderzoek Nederland' in combinatie met bereikbaarheidskaart.nl, wel degelijk een goede indicatie kan opleveren voor beide grenzen.

Normalisatie

Het hanteren van de onder- en bovengrens als criteria voor overheidsinterventie betekent feitelijk het loslaten van het fel bekritiseerde vraagvolgende mobiliteitsbeleid. Dit zou een radicale breuk met het verleden betekenen, maar zou tegelijkertijd leiden tot een normalisering van mobiliteit als beleidsterrein. Immers, in weinig domeinen ziet de overheid het als haar verantwoordelijkheid om te voldoen aan een ongebreidelde vraag. Het stellen van grenzen is een onvermijdelijke opgave in beleidsterreinen als gezondheidszorg en onderwijs. Net als op het terrein van de mobiliteit, is daar sprake van een schier oneindige vraag. De behoefte aan beter onderwijs en een

uitgebreidere gezondheidszorg is immers niet te stillen. In geen van deze terreinen wordt de 'vraag' gezien als het enige leidende principe. Sterker nog, het begrip 'vraag' zoals dit door economen wordt gebezigd speelt in beide beleidsterreinen slechts een bescheiden rol.

Het is niet de vraag, maar budgettaire beperkingen die de bovengrens en ondergrens van de overheidsinterventie bepalen. Het egalitaire karakter van beide beleidsterreinen leidt ertoe dat beide grenzen feitelijk erg dicht bij elkaar liggen. Een grotere bandbreedte tussen boven- en ondergrens is onvermijdelijk in het mobiliteitsbeleid, ook omdat er per definitie verschillen zijn in bereikbaarheid tussen centrum en periferie. Dat betekent echter niet dat de vraag leidend zou moeten zijn. Het ligt voor de hand ook in het mobiliteitsbeleid, net als in gezondheidszorg en onderwijs, grenzen te stellen aan de verantwoordelijkheid van de overheid om de almaar toenemende vraag te bedienen.

Ik pleit daarom voor een transitie in het mobiliteitsbeleid met maatschappelijke rechtvaardigheid als uitgangspunt. Die transitie onderkent dat mobiliteit en bereikbaarheid voorwaarden zijn voor een volwaardige participatie in de samenleving. Het accepteren van dit uitgangspunt als basis voor beleid zou leiden tot een radicale verandering in de verantwoordelijkheid van de overheid in het mobiliteitsdomein én in beleidsprioriteiten. Het zou het mobiliteitsbeleid eindelijk in lijn brengen met de beginselen die ten grondslag liggen aan overheidsinterventie op het terrein van gezondheidszorg en onderwijs. Het is die gelijkenis die mij de overtuiging geeft dat een transitie gebaseerd op principes van rechtvaardigheid veel meer kans van slagen heeft voor de lange termijn, dan een transitie gebaseerd op zorgen over milieu alleen.

Karel Martens (k.martens@fm.ru.nl) is Universitair Hoofddocent bij de sectie Geografie, Planologie en Milieumaatschappijwetenschappen en het Institute for Management Research aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Hij werkt momenteel aan een boek getiteld 'Transportation planning based on principles of justice', dat in 2015 bij Routledge zal verschijnen.

Literatuurselectie

- Bastiaanssen, J. & K. Martens (2013) Vervoersarmoede belemmert arbeidsre-integratie. ESB-Economische Statistische Berichten, 98(4671), pp. 654-655
- Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy, 20, pp. 105-113
- Martens, K. (2013) Accessibility and potential mobility as a guide for policy action. Paper gepresenteerd op het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 22-23 november 2013 te Rotterdam.
- Owens, S. (1995) From 'predict and provide' to 'predict and prevent?': Pricing and planning in transport policy. Transport Policy, 2(1), pp. 43-49
- Social Exclusion Unit (2003) Making the connections: final report on transport and social exclusion, Office of the Deputy Prime Minister, UK, London



Foto: Marco Zanferrari

Gefixeerd op techniek

INTERVIEW MET David Banister & Frank Geels
DOOR Florian Langstraat & Toon Zijlstra

Nu de grenzen van ons mobiliteitssysteem steeds duidelijker in zicht komen, vormen technologische innovaties in toenemende mate de reddingsboei waar beleidsmakers en politici zich aan vastklampen. Zal de techniek voldoende soelaas bieden? AGORA ging met de toonaangevende wetenschappers Frank Geels en David Banister het gesprek aan over de rol van technologieën bij een transitie naar duurzame mobiliteit.

In de afgelopen honderd jaar is de auto veranderd van speeltje voor de elite tot onmisbaar instrument voor miljoenen mensen. Het voertuig kan met recht de hoeksteen van ons mobiliteitssysteem genoemd worden. In België zijn de autoverplaatsingen goed voor 76 procent van alle gereisde kilometers. In Nederland zijn de autobestuurders en passagiers samen verantwoordelijk voor 73 procent van alle personenkilometers.

Ten opzichte van honderd jaar geleden zijn de prestaties van de doorsnee auto niet fundamenteel veranderd. De Model-T van Ford had

een verbrandingsmotor en reed 1 op 10. De BMW 3-serie verbruikt met benzinemotor gemiddeld 1 op 12. Ook de verkeersregels en andere ondersteunende elementen van het systeem, zoals tankstations, parkeergarages en snelwegen kennen we al decennia in ongewijzigde vorm. Ondertussen is de helft van onze olievoorraden in rook opgegaan en tekenen de gevolgen van de klimaatverandering zich steeds duidelijker af. Bovendien kennen we wereldwijd jaarlijks 1,2 miljoen dodelijke verkeerslachtoffers en nog eens 50 miljoen gewonden. Dit terwijl de automobilisatie van landen als India en China nog in de kinderschoenen staat. Wanneer China de Verenigde Staten achterna gaat qua autogebruik en parkeernormen, heeft men de oppervlakte van Frankrijk nodig aan parkeerveld.

Geleidelijk aan zijn dan ook steeds meer mobiliteitsexperts het eens over de noodzakelijkheid van een 'transitie' naar duurzame mobiliteit, een fundamentele verandering van het huidige systeem. Het is daarom niet verwonderlijk dat we in populairwetenschappelijke publicaties van de laatste jaren steeds vaker grootse vergezichten tegenkomen, waarin



David Banister is professor in 'Transport Studies' aan de University of Oxford, en directeur van de 'Transport Studies Unit' aan dezelfde universiteit. Banister heeft decennia aan ervaring op het gebied van transport- en mobiliteitsonderzoek, en is auteur, co-auteur of redacteur van 23 boeken op dit terrein. In 2013 verscheen onder redactie van Banister en Moshe Givoni het boek 'Moving Towards Low Carbon Mobility', dat mogelijke paden naar een duurzame toekomst voor de transportsector schetst.



Frank Geels is professor in 'System Innovation and Sustainability' aan het Sustainable Consumption Institute, University of Manchester. Verder is hij voorzitter van het internationale 'Sustainability Transitions Research Network' (STRN), waarbinnen transitiewetenschappers uit tal van sectoren kennis uitwisselen. Met onder andere René Kemp en Glenn Lyons schreef Geels het in 2012 verschenen boek 'Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport', een verkenning van de toekomst van het automobilitéitssysteem vanuit zowel technisch als sociaal-cultureel perspectief.



Technologische oplossingen: Car2Go in Amsterdam. Foto: FaceMePLS

we ons allemaal in ultralichte, ultracompacte zelfrijdende pods verplaatsen, of door ultrasnelle magnetische buizen zoeven. Ook in de academische wereld van transportplanologen is de focus op technologische innovatie zeer sterk, zo stellen bijvoorbeeld de onderzoekers Schwanen, Banister en Anable. De transportliteratuur staat vol met gedetailleerd, maar tegelijkertijd vaak ook relatief simplistisch onderzoek naar nieuwe technologieën, aldus de Britse onderzoekers. Vaak wordt aangenomen dat nieuwe technologieën de oude één-op-één zullen vervangen, zonder dat rekening wordt gehouden met bredere veranderingen in het gedrag en de voorkeuren van reizigers.

Ten diepste wordt de noodzaak van een transitie naar duurzame mobiliteit – ingegeven door de verwachte piek en vervolgens afname van de olieproductie, door CO2-reductiedoelstellingen die gehaald moeten worden, en door de stijgende vraag naar mobiliteit – als een puur technologisch probleem gezien, zo lijkt het, waar we onszelf uit moeten zien te innoveren. Verwachten we daarmee niet te veel van de techniek? AGORA ging erover in gesprek met de hoogleraren David Banister en Frank Geels. Beide heren publiceerden recent een boek over de toekomst van ons mobiliteitssysteem (zie kaders).

Een technologische 'fix' voor mobiliteit?

De gedachte dat de techniek de oplossing kan bieden voor grote maatschappelijke vraagstukken, wordt in de literatuur 'technological fix'

genoemd. Een goed voorbeeld uit de energiesector is 'Carbon Capture Storage' (CCS): het afvangen van de broeikasgassen en ze opslaan in de bodem als antwoord op het klimaatprobleem. Ook de transportwereld kent haar voorbeelden: denk aan de elektrische wagen, zelfsturende voertuigen, magnetische treinen en meer.

Technologie zal ons niet zomaar een simpele oplossing bieden

De technologische fix is een idee dat onder beleidsmakers grote populariteit geniet. De gedachte dat we in de toekomst via technologische innovatie de maatschappelijke problemen van vandaag op kunnen lossen is verleidelijk: wie kan daar nu op tegen zijn? 'Politiek gezien is het de makkelijkste oplossing', aldus David Banister, hoogleraar transportstudies en directeur van de 'Transport Studies Unit' aan de Universiteit van Oxford. 'Maar er is geen eenvoudige uitweg.

Technologie zal ons niet zomaar een simpele oplossing bieden voor wat in feite een ontzettend complexe set problemen is.' Banister krijgt hierin bijval van Frank Geels, hoogleraar systeeminnovatie en



'Boris Bikes', het Londense publieke fietssysteem. Foto: Digital Designs

duurzaamheid aan de Universiteit van Manchester. Ook Geels meent dat een eenzijdige focus op technologische innovatie in de transportsector misplaatst is. 'Overheden doen vaak alleen maar aan innovatiebeleid, aan het stimuleren van nieuwe niches, maar druk zetten op het dominante autoregime via belastingen of regelgeving gebeurt veel te weinig. Het regime is gewoon nog heel stabiel.'

Mogelijk verwachten we te veel heilzame werking van innovatie. Aan het inzetten op technologie en R&D alleen als oplossing voor het duurzaamheidsprobleem in de transportsector kleven namelijk een aantal fundamentele risico's. Ten eerste is het de vraag of we ons kunnen veroorloven om te wachten op technieken die voorlopig nog niet rijp zijn voor de markt. Veel nationale overheden hebben ambitieuze doelstellingen: Nederland zet in op 40 procent minder CO₂-uitstoot in 2030, het Verenigd Koninkrijk streeft naar 80 procent minder in 2050. Zelfs als we uiteindelijk een concurrerend schoon alternatief voor de verbrandingsmotor weten te ontwikkelen, is de kans groot dat die te laat zal komen om die doelstellingen te halen. 'Echte innovatie vraagt tijd', aldus Geels. 'Reken op 20 jaar voor de ontwikkeling en nog eens 20 jaar op de maatschappelijke diffusie. Dan zijn we 40 jaar verder. Zo lang kunnen we niet wachten. Daarom moeten we werken met wat we nu al hebben en niet wachten op geheel nieuwe dingen.'

Ten tweede is er kans op zogeheten reboundeffecten, veranderingen in het gedrag van consumenten waardoor de meerwaarde van de technologische verbeteringen weer deels teniet wordt gedaan. Bekend voorbeeld in de wereld van verkeer en vervoer is de 'Prius Fallacy'. Nieuwe eigenaren van de zuinigere hybride auto maken meer kilometers dan men voorheen deed, waardoor 10 tot 30 procent van de potentiële milieuwinst verdampt. Naast dit directe effect zijn er ook andere ongewenste effecten op de langere termijn denkbaar. Suburbaan wonen wordt bijvoorbeeld aantrekkelijker doordat de kosten van woon-werkverkeer dalen. Ook kunnen we langer afhankelijk blijven van olieproducten. Dergelijke subtiele effecten op het verplaatsingsgedrag van mensen worden door transportplanologen zelden goed op waarde geschat, volgens Banister. 'De notie dat we iets op het gebied van technologie doen, en dat dat ertoe leidt dat mensen zomaar één activiteit, of één vorm van transport inwisselen voor een andere, is vrij simplistisch.'

Ten derde, en mogelijk het meest cruciaal, kan het uitsluitend 'vergroenen' van de vloot leiden tot een verdere 'lock-in' in het huidige, door de auto gedomineerde systeem, dat meer problematische neveneffecten met zich meebrengt dan de uitstoot van broeikasgassen alleen. In een toekomstscenario waarin de techniek ons redt van de

opwarming van de aarde is CO₂ misschien geen probleem meer, maar de druk op groene ruimte en hun ecosystemen, congestie, verkeersongelukken en ongebreidelde suburbanisatie zullen alleen maar toenemen. Des te meer de (groene) auto aan populariteit wint, des te meer het landschap transformeert naar autolandschap met spreiding, functiescheiding en schaalvergroting. Andere opties vallen weg, omdat openbaar vervoer afhankelijk is van voldoende massa en actieve vormen van transport te lijden hebben onder de groeiende afstanden. Of zo'n transportsysteem echt duurzaam genoemd kan worden, is op zijn minst twijfelachtig te noemen.

Een sociaal-politieke uitdaging

De transitie naar duurzame mobiliteit vraagt, zo betogen beide wetenschappers, niet alleen investeringen in laboratoria en subsidies voor opkomende nichetechnologieën, maar vooral ook een omslag in het maatschappelijke en politieke denken. Banister: 'We hebben de neiging om op een vrij beperkte manier naar transportproblemen te kijken, en op de manier waarop we dat altijd al deden. We hebben bijvoorbeeld files, dus kijken we of we iets aan de stoplichten kunnen doen, of we bouwen er een stukje weg bij, terwijl dit denken vragen stelt als: hoe kunnen we onze maatschappij effectiever inrichten? Maar als er dan eens een slimmerik langskomt die zegt dat we de hele notie van transportplanologie maar eens in heroverweging moeten nemen, dan wordt men daar al snel vrij nerveus van.' Ook Geels meent dat de voornaamste uitdagingen niet alleen op technologisch, maar vooral ook op sociaal-politiek vlak liggen. 'Voor de transitie naar duurzame mobiliteit heb je een sterke overheid nodig. Het is niet eens zozeer dat overheden in de zak zijn van automobiefabrikanten, maar overheden hebben niet zoveel zin om in te gaan tegen wat consumenten willen, want dan ben je een soort "nanny state". Dus komt er geen druk op het regime om radicaal te zijn.'

Voor de transitie naar duurzame mobiliteit heb je een sterke overheid nodig

De economische crisis helpt ook niet mee met het creëren van publieke verontwaardiging en politieke wil, aldus Geels. 'Tussen 2004 en 2008 was er een "window of opportunity", waarin een hoge olieprijs samenviel met een zeer hoge bezorgdheid voor klimaatverandering. Die publieke opinie is heel belangrijk, want het creëert druk op beleidsmakers om iets te doen. Vanaf 2010-2011 zie je echter dat het vanwege de crisis echter heel snel omlaag gaat met de publieke interesse in klimaatverandering.' De industriële lobby gebruikt de crisis dan ook gretig als argument, net als in de jaren zeventig. Het gevolg is dat we geen strengere emissie-eisen krijgen, maar juist de teugels laten vieren. Pas wanneer de problemen die klimaatverandering met zich meebrengt nog duidelijker zichtbaar worden, is er waarschijnlijk weer nieuwe actiebereidheid te vinden.

Daarmee lijkt het huidige mobiliteitssysteem in ieder geval op korte termijn niet klaar voor systematische veranderingen. Aanpassingen in de wereld van verkeer en vervoer zijn eerder gradueel dan revolutionair te

noemen. Met name de auto blijkt een goede 'territorial adapter', die uitstekend mee kan bewegen met geleidelijke koerswijzigingen. Geels is sceptisch over het huidige tempo van dergelijke incrementele veranderingen. 'Vergeleken met andere sectoren is het mobiliteitsdomein één van de lastigste, omdat een echte markt voor duurzame producten volledig ontbreekt. Bovendien zijn er voor de auto wel vier, vijf verschillende niche-innovaties in ontwikkeling, waardoor iedereen blijft afwachten. Niemand wil immers op het verkeerde paard wedden. Dat is begrijpelijk, maar incrementele verandering gaat veel te langzaam.' Nog altijd prevaleert de reflex om de toevoer van goedkope olie veilig te stellen boven het werken aan echte duurzaamheid. Banister: 'In Amerika zegt men op het moment dat we nu "fracking" (hydraulic fracturing) hebben, en dat dat ons energieprobleem opgelost heeft, dus is het weer business as usual, in ieder geval op korte termijn. Daar zit in zekere zin wel een gevaar in.'

Voorbij de technologische fix

Toch is er ook reden om optimistisch te zijn over een duurzame toekomst voor ons mobiliteitssysteem, zo vinden zowel Banister als Geels. Beide zien reële mogelijkheden voor een transitie naar duurzame mobiliteit – waarin de techniek een rol speelt, maar niet de exclusieve focus heeft. In het bijzonder zien ze grote potentie voor de stad als het decor voor een transitie naar duurzame mobiliteit. 'Steden zijn vaak koplopers, waarin verandering als eerste tot stand kan komen', aldus Geels. 'Bij transities in het verleden is dat ook heel vaak gebeurd: denk bijvoorbeeld aan het uitrollen van het elektriciteitsnet, dat heel lokaal in steden begon, of aan benzinestations.' Op stedelijk niveau zouden plug-in hybride auto's, die zowel een elektrische als een verbrandingsmotor hebben, een brugtechnologie kunnen zijn, mits het huidige kip-of-ei-dilemma, tussen plug-ins enerzijds en laadpunten anderzijds, kan worden beslecht.

Banister ziet voor steden eveneens een centrale rol weggelegd, maar wil daarin nog een stap verder gaan. 'Kunnen we, in scenario's voor de toekomst, ons steden zonder auto's indenken? Als de kwaliteit van het openbaar vervoer zo goed is, als de afstanden kort zijn, is er dan nog een rol voor de auto weggelegd in de stad?' Banister verwijst daarbij naar de trend dat de auto aan populariteit inlevert bij de jeugd. In de Verenigde Staten, Australië, Japan en de Scandinavische landen zien we een afname in rijbewijsbezit, autobezit en/of autokilometers onder jongvolwassenen. In het Verenigd Koninkrijk, zijn thuisland, daalde het aantal kilometers als autobestuurder onder twintigers over de periode 1996-2006 met 30 procent. De daling zette in ruim voor de economische crisis. Zou het een voorteken voor het verdwijnen van de stadsauto kunnen zijn? Banister: 'De mogelijkheden zijn in dat geval enorm, aangezien er een grote hoeveelheid ruimte vrij zou komen, dat groene ruimte zou kunnen worden, of het zou opengesteld kunnen worden als voetgangerszone, voor fietspaden, of voor openbaar vervoer. Dat is in essentie een non-technologische transitie.' In een stad als Londen bestaat een goede voedingsbodemp voor zo'n transitie: zeventig procent van alle verplaatsingen is daar korter dan vijf kilometer, de auto vervult er steeds meer een bijrol. Ook Geels ziet veel mogelijkheden in het verdichten van steden en het verkleinen van de reisafstanden, maar tekent daar wel bij aan dat veranderingen in de ruimte waarschijnlijk nog langzamer zullen gaan dan in de voertuigtechniek en infrastructuur.

Een andere route waarlangs een transitie naar duurzame mobiliteit tot stand zou kunnen komen, is de mogelijkheid om meer ontspannen om te gaan met het idee van eigendom in het transportsysteem, meent Banister. Hij volgt daarbij impliciet het gedachtegoed dat gepopulariseerd werd door Jeremy Rifkin in 'The Age of Access' uit 2000. Een auto staat meer dan 95 procent van de tijd geparkeerd. Dat is een verspilling van een nuttig vervoersmiddel en van de ruimte, zeker in de stedelijke context. 'Toegang zou centraal moeten staan. Je wilt geen auto, je wenst een comfortabele verplaatsing van deur tot deur.' De eerste tekenen van verandering in deze richting zijn al zichtbaar, aldus Banister. 'Mobiele technologie maakt het makkelijker om altijd en overal een reis te plannen. Binnen enkele jaren moet dit real-time kunnen van deur tot deur, met alle modi, en gepersonaliseerd op basis van jouw mogelijkheden'.

Zo'n netwerk, aangevuld met bijvoorbeeld taxi's en huurauto's voor langere afstanden, zou het in eigendom hebben van een auto voor veel mensen overbodig maken. Veel van de benodigde infrastructuur is er al. Banister: 'We moeten vooral zien dat we de bestaande capaciteit beter benutten.' Nieuwe concepten waarbij toegankelijkheid op die manier centraal staat zijn echter nog onvoldoende onderdeel van de planningspraktijk. Ook hier geldt echter: op wat noodzakelijke verbeteringen in mobiele internettechnologie na, is dit scenario uitvoerbaar met de techniek die ons op dit moment al ter beschikking staat.

Je wilt geen auto, je wenst een comfortabele verplaatsing van deur tot deur

Wat deze transitie-scenario's gemeen hebben, is dat ze afstappen van het traditionele mobiliteitsparadigma, waarin transport bestaat uit een aantal afzonderlijke modaliteiten. Banister: 'De conventionele manier om naar het mobiliteitssysteem te kijken, is om het te zien als een verzameling zo goed als van elkaar gescheiden vormen van transport. Maar als je transport als een dienst beschouwt in plaats van een serie modaliteiten, en je maakt slim gebruik van mobiele communicatietechnologie, dan heb je veel meer flexibiliteit om het mobiliteitssysteem anders vorm te geven.'

Kansen voor systeeminnovatie

De rol van technologische innovatie voor een transitie naar duurzame mobiliteit wordt in de ogen van Banister en Geels zo niet minder belangrijk, maar wel anders. De techniek zal ons niet zozeer een directe 'fix' voor ons duurzaamheidsprobleem bieden, maar wel nieuwe instrumenten om bredere maatschappelijke veranderingen te helpen bewerkstelligen.

De kans is echter groot dat dit een proces van de lange adem zal worden, aangezien de techniek voorlopig nog wordt ingezet om de zaken juist zoveel mogelijk hetzelfde te houden. Geels: 'Men is nu vooral bezig met transformatie van het bestaande, dat voor automobielfabrikanten nog redelijk dicht bij hun bestaande competenties blijft.'

Op de langere termijn moeten we voorbij "greening cars"

Maar op de langere termijn moeten we voorbij "greening cars", naar een bredere systeeminnovatie'. Ook Banister meent dat de huidige focus nog te veel ligt op simpele technologische substitutie, in plaats van een reconfiguratie van het mobiliteitssysteem zelf. 'In het denken over bijvoorbeeld de elektrische auto proberen we nu alleen de bestaande auto te vervangen, in plaats van dat we zeggen: aha, hier is een mogelijkheid om de rol van de auto te herzien. De huidige auto heeft het in de laatste honderd jaar het uitstekend gedaan. Waarom zouden we dat alleen willen kopiëren, in plaats van het in een iets andere richting te sturen?'

Er lijken daarmee zeker goede mogelijkheden te bestaan om een transitie naar duurzame mobiliteit in gang te zetten. Investerings in zowel 'harde' nieuwe technologieën (zoals batterijelektrische en waterstofauto's) als 'zachte' technologieën (zoals intermodale, real-time reizigersinformatie) blijven daarbij onverminderd belangrijk. Dergelijke technologische innovaties zijn echter geen eindstation, maar bieden bovenal een uitgelezen kans om na decennia van relatieve stabiliteit opnieuw na te denken over de fundamentele inrichting van ons mobiliteitssysteem. Daarmee gaat de transportplanologie een buitengewoon spannende toekomst tegemoet.

Florian Langstraat (florianlangstraat@gmail.com) volgt de onderzoeksmaster Urban Studies aan de Universiteit van Amsterdam en is redacteur van AGORA. Toon Zijlstra (toon.zijlstra@uantwerpen.be) is promovendus aan het departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen.

Literatuurselectie

- Gilbert, R. & A. Perl (2010) Transport Revolutions: moving people and freight without oil. Gabriola Island, BC: New Society Publishers
- Le Vine, S. & P. Jones (2012) On the move, making sense of car and train trends in Britain. London: RAC Foundation
- Renne, J.L. & B. Fields (2013) Transport Beyond Oil: Policy Choices for a Multimodal Future. Washington, DC: Island Press
- Schwanen, T., D. Banister & J. Anable (2011) Scientific research about climate change mitigation in transport: A critical review. Transportation Research Part A, 45, pp. 993-1006
- UK Energy Research Centre (2007) The Rebound Effect: an assessment of the evidence for economy-wide energy savings from improved energy efficiency. London: UK Energy Research Centre.

Boekrecensie Een hinderlijke paradox

Marco te Brömmelstroet

Het boek 'Moving Towards Low Carbon Mobility', verschenen onder redactie van Moshe Givoni en David Banister, start met een hoge mate van urgentie. Mobiliteit van mensen en goederen is explosief toegenomen en negatieve effecten hiervan zijn potentieel catastrofaal. Voornamelijk de bijdrage aan CO2-uitstoot is volgens de schrijvers een groot probleem. Kortom, systematische verandering is nodig en dit boek geeft daarbij, in twee delen, de benodigde inzichten. In het eerste deel worden tien elementen van het complexe mobiliteitssysteem en hun relatie met CO2 uitgediept: van technologie en logistiek tot mobiliteitscultuur en transitietheorie. In het tweede deel wordt hierop verder gebouwd tot een aantal beleidsrichtlijnen.

Het is lastig om in een geëdit boek een duidelijke structuur en overeenkomstige kwaliteit aan te bieden, toch is dit boek daar goed in geslaagd. Er is aandacht voor samenhang en er wordt in het algemeen een hoog niveau gehaald. De uiteenlopende onderwerpen geven de lezer een breed overzicht van relevante academische inzichten. Vooral de hoofdstukken over mobiliteitscultuur en transitietheorie bieden veel nieuwe inzichten. Alhoewel de ruimte per onderwerp beperkt is en er daardoor soms wat diepgang ontbreekt, zijn deze tien hoofdstukken en de toegevoegde referentielijst uitstekende startpunten voor verdere kennisvergaring. De enige tegenvallers zijn de laatste twee hoofdstukken. Door onnodige herhaling enerzijds en het niet consistent gebruiken van eerder ontwikkelde inzichten anderzijds bekruipt de lezer het gevoel dat deze conclusies al voorafgaand aan deel 1 zijn geschreven. Het boek leent zich dan ook niet echt om van kaft tot kaft te lezen. Het is aan te raden om eerst hoofdstuk 1 te lezen en vervolgens de laatste vijf hoofdstukken (12 tot en met 16). De tussenliggende tien hoofdstukken dienen dan vooral als naslagwerk of zijn, met hun uitgebreide referenties, een mogelijk startpunt voor lezers die in één aspect van het mobiliteitssysteem geïnteresseerd zijn.

Naast deze waardevolle bijdrage, raakt het boek ook een vervelende paradox van de vervoersplanologie. De boodschap en toon van het boek slingert continu heen en weer tussen het leveren van academische verdieping en verbreding, en een reductionistische en normatieve boodschap. Soms expliciet, maar nog vaker impliciet. Dit komt vooral tot uitdrukking in de meermalige confrontatie van twee benaderingen: enerzijds een holistische en complexe weergave van het mobiliteitssysteem en de daarmee gepaard gaande nederigheid van onderzoekers en experts; anderzijds een oproep tot een nauw gedefinieerde focus op het oplossen van één problematische variabele: de bijdrage aan CO2-uitstoot.

Zo krijgt de lezer in ieder hoofdstuk een overzicht van recente wetenschappelijke inzichten over complexe feedback tussen allerhande variabelen, zoals levensstijlen, mobiliteitskeuzes, en sociale, culturele en gedragsvraagstukken. Maar vooral wordt keer op keer terecht benadrukt dat er nog steeds, zoals zo vaak, over vele inzichten academisch debat bestaat (bijvoorbeeld over het wel of niet bestaan van latente vraag naar automobilititeit) en dat over grote delen van het complexe systeem nog maar weinig geconsolideerde kennis aanwezig is. Op basis hiervan wordt logischerwijze herhaaldelijk opgeroepen om afscheid te nemen van de simplistische en zelfverzekerde huidige kijk op het mobiliteitssysteem.

Met name de sterke focus op reistijdwinst wordt hierbij als naïef en achterhaald neergezet, vooral door David Banister in hoofdstuk 15. Vervolgens wordt hiertegenover echter een net zo naïeve en simplistische focus op CO2-reductie gezet als oplossing. Deze politieke boodschap komt in het licht van de rest van het boek naïef, zo niet onbenullig over. Logischer zou zijn om met dit boek ook kritisch te reflecteren over deze nieuwe politieke versimpeling. Hiermee zou niet enkel de boodschap en relevantie van het boek overeind blijven, maar zouden ook meerdere mogelijke oplossingen en hun onderlinge conflicten kunnen worden besproken. Het boek zou kunnen eindigen met richtlijnen voor verder onderzoek in plaats van met een beoogde beleidsinterventie. Hierdoor wordt het boek onnodig politiek, en lopen de schrijvers het risico om de academische blik onnodig te versmallen en wellicht hierdoor actief bij te dragen aan een nieuwe 'lock-in'.

Op basis van recente debatten in de rol van academische kennis in de maatschappij zou ik willen poneren dat het aan wetenschappers is om niet te focussen op het benadrukken van bepaalde paden naar de toekomst, zoals het boek afsluit, maar om juist nieuwe paden en toekomst te verkennen en te doorgronden. In dit boek lopen beide richtingen soms hinderlijk door elkaar.

Marco te Brömmelstroet (M.C.G.teBrommelstroet@uva.nl) is universitair docent aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam. Een Engelstalige versie van deze recensie is gepubliceerd in Transport Reviews.

Givoni, M. & D. Banister (2013) (eds.) Moving towards low carbon mobility. Cheltenham: Edward Elgar.

Vrije ruimte

Parijse Mode

Kris Peeters

Of ik een column zou willen schrijven met daarin een langetermijntoekomstscenario voor een transitie naar duurzame mobiliteit? In 600 woorden alstublieft? En ik zeg daar dan 'ja' op, ijdeltuit die ik ben. Laat ik al beginnen met 'langetermijntoekomstscenario' aan elkaar te schrijven. Om woorden te sparen.

Maar verder? Is de vraag wel correct? Wekt het woord 'langetermijn' niet te veel de indruk dat we nog tijd op overschot hebben en dat de veranderingen geleidelijk zullen gaan? En voedt het woord 'scenario' niet de illusie dat het allemaal volgens het boekje zal verlopen? Ons boekje dan nog wel? Eerlijk gezegd: dat denk ik. De dag waarop ik dit schrijf staat de helft van de Parijse auto's aan de kant. Omdat ze niet mogen rijden wegens smogalarm. 'Alternerend rijden' heet dat eufemistisch, maar de andere helft staat stil in de file. Of rijdt wel, maar is op zoek naar een parkeerplaats en wil dus eigenlijk stilstaan. Ik voorspel: over enkele decennia lachen we hiermee.

Het automobilisme beukt tegen z'n grenzen aan

Het automobilisme resulteert niet langer in de zorgeloze mobiliteit die we er ooit van verwachtten. Het beukt tegen z'n grenzen aan: ruimtelijk, ecologisch, medisch, economisch, energetisch, noem maar op. Het is superkwetsbaar geworden. Om het systeem in de soep te laten draaien, hoeft er omzeggens niets te gebeuren. Vandaag fijnstof. Morgen een sputterende olietoevoer. Dan weer een klimaatstorm. Ten slotte omdat de kerncentrales het laten afweten en ook de elektrische auto's stranden. 'Iets wat in geen enkel scenario voorzien was,' zullen we dan ter verontschuldiging zeggen. Alsof we niet konden weten dat een deugdelijk scenario voorziet in het onvoorzienbare. Klinkt moeilijk, maar misschien moeilijker dan het is.

Terwijl academici zich het hoofd breken over transitie-scenario's voor de lange termijn, terwijl ingenieurs koortsachtig nieuwe technologieën ontwikkelen, terwijl politici zich wanhopig afvragen hoe ze de veranderingen verkocht krijgen aan hun van de auto afhankelijk geworden achterban, terwijl marketeers de realiteit negeren en auto's op lege wegen aanprijzen, trekken de Parijzenaars zich vandaag uit de slag. Terwijl iedereen denkt dat het om een 'uitzonderlijke situatie' gaat en dus

niemand oplet, zullen de Parijzenaars vandaag de toekomst uitvinden. Om te beginnen door enkele atavismen uit de kast te halen. Plannen en organiseren, bijvoorbeeld. Waardoor ze minder leeg zullen rondsjezen en het onderscheid maken tussen noodzakelijke en niet-noodzakelijke verplaatsingen. Dat klinkt saai, maar in een door 'alles-altijd-onmiddellijk-overal'-gekenmerkte samenleving die het gewend is te morsen met mobiliteit, is het behoorlijk revolutionair. En taboedoorbrekend. Is 'minder verkeer' normaal niet bespreekbaar, de komende dagen zullen de Parijzenaars ontdekken dat minder verkeer niet per definitie minder mobiliteit betekent. Indien verstandig aangepakt, juist méér.

Ze zullen terugvallen op hun metro. Ze zullen merken dat ze nog te weinig deelfietsen hebben. Sommigen zullen zelf een fiets aanschaffen en met de conciërge afspraken maken over de stalling ervan. Ze zullen herontdekken dat je al flanerend ook op je bestemming geraakt en dat dit aangenamer en makkelijker is in het stadscentrum, met z'n mix aan functies, dan in de banlieue, waar het modernistische 'scheiden' nu echt wel doet lijden. Ze zullen de kleine Supermarché in de eigen wijk weer waarderen, evenals de gedecentraliseerde diensten – in een land dat centralisatie al eeuwen ziet als een toonbeeld van efficiëntie. Ze zullen afspraken maken met elkaar, eerst alleen praktische, daarna ook amicale. Verwonderd zullen ze vaststellen dat een halvering van het autoverkeer zorgt voor een verdubbeling van de 'convivialité'.

Na wat oefening zullen ze zich afvragen wie er nog zit te wachten op de futuristische zero-emissie-voertuigen die de boekjes al jaren aankondigen. En ten slotte zullen ze eens diep ademhalen. Van opluchting. En gewoon omdat het weer kan.

Kris Peeters (deanderekris@gmail.com) is politicoloog, antropoloog en verkeersdeskundige. Hij is auteur van onder meer 'De file voorbij' (2010). In april verschijnt zijn boek 'Weg van mobiliteit' bij uitgeverij Vrijdag.



Foto: Chris Waits

Vrije ruimte Mobiliteit als optie

Luca Bertolini

Er zijn twee mogelijke antwoorden op de vraag wat mijn ideale eindbeeld van een transitie naar duurzame mobiliteit is. Het eerste is dat ik er geen heb. De transitie naar duurzame mobiliteit is niet gebaat bij eindbeelden, maar eerder bij een voortdurend debat over wat het probleem eigenlijk is, en het voortdurend experimenteren met potentiële, en noodzakelijk voorlopige oplossingen. Dit omdat de transitie naar duurzame mobiliteit geen oplosbaar probleem is, maar een dilemma: we weten dat we moeten, maar we willen, of kunnen niet. Dit maakt het benoemen van eenduidige eindbeelden onmogelijk. Punt. Maar ook verder, want ik weet dat ik hiermee niet weggom.

Dus laten we nu naar het tweede mogelijke antwoord gaan: minder zuiver, maar wellicht prikkelender. Het begint met het duiden van dat dilemma. Het zit zo: we zijn afhankelijk van mobiliteit voor ons welzijn en welbevinden, maar onze mobiliteitspraktijken zijn op geen enkele manier houdbaar op de lange termijn. De lijst van redenen is lang: klimaat, energie, biodiversiteit, landschap, openbare ruimte, gezondheid, gemeenschap, en nog meer. Een 'ideaal eindbeeld' moet dit dilemma beheersbaar maken. Maar een dilemma kan je niet 'oplossen'. Het moet van twee kanten komen.

De zoektocht naar het eindbeeld moet op honderden manieren tegelijk

De claim op niet of moeilijk hernieuwbare hulpbronnen van mobiliteitspraktijken moet radicaal minder, maar – en dit is een cruciaal punt – we moeten ook minder afhankelijk van mobiliteit worden. Mobiliteit moet meer een optie worden (zoals bij een incidenteel bezoek aan een vriend of een zakelijke relatie) en minder een noodzaak (zoals bij dagelijks forensen of voedsel dat de wereld rondreist).

De zoektocht naar dat ideale, maar steeds verschuivende, eindbeeld moet op honderden manieren tegelijk, want kansen en bedreigingen zitten in iedere hoek van de samenleving. Ja, elektrisch vervoer. Ja, en nog beter, niet-gemotoriseerd vervoer, of virtuele verplaatsingen. Maar ook, ja, meer focus van het dagelijks leven op het lokale, en meer selectief en incidenteel langeafstandsverplaatsingen aangaan. Utopie? Ja en nee. Ja, het lijkt een utopie, want onze samenleving steunt op

allerlei manieren op zeer lage transportkosten, die de bredere, op lange termijn negatieve impact van vervoer totaal negeren, en die in de weg staan van een overgang naar radicaal zuiniger vervoer. Nee, het lijkt geen utopie, want er zijn nu al voorbeelden waar dit lijkt te lukken. We zien bijvoorbeeld, met name bij jongeren en in steden, mobiliteitspraktijken ontstaan waar nabijheid het lijkt te gaan winnen van fysieke afstand, met navenant meer lopen en fietsen (naast meer internetten), en minder autorijden. Dit zijn geen losers of milieuactivisten, maar veelal hippe mensen die hun status niet meer aan het bezitten van een auto lijken te ontnemen, maar eerder aan toegang tot wat ze op dat moment leuk of nodig vinden. Mobiliteit is een van de opties om dit te bemachtigen, maar niet de enige.

Geen, of in ieder geval minder, mobiliteitsafhankelijkheid in deze opkomende praktijken dus. Gewoon opschalen dan? Zo makkelijk is het ook weer niet, want hier komt het dilemma weer opdoemen: minder auto, en meer lopen en fietsen, maar naar het lijkt ook meer vliegen, veel meer. Nog steeds goed voor een aantal dimensies van het duurzaamheidsdilemma (denk aan landschap, openbare ruimte, gezondheid of gemeenschap) maar desastreus voor andere (denk aan klimaat of energie). Dit brengt mij alsnog terug bij mijn eerste antwoord. We moeten blijven discussiëren: over welke aspecten van dit meerkoppige probleem we willen gaan aanpakken, over welke oplossingen we de moeite waard vinden om mee te gaan experimenteren, over wat de criteria zijn om die experimenten als geslaagd of gefaald te beschouwen.

Misschien is dit wel mijn belangrijkste punt. Het debat over de transitie naar duurzame mobiliteit moet uit de kringen van deskundigen, bureaucraten en geïnteresseerde bedrijven, en in het midden van de maatschappij. Het gaat tenslotte over tamelijk fundamentele zaken: over wat wij geluk vinden, en welke mate van risico voor onszelf en anderen we acceptabel vinden om dat geluk te bereiken.

Luca Bertolini (L.Bertolini@uva.nl) is hoogleraar Planologie aan de Universiteit van Amsterdam.

AGORA

Jubileumnummer

Universiteit

Thema: Slow science | Publicatiecultuur | Binde planologie
Campusontwikkeling | Legendijks klassieker | Samen opleiden | AGORA 2009-2013

word abonnee!

kijk op www.agora-magazine.nl

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

Starters in Amsterdam: nieuwe ongelijkheden?

CASUS Cody Hochstenbach

Schier eindeloze wachttijden, exorbitante huurprijzen en drukbezochte woningbezichtigingen. Krachte op de Amsterdamse woningmarkt zorgt ervoor dat starters moeite hebben met het volgen van een wooncarrière in de stad. Via rommelige woontrajecten en slimme zoekstrategieën weten veel jonge huishoudens toch hun weg te vinden.

Het afgelopen jaar verwelkomde Amsterdam, eerder dan verwacht, haar 800.000ste inwoner. Als gevolg van een versnellende bevolkingsgroei van Amsterdam wordt de woningmarkt steeds krappere. Beleidsmatig bestaan er zorgen dat vooral jonge, startende huishoudens in toenemende mate moeite hebben met het verkrijgen van toegang tot de Amsterdamse woningmarkt en, vervolgens, met het maken van een wooncarrière binnen de stad. Het ontbreken van een passend betaalbaar aanbod en een woningmarkt die op slot zit, zouden ervoor zorgen dat jonge huishoudens vast komen te zitten in een benarde positie op de woningmarkt.

Het is dan ook opmerkelijk dat juist het aantal jonge, startende huishoudens bovengemiddeld toeneemt en dat zij bovendien veelal nog steeds in staat zijn een woning te vinden in de meest populaire buurten van de stad. Zo trekken populaire en prijzige buurten als de Jordaan, de Pijp en de Rivierenbuurt onverminderd veel starters (Figuur links) en net afgestudeerden (Figuur rechts). Daarnaast verhuizen veel starters naar opkomende, gentrificerende buurten als De Baarsjes (in Oud West) en de Indische Buurt (in Oost).

Hoe is het mogelijk dat starters, ondanks hun benarde positie op de woningmarkt, zo goed in staat zijn in de populairste buurten van de stad een woning te vinden? Op basis van interviews met starters blijkt dat de ideaaltypische lineaire wooncarrière, waarbij iedere verhuizing een verbetering van de woonsituatie met zich meebrengt, niet meer voldoet. Het concept van 'housing pathways', vrij vertaald woontrajecten, vormt een geschikter analytisch kader.

Woontrajecten verlopen rommelig en worden gekenmerkt door (onverwachte) onderbrekingen, tijdelijke woonsituaties en stappen terug. Desondanks weten veel starters deze chaotische woontrajecten juist in hun voordeel te gebruiken. Opvallend genoeg spelen financiële middelen hierbij veelal geen doorslaggevende rol. Het werk van de Franse socioloog Bourdieu is van belang bij het zoeken naar een betere verklaring. Bourdieu definieert, eenvoudig gezegd, een reeks kapitaalvormen. Naast economisch kapitaal bestaan ook sociaal, cultureel en symbolisch kapitaal. Het al dan niet bezitten van deze andere kapitaalvormen blijkt een nauwkeurigere verklaring te bieden voor de mate van succes op de woningmarkt voor jonge huishoudens.

Onderbreking van de wooncarrière

Verskillende factoren maken het volgen van een lineaire wooncarrière binnen de Amsterdamse woningmarkt vooral voor starters moeilijk. Zo bevindt 47 procent van de woningvoorraad zich in de sociale huursector, waarvoor een gemiddelde wachttijd van 11,5 jaar geldt. In de populairste delen van de stad is dit zelfs meer dan 16 jaar (als er al woningen vrij komen). Bovendien geldt er een vastgesteld maximum jaarinkomen (€34.229 in 2013). De koopsector is het afgelopen decennium aanzienlijk gegroeid tot bijna 30 procent van de voorraad. Dit gaf in eerste instantie startende huishoudens de kans een woning te kopen. De financiële crisis heeft het verkrijgen van een hypotheek echter bemoeilijkt. Bovendien biedt de koopsector doorgaans niet de flexibiliteit die starters zoeken.

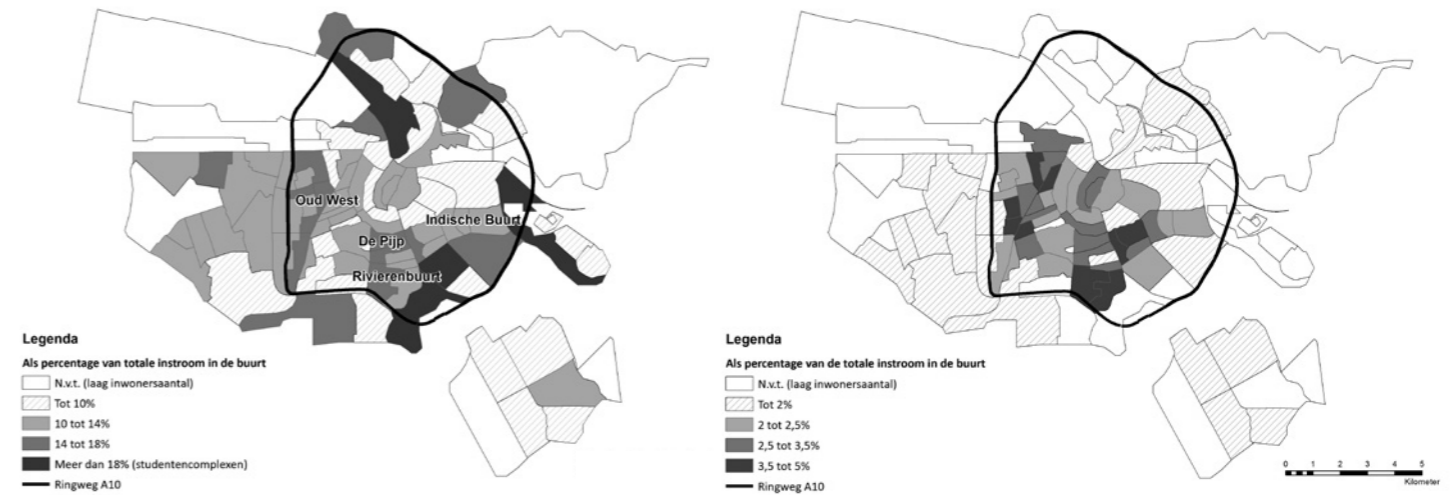
De vrije huursector is niet alleen klein maar doorgaans ook duur, waarbij het ontbreekt aan een middensegment. De meeste huurwoningen die op de markt komen hebben een kale huur van meer dan €900 per maand. Er bestaat wel een goedkopere vrije huursector zonder officiële wachtlijst, de zogenaamde particuliere kernvoorraad, maar deze woningen worden vaak onderhands verhuurd en komen daardoor niet op de markt terecht.

Opvallend is de wijze waarop veel starters bovendien uitgesloten worden van een woning in de vrije huursector. Strengere inkomenseisen en andere aanvullende voorwaarden vormen hier het grootste struikelblok, zo blijkt onder andere uit het volgende citaat: 'in principe stonden we er best voor open om €1000 per maand te betalen, dat was nog binnen onze range [...] maar ja, aan die inkomenseis [van €50.000] gingen wij nooit voldoen'. Een logische eerste stap in de wooncarrière na afstuderen wordt zo afgesneden, ook al is de huur betaalbaar.

Starters tuimelen van de ene onzekere, precaire en dure woonvorm in de andere

Mogelijke alternatieve woontrajecten

Als gevolg van deze barrières en valkuilen is het voor veel starters onmogelijk een lineaire wooncarrière te volgen. Op zoek naar woonruimte komen zij vervolgens terecht in de (semi-)illegale sectoren van de woningmarkt. Hier komt het voor dat starters keer op keer verhuizen naar tijdelijke kamers, bijvoorbeeld wanneer kennissen tijdelijk naar



Figuur 1. Instroom van starters (verlaters van het ouderlijk huis) in 2010 links en de instroom van recent afgestudeerden in 2010 rechts. Bron: Sociaal Statistisch Bestand, CBS (2013)

het buitenland gaan. Anderen krijgen te maken met schimmige verhuurpraktijken van louche pandjesbazen. Deze starters tuimelen van de ene onzekere, precaire (maar doorgaans dure) woonvorm in de andere. Een plotselinge huisuitzetting dwingt hen namelijk ook mindere opties te accepteren om niet zonder huis komen te zitten.

Desalniettemin zijn er eveneens veel starters die doelbewust in de grijze subsector van de woningmarkt zoeken en zo een chaotisch woontraject opbouwen. Het niet-gereguleerde karakter van deze 'sector' is voor hen juist aantrekkelijk. Zij huren liever een 'illegale' woning in een aantrekkelijke buurt, dan een reguliere woning ver van de binnenstad. Of, zoals één respondent stelt: 'via officiële wegen [zoeken] heeft echt geen enkele zin' – de beste opties zijn voor hen toegankelijk via het grijze circuit. Hierbij handelen ze vaak creatief om uit het zicht te blijven van de autoriteiten. Het komt bijvoorbeeld voor dat starters een relatie veinzen met de verhuurder om uit het zicht van de gemeente en belastingdienst te blijven. Illegale onderhuur biedt starters kansen, bijvoorbeeld om samen te gaan wonen zonder een lange lijst aan voorwaarden of om op leuke plekken te wonen. Deze starters nemen het onzekere, chaotische en veelal illegale karakter van deze woontrajecten voor lief om van de voordelen gebruik te kunnen maken. Bovendien weten deze jonge huishoudens keer op keer, bij iedere al dan niet noodgedwongen verhuizing, een aantrekkelijke woning te vinden.

Succesvolle chaotische woontrajecten?

Hoe is het mogelijk dat deze starters ondanks de grote onzekerheid een succesvol woontraject kunnen opbouwen? Een belangrijk element is dat deze starters bewust kiezen voor een chaotisch woontraject, deze zorgt er namelijk voordat zij constant anticiperen op een volgende verhuizing. Zo behouden zij een zekere mate van controle, zelfs na een huisuitzetting. Bovendien stelt deze bewuste keuze hen in staat niet-economische kapitaalvormen in te zetten. Deze andere kapitaalvormen zijn vooral nuttig in dit grijze, ondoorzichtige circuit.

Het merendeel van deze groep starters geeft aan via via een woning gevonden te hebben, wat het belang van sociaal kapitaal benadrukt. Dit

gaat verder dan het zoeken naar woonruimte binnen de eigen directe vrienden- of kennissenkring. Succesvolle starters geven aan dat het van groot belang is een 'zo breed mogelijk netwerk' te hebben en daarbinnen voortdurend te zoeken naar mogelijke woonopties. Vooral de goedkope particuliere kernvoorraad speelt hierbij een belangrijke rol, aangezien hier de verhuurders de woningen doorgaans onderhands verhuren. Eén respondent wist hiertoe toegang te verkrijgen via de ouders van zijn vriendin: 'ze hadden mij helemaal boven aan de wachtlijst gezet [...] die mensen dachten gewoon "die jongen moet een nieuw huis hebben" [...] Ik heb er eigenlijk niets voor hoeven doen'. Dit citaat geeft aan dat succesvolle starters, door te anticiperen op een verhuizing en het netwerk aan te spreken met weinig moeite een (goedkoop) appartement weten te verkrijgen.

Kennis van zaken

Veel succesvolle starters geven bovendien aan te kiezen voor opkomende buurten: 'Ik vind Oost ontzettend leuk [en] het gaat er ongelooflijk snel. Het is net de Pijp maar dan met grotere huizen en iets minder druk. De leuke horeca schiet hier ook uit de grond'. Dergelijke kennis van de Amsterdamse woningmarkt kan gezien worden als een toegepaste vorm van cultureel kapitaal. Zo weten starters met veel cultureel kapitaal bijvoorbeeld beter welke buurten in opkomst zijn en kunnen zij anticiperen op toekomstige gentrification processen en een buurthype en sterke prijsstijgingen voor zijn. Starters met minder kennis of cultureel kapitaal, lopen daarop achter en leren deze buurten pas kennen wanneer ze al populair zijn en het inmiddels lastig is daar een woning te verkrijgen. Ook andere vormen van cultureel kapitaal spelen een rol, zoals kennis van regelgeving en voorrangregelingen. Op die manier wisten verschillende starters een urgentiestatus (een voorrangregeling) voor de sociale huursector te bemachtigen.

Het kiezen voor de informele grijze sector gaat daarnaast gepaard met een zekere bereidheid de regels te overtreden. Dit kan 'crimineel kapitaal' genoemd worden. Het komt daarnaast ook voor in meer extreme vormen, zoals bij het volgende starterskoppel: '[wij] kenden via

via een makelaar en die [handelde] in goedkope huurwoningen. [...] Daarvoor vroeg hij een vergoeding [van €12.000], dat mocht officieel niet. Maar goed, dat hebben we maar gedaan anders kwamen we er niet in'. Dit stel accepteerde dit als een normaal onderdeel van het spel. Het (rechtmatig) terugvorderen van het bedrag wordt neergezet als een overtreding van de spelregels: 'wij hebben ermee ingestemd, dus dat vond ik dan wel heel flauw om te zeggen "ik ga het toch lekker terugvragen", dus dat heb ik niet gedaan'. Naast economisch kapitaal (de financiële vergoeding) speelden sociaal kapitaal en crimineel kapitaal een essentiële rol bij het verkrijgen van deze woning. Dergelijk crimineel kapitaal is voor veel starters van grote betekenis bij het vinden van een woning.

Economisch, sociaal en crimineel kapitaal spelen een rol bij het verkrijgen van een woning.

Gevolgen en beleid

Economisch kapitaal is dus onder starters niet de drijvende kracht achter het vinden van een woning. Alternatieve kapitaalvormen zijn daarentegen wel essentieel voor een succesvol woontraject. Zij kunnen fungeren als vervanging voor economisch kapitaal – starters hebben doorgaans immers (nog) geen hoog inkomen of groot vermogen. Dit faciliteert de formatie van chaotische woontrajecten die zich grotendeels afspelen in het grijze circuit. In de reguliere, officiële sectoren van de woningmarkt zijn alternatieve kapitaalvormen namelijk van minder nut.

De druk op de woningmarkt zet veel starters aan een dergelijk chaotisch traject te volgen – dit zorgt ervoor dat de alternatieve kapitaalvormen belangrijker worden. Hierdoor ontstaat er een groeiende ongelijkheid tussen starters op niet-financiële basis. Zo hebben starters die opgegroeid zijn in Amsterdam of de regio doorgaans een groter sociaal netwerk ter beschikking en hebben zij meer kennis van de stad en de lokale woningmarkt. Het belang van alternatieve kapitaalvormen zorgt echter ook voor een groeiende ongelijkheid op basis van sociale achtergrond. Starters afkomstig uit een hoger opgeleid milieu bezitten bijvoorbeeld eerder de benodigde overige kapitaalvormen dan starters uit minder hoogopgeleide milieus. Dit kan ertoe leiden dat klassenverschillen sterker benadrukt worden, terwijl deze in een latere levensfase al tot uiting komen op basis van economisch kapitaal. Tevens hebben studenten een voordeel ten opzichte van niet-studenten. Starters die niet gaan studeren en direct gaan werken, hebben doorgaans andere woonvoorkeuren. Zij willen bij het verlaten van het ouderlijk huis vaak direct een zekere woonsituatie. Het resultaat is dat zij achteraan moeten sluiten in de wachtlijst voor sociale woonruimte, of op zoek moeten naar een duurdere huur- of koopwoning.

Het belang van chaotische woontrajecten en de daaropvolgende nieuwe ongelijkheden voegen een nieuwe dimensie toe aan de discussies over de positie van starters op de Amsterdamse woningmarkt. Het idee van een wooncarrière met een reeks logisch op elkaar volgende stappen voldoet niet. Toch is het beleid van overheden en woningcorporaties

hierop gericht. Er lijkt consensus te bestaan dat het aanbod middensegmentwoningen (met een huur tussen de €700 en €900) vergroot dient te worden om starters en middeninkomens plek te bieden.

Ook initiatieven als 'woningdelen' en tijdelijke 'vijf-jaren contracten' faciliteren een dergelijke vervolgstap in de wooncarrière. Dit zal echter niet het einde van de chaotische woontrajecten betekenen. De huren in de vrije sector blijven fors, de vraag groot, en alternatieve kapitaalvormen kunnen nauwelijks ingezet worden. Dit zal er voor zorgen dat sommige starters nog steeds uit noodzaak een chaotisch woontraject moeten doorlopen of er juist bewust voor kiezen. Het gevaar bestaat dan ook dat de almaar toenemende druk op de woningmarkt, ondanks deze nieuwe beleidsinitiatieven, een grotere afhankelijkheid van chaotische woontrajecten bewerkstelligt en zo verschillende vormen van ongelijkheid versterkt.

Cody Hochstenbach (c.hochstenbach@uva.nl) is promovendus stadsgeografie aan de Universiteit van Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op het onderzoeksrapport 'Duurzame Toegankelijkheid van de Amsterdamse Woningmarkt voor Starters' uit 2013.

Literatuurselectie

- Boterman, W.R., C. Hochstenbach, R. Ronald & M. Sleurink (2013) Duurzame toegankelijkheid van de Amsterdamse woningmarkt voor starters. Amsterdam: Centre for Urban Studies Universiteit van Amsterdam
- Boterman, W.R. (2012) Deconstructing coincidence: How middle-class households use various forms of capital to find a home. *Housing, theory and society*, 29(3), pp. 321-338
- Bourdieu, P. (1986) The forms of capital, in: J. G. Richardson (ed.) *Handbook of theory and research for the sociology of education*, New York: Greenwood, pp. 241–258
- Clapham, D. (2002) Housing pathways: A post modern analytical framework. *Housing, theory and society*, 19(2), pp. 57-68

Boekrecensie **Ruimtelijke registers van activisme**

Nicolas Van Puymbroeck

Sociale geografie heeft de reputatie een maatschappijkritische discipline te zijn, waar de ruimtelijke verankering van ongelijke machtsverhoudingen een centrale plaats krijgt. Die reputatie dankt ze vooral aan de uitgestrekte stamboom van marxistisch geschoolde geografen, voor wie 'radicaal' nog steeds tot het academisch vocabularium behoort. Terwijl Harvey onthulde hoe structurele ongelijkheid ruimtelijk ge(re)produceerd wordt, bleef een verkenning van de ruimtelijke dynamiek van politiek activisme lang achterwege. Zo lieten kritische geografen de opbloei, verspreiding en structuur van sociale bewegingen aanvankelijk aan zich voorbij gaan. De laatste jaren is echter een inhaalbeweging gestart, en 'Spaces of Contention' vormt het eerste geredigeerde volume over 'Spatialities and Social Movements'.

Geografen moeten een rol spelen in het bestuderen van sociale bewegingen

Het boek verzamelt de belangrijkste auteurs die de ruimtelijke kenmerken van sociale bewegingen onderzochten. Vaak deden ze dit vanuit één ruimtelijk register, met name plaats, schaal, territorium of netwerk. In de inleiding wordt gewaarschuwd om de ruimtelijkheid van sociale bewegingen, en de re-actie die zij oproepen, niet te begrijpen vanuit één bevoorrecht register. Zo beschrijft Jones hoe 'regionale' bewegingen het symbolisch kapitaal van historische 'plaatsen' op hun 'territorium' inzetten in hun 'scalaire' strijd voor autonomie. Hiermee illustreert hij dat de vorm van een sociale beweging vaak net een strategische combinatie van ruimtelijke articulaties is.

Met de waarschuwing uit de inleiding in het achterhoofd, is het teleurstellend dat het boek ingedeeld blijkt volgens de afzonderlijke ruimtelijke registers. Het eerste deel gaat over plaats, gevolgd door territorium en schaal, om te besluiten met netwerken. Ook hier waagt men zich dus niet aan een combinatie van registers om activisme beter te begrijpen. De meerwaarde van dit boek ligt daarom elders. In plaats van registers te combineren, toont elk deel dat men met één register nog verschillende kanten op kan.

In het eerste luik over de 'plaats' van sociale bewegingen, onderzoekt Mitchell hoe de aanhoudende privatisering van publieke 'plaatsen' de ruimte voor verzet en actie letterlijk verkleint. Martin daarentegen ziet 'plaats' in haar bijdrage niet zozeer als een concrete locatie, maar veeleer

als een discursief frame dat sociale bewegingen als een retorisch instrument inzetten tijdens politieke strijd.

Het tweede luik bespreekt de rol van 'territorium' en 'schaal'. Terwijl Agnew en Oslender beschrijven hoe in Latijns-Amerika sociale bewegingen binnen de natiestaat eigen 'territoria' afbakenen, bestudeert Mayer hoe bewegingen flexibel omspringen met hun ruimtelijke organisatie. Bewegingen die in steden ontstonden zoeken hun heil op hogere 'schaal', terwijl transnationale bewegingen tezelfdertijd hun actierrein naar steden verschuiven.

In het derde luik zien Davies en Featherstone de netwerkstructuur van sociale bewegingen als de sleutel van hun creativiteit. Door zowel Rutland als Zhao wordt echter aangegeven dat niet-menselijke materiële actoren, zoals de gebouwde omgeving, een belemmerende impact kunnen hebben op het ontstaan van sociale 'netwerken' van activisten. Dankzij het spectrum aan mogelijke invullingen van de verschillende ruimtelijke registers biedt het boek een overtuigend argument dat geografen een rol hebben in het bestuderen van activisme. Helaas blijft het boek aanvoelen als een losse collectie papers die een breder theoretisch kader missen. Naast een beschrijving van de ruimtelijkheid van activisme, lijkt de tijd rijp voor een theoretische verklaring. Wanneer en waarom worden bepaalde ruimtelijke registers 'geactiveerd'? Wie oefent er controle uit over de ruimtelijke dynamiek van sociale bewegingen? En welke middelen zijn nodig en noodzakelijk om activisme in gang te zetten?

Geografen kunnen te rade gaan bij de analyses van radicale marxisten om de structurele condities te bepalen waaronder sommige uitingen van verzet meer waarschijnlijk zijn. Ook samenwerking met disciplines die reeds langer sociale bewegingen bestuderen is een optie. Het allereerste hoofdstuk van het boek biedt alvast een precedent. Vanuit de politieke wetenschappen wordt het ruimtelijk repertoire van sociaal protest gerelateerd aan pogingen van de staat om activisme te stigmatiseren en onderdrukken.

Nicholls, W., B. Miller & J. Beaumont (2013) *Spaces of Contention. Spatialities and Social Movements*. Surrey: Ashgate.

Interessant?

De volgende AGORA (2014-3) staat stil bij het thema (Re)actie.

Het publiek over openbare stadskunst

CASUS Dirk de Bekker & Martin Zebracki

Kunstwerken op onze weg door de stad hebben de potentie om de manier waarop we de stedelijke openbare ruimte beleven sterk te beïnvloeden. Vaak blijken intenties bij het creëren van kunst in de openbare ruimte echter mank te gaan aan de ervaringen van het publiek, oftewel de ‘consument’.

Het beschikbaar stellen van publiek geld voor kunst en cultuur staat in toenemende mate ter discussie. Zo ook voor kunst in de openbare ruimte. Veel organisaties die zich inzetten voor kunst in de stedelijke openbare ruimte hebben de afgelopen jaren het onderspit moeten delven in de zoektocht naar financiële middelen. In een dergelijk klimaat lijkt het zinvol om de ervaringen van degenen voor wie kunst in de openbare ruimte in de eerste plaats is bedoeld, namelijk het publiek dat zich in de alledaagse openbare ruimte manifesteert, goed in beeld te brengen.

Er is een kloof tussen de producenten en consumenten van kunst in de openbare ruimte

Terwijl in het cultuurbeleid en de praktijk van de publieke kunst beweringen over de politieke, economische, sociale, esthetische en cultureel-symbolische functies van publieke kunst ons om de oren vliegen, is er doorgaans weinig onderbouwing voor deze claims. Beleidsmakers, kunstenaars, landschapsarchitecten en alle andere partijen die verantwoordelijk zijn voor de productie van publieke kunst baseren zich op claims die niet altijd stroken met – of zijn ‘gemeten’ aan – de ervaringen van de aanschouwer of ‘consument’ van diezelfde kunst. Er is dus sprake van een kloof tussen de zogenaamde producenten en

consumenten van kunst in de openbare ruimte. De vraag die opdoemt is hoe die productie-consumptiekloof er precies uitziet. Wat is de relatie tussen publieke kunst, de openbare ruimte en de aanschouwer die de producenten voor ogen hebben? En hoe verhoudt deze zich tot de eigenlijke ervaringen van de aanschouwers?

Dit artikel baseert zich op de resultaten van een onderzoek naar openbare kunst in de stad Den Bosch. Als hoofdstad van de provincie Noord-Brabant heeft Den Bosch een zeer ambitieus kunst- en cultuurbeleid. Onlangs heeft de stad – zonder succes – meegedongen naar de titel Culturele Hoofdstad van Europa. Bovendien staat het Jeroen Bosch-jaar voor de deur: in 2016 herinnert de stad de vijfhonderdjarige dood van haar beroemdste inwoner. De schilder Jeroen Bosch is een onmisbaar symbool voor Den Bosch. De stad wil zich dan ook graag via het Jeroen Bosch-jaar sterker op de nationale en internationale culturele erfgoedkaart zetten. Of de ambitieuze doelen van de stad ook doorsijpelen in haar openbare kunst is een tweede vraag die middels uitgebreid empirisch, kwantitatief-kwalitatief onderzoek is beantwoord, te weten via enquêtes, diepte-interviews, discoursanalyse en observaties ter plaatse in het voorjaar van 2013.

Veel pretenties, weinig middelen

Lokale overheden spelen een belangrijke rol bij de productie van kunst in de openbare ruimte. Dit gebeurt doorgaans in een uitgebreid samenwerkingsverband van instanties als woningbouwverenigingen, bewonerscomités en (semi-)publieke kunstorganisaties en -fondsen. Een discoursanalyse van de claims die de gemeente Den Bosch met betrekking tot openbare kunst tentoonspreidt, leert ons dat haar enthousiasme niet bepaald strookt met het toegepast beleid en feitelijk beschikbare budget voor openbare kunst. Dit verhaal is herkenbaar in veel Nederlandse, Belgische en in zijn algemeenheid West-Europese steden. Toch is deze bevinding enigszins verrassend, aangezien de cultuurnota van Den Bosch, waarin de grote lijnen van het kunst- en cultuurbeleid zijn uitgestippeld, de lat zeer hoog legt.

Met een combinatie van historisch erfgoed, waarbij het thema Jeroen Bosch centraal staat, en eigentijdse kunst en cultuur, wil de stad zich internationaal profileren. Wat betreft openbare kunst in het bijzonder wordt de ontwikkeling van kunst in wijken als zeer belangrijk of zelfs als een noodzakelijke voorwaarde ervaren, terwijl ook de ambitie bestaat om juist museale beeldende kunst verder te ontwikkelen. Het is dus op zijn minst opmerkelijk te noemen dat een stad als deze, die zichzelf uitdrukkelijk profileert als dé cultuurstad van Zuid-Nederland, nauwelijks beleidsbudget beschikbaar stelt voor openbare kunst. Interviews met gemeentelijke beleidsmedewerkers maken duidelijk dat budget voor openbare kunst uit verschillende potjes moet worden bijeengeschaapt: een apart, coherent budget is simpelweg niet aanwezig.

Ondanks het gebrek aan budget, blijken er wel degelijk veel initiatieven te bestaan voor de implementatie van openbare kunst in Den Bosch. Deze initiatieven ontstaan vooral vanuit de stadsbewoners en private instellingen. Dit laatste grijpt de gemeente dan ook gretig aan als excuus voor het gebrek aan publiek kunstbeleid: klaarblijkelijk wordt een vastomlijnd en gewichtig beleid voor publieke kunst niet als noodzaak beschouwd. Dat gaat echter niet ongemerkt voorbij aan kunstenaars in Den Bosch, die zich beklagen over een gebrek aan financiële middelen

en de, naar verluidt, onkunde bij de gemeente in het ten uitvoer brengen van de hoog gegrepen plannen. Paradoxaal genoeg bestaat er onder de kunstenaars weerstand tegen uitgebreide beleidsstructuren die het kunstklimaat in de stad zouden moeten sturen. Dit zou volgens hen de spontaniteit en een bottom-upbenadering van publieke kunst in de weg staan.

Openbare kunst in Den Bosch

In dit onderzoek concentreren we ons specifiek op twee kunstwerken in Den Bosch: het Jeroen Bosch-standbeeld en De Vier Seizoenen, een door een wijk verspreid vierluik van foto's en tekeningen op dibond (panelen met externe duurzame aluminiumlagen). Deze twee werken zijn typisch voor respectievelijk vlaggenschipkunst en gemeenschapskunst. Met vlaggenschipkunst wordt getracht een plek te promoten aan de buitenwereld. ‘Image building’ neemt hier dus een zeer belangrijke rol in, waarbij veelal economische en cultureel-symbolische claims centraal staan. Bij gemeenschapskunst zijn de doelen van het publieke kunstwerk vaak primair van sociale aard. Denk aan het gezamenlijk opknappen van een wijk en het creëren van meer sociale cohesie, dat wil zeggen, intensievere sociale contacten tussen bewoners.

Het Jeroen Bosch-standbeeld, dat fier de markt overziet vanaf zijn sokkel, is een sterk voorbeeld van een prestigieus kunstobject in de openbare ruimte van Den Bosch. De stad gebruikt de schilder Jeroen Bosch – volgens sommige inwoners tot in den treure – als actief reclamemiddel voor de stad. In 2009 werd het Jeroen Bosch-standbeeld na een grondige renovatie en een complete herinrichting van het marktplein op zijn huidige locatie geplaatst. Volgens de gemeente is deze specifieke locatie op het marktplein dé uitgerekende plek voor het Jeroen Bosch-standbeeld. Dit hoofdsymbool zou nu vanaf een centrale plek uitkijken over de hele markt. Daarbij is het niet onbelangrijk dat het beeld staat voor het vermoedelijke geboortehuis van de schilder.

Het gemeenschapskunstwerk De Vier Seizoenen – dat zich ten tijde van het onderzoek bevond in de laatste fase van ontwikkeling – is gelegen in de Bossche wijk Rivierenplein, een zogenaamde ‘preventiewijk’. Een actieve wijkaanpak door onder meer de politie, de woningbouwcorporatie, het wijkcomité en de gemeente zou ervoor moeten zorgen dat Rivierenplein niet in structurele sociale problemen vervalt. Het kunstproject De Vier Seizoenen kan worden gezien als onderdeel van deze wijkaanpak. De betrokkenheid van de wijk bij dit project zou een sociaal bindende werking moeten hebben.



Het Jeroen Bosch-standbeeld, een vlaggenschipkunstwerk op het marktplein in Den Bosch. Foto: Dirk de Bekker

Stem van de producent

In het propageren van openbare kunst lijkt de gemeente zich vooral te baseren op de aangenomen economische, sociale en cultureel-symbolische functies van deze kunst. Openbare kunst wordt geassocieerd met grotere processen van stedelijke regeneratie, het aantrekken van meer stadsbezoekers, en het creëren van een collectieve identiteit voor de stad. In het geval van het Jeroen Bosch-standbeeld ligt de nadruk op de veronderstelde iconische waarde van dit beeld en de rol daarvan bij het adverteren van de stad. Bovendien wordt dit kunstwerk beschouwd als een historisch symbool dat de inwoners van de stad met elkaar verbindt.

In het geval van gemeenschapskunst in haar algemeenheid – en in meer specifieke zin het project De Vier Seizoenen – klinkt vooral door dat kunst zou bijdragen aan het bouwen van een gezamenlijke identiteit, het creëren van een maatschappelijk ankerpunt, en het dichterbij brengen van kunst naar de wijkbewoners. De verantwoordelijke kunstenaar voor De Vier Seizoenen, Rieneke de Vries, is bescheidener in haar claims. Aangezien het haar taak is om in nauw overleg met de wijkbewoners een kunstwerk tot stand te brengen, vindt ze het belangrijk om haar doelen af te stemmen op die van de bewoners. Ze gaat vooral uit van een sociale en esthetische wisselwerking in gemeenschapskunst. De kunstenaar gelooft dat kunst in de openbare ruimte een educatieve en identiteitsheppende kracht belichaamt. Deze dient volgens haar niet te worden overdreven, maar ze erkent tegelijkertijd wel dat publieke kunst een positieve uitwerking kan hebben op de belevingswereld van mensen in de gebouwde omgeving.

Peiling van publieke perceptie

Hoe verhouden de beweringen en doelen van de publieke kunstproducenten zich tot de belevingen van de aanschouwers? In hoeverre zijn die claims dus houdbaar? Ter illustratie: weten alle bezichtigers van het Jeroen Bosch-standbeeld eigenlijk wel wie die man op de sokkel moet voorstellen? Op wat voor manier plaatst de aanschouwer het kunstwerk in een historisch en sociaalruimtelijk kader? En hoe laat zich dat rijmen met de veronderstelde functies van kunst volgens degenen die haar in het leven roepen? Hierbij rijst tevens de vraag of er in dit opzicht verschillen te bespeuren zijn tussen het Jeroen Bosch-vlaggen-schipkunstwerk en het gemeenschapskunstwerk De Vier Seizoenen.

In dit onderzoek is de beleving van de aanschouwer uitgesplitst naar de volgende aspecten: familiariteit, geschiktheid, sociabiliteit, betekenisvorming en educatie. De eerste drie aspecten bekijken respectievelijk de bekendheid van de respondent met het kunstwerk en de ruimte eromheen; de gewaardeerde toepasselijkheid van het kunstwerk bij de locatie en andersom; en de representatie en het gebruik van het kunstwerk en de plek als afspeelpunt. Betekenisvorming peilt in hoeverre de respondent een betekenis aan het kunstobject weet te ontlenen en het ziet als stedelijk herkenningspunt. Educatie, tot slot, relateert de beleving van de publieke kunst aan de mate waarin de respondent zichzelf beschouwt als cultureel ontwikkeld, waarbij het opleidingsniveau ook een rol speelt. Bij het Jeroen Bosch-standbeeld zijn willekeurig benaderde passanten ondervraagd middels een uitgebreide vragenlijst. Voor De Vier Seizoenen zijn de deelnemers van tevoren gericht benaderd voor het afnemen van een diepte-interview.



De Vier Seizoenen, een gemeenschapskunstproject in de Bossche wijk Rivierenplein. Foto: Dirk de Bekker

Een grondige analyse van de verzamelde data geeft inzicht in de mate waarin de onderzochte aspecten van kunstbeleving verband houden met de waardering van het kunstwerk en de locatie. Met open vragen is bekeken in wat voor zin, en in relatie tot welke geografische schaalniveaus, de aanschouwers het kunstobject en de omliggende ruimte weten te liëren. Daarbij is de hamvraag wat voor tijdruimtelijke perceptie de respondent vertoont in de beleving van het kunstobject en

zijn plek. Dit kan bijvoorbeeld variëren van puur fysiek-esthetische beschrijvingen, waarbij alleen uiterlijke kenmerken als kleur en grootte van het beschouwde object aan bod komen, tot interpretaties die de symbolische waarde van het kunstwerk in ogenschouw nemen. In het laatste geval plaatsen respondenten het werk in een breder sociaalruimtelijk perspectief en schrijven daarbij ook specifieke betekenissen toe aan de plek en stad.

Stem van de aanschouwer

De empirische analyse van de publieke perceptie levert een aantal interessante inzichten op. Ten eerste weet van alle 46 deelnemers aan het onderzoek naar het Jeroen Bosch-kunstwerk maar liefst 85 procent wie de figuur op de sokkel voorstelt. Er mag voorzichtig worden gesteld dat Jeroen Bosch een effectief symbool lijkt te zijn voor de Bossche 'image building'. Bovendien bestaat een positieve relatie tussen familiariteit en zowel betekenisvorming als geschiktheid. Met andere woorden: hoe bekender iemand is met het Jeroen Bosch-kunstwerk en het plein, des te meer betekenis deze persoon ziet in dit kunstwerk en de ruimte eromheen. Bovendien vindt de persoon het beeld en de plek in zo'n geval beter bij elkaar passen.

Veel 'consumenten' zien de openbare kunst slechts in een fysiek-esthetisch perspectief

Ook valt op dat de mate van zowel betekenisvorming als educatie in geringe mate samenhangt met de waardering van het kunstwerk en het plein. Betekenisvorming blijkt bovendien niet te worden beïnvloed door het opleidingsniveau van de respondenten. Wel is het zo dat de participanten die zichzelf als meer cultureel ontwikkeld beschouwen meer betekenis weten toe te kennen aan het kunstobject en de plek, en tevens meer waardering kunnen uitspreken voor hoe het beeld en zijn omliggende ruimte op elkaar aansluiten.

Bij het gemeenschapskunstproject De Vier Seizoenen zijn de verantwoordelijke kunstenaar, drie leden van het wijkcomité en drie bewoners van de buurt grondig geïnterviewd. Wat opvalt is dat noch de bewoners noch de wijkcomitéleden een verbinding leggen tussen de gemeentelijke sociale doelen van gemeenschapskunst en het daadwerkelijk ontwikkelde project in hun wijk. Hoewel alle deelnemers aan het onderzoek wijzen op de problemen waarmee de wijk te kampen heeft, zoals drank- en drugsmisbruik, vandalisme en brandstichting, wordt er geen link gelegd tussen het kunstproject en de aanpak van die sociale problemen. Desgevraagd zeggen de bewoners niet te zien hoe een kunstproject 'iets' zou kunnen doen aan de betreffende problematiek. Het enige doel dat in hun ogen duidelijk naar voren treedt, is het 'opfleuren' van de buurt.

Volgens de kunstenaar Rieneke de Vries hoeft de sociale dimensie van een publiek kunstproject niet bewust bij de bewoners aanwezig te zijn. Dat bewoners niet direct de bredere doelen van een kunstproject

inzien, hoeft niet per se te betekenen dat die geheel afwezig zijn. De kunstenaar staat vrij sceptisch tegenover de sociale doelen die gemeenten en instanties als woningbouwverenigingen koesteren bij de ontwikkeling van gemeenschapskunst. Het koste wat kost een samenbindend effect creëren kan volgens haar juist tegendraads werken.

Kunst dichterbij de mensen

Al met al plaatst een aanzienlijk deel van de 'consumenten' de openbare kunst slechts in een fysiek-esthetisch perspectief. Vooral de uiterlijke kenmerken van de kunst en de plek worden beschreven, zonder dat er duidelijke verbanden worden gelegd tussen het kunstobject en de plek, laat staan tussen de kunst en de sociaalruimtelijke realiteit en historie van andere plekken. De zogenaamde productie-consumptiekloof is het grootst bij het bestudeerde gemeenschapskunstproject De Vier Seizoenen. Hierbij praten bewoners voornamelijk over de eigenschappen van het kunstwerk an sich, terwijl de gemeente veeleer zaken als overlastreductie en het creëren van identiteit benadrukt. De ondervraagden bij het Jeroen Bosch-standbeeld geven daarentegen doorgaans een meer relatieve interpretatie van hun sociaalruimtelijke beleving van dit kunstwerk en zijn plek. Ze refereren bijvoorbeeld aan de geschiedenis van de stad en kunstwerken in andere steden, en ze snijden aan wat het kunstwerk voor de bewoners van de stad betekent. De respondenten geven bij dit kunstwerk dus een bredere invulling aan de openbare kunstruimte.

Wij nemen aan dat onze casestudy tekenend is voor tendensen op het gebied van publieke kunst in legio andere Nederlandse steden. Net als Den Bosch blazen andere gemeenten hoog van de toren over hun kunst in de openbare ruimte, ook in tijden van crisis, maar voegen niet de daad bij het woord wanneer wezenlijk wordt gevraagd om doeltreffende zorg, ontwikkeling en financiering van publieke kunst. Den Bosch stelt zichzelf als doel om kunst dichterbij de mensen te brengen. Hiervoor zou een benadering waarbij ook metterdaad en ongeveinsd naar de stem van het publiek wordt geluisterd, op zijn plaats zijn.

Dirk de Bekker (dirkdebekker@planet.nl) is student *Political Thought and Intellectual History* aan de *University of Cambridge*. **Martin Zebracki** (m.m.zebracki@leeds.co.uk) is docent-onderzoeker in *Critical Human Geography* aan de *University of Leeds*.

Literatuurselectie

- Cartiere, C., & S. Willis (Eds.) (2008) *The Practice of Public Art*. New York: Routledge.
- Lacy, S. (Ed.) (1995) *Mapping the Terrain: New Genre Public Art*. Seattle: Bay Press.
- Pollock, V. & R. Paddison (2010) *Embedding Public Art: Practice, Policy and Problems*. *Journal of Urban Design* 15(3), pp. 335–356.
- Selwood, S. (1995) *The Benefits of Public Art: The Polemics of Permanent Art in Public Places*. London: Policy Studies Institute.
- Zebracki, M. (2012) *Public Artopia: Art in Public Space in Question*. Amsterdam: Pallas Publications/Amsterdam University Press.

De tuin als rijke belevenis

CASUS Wietske Wilts

Prachtige bomen, geurige bloemen, zingende vogels en woekerend onkruid... wat is een tuin zonder? Toch wordt de tuin veelal opgevat als een plek waar de tuinier centraal staat – en niet de planten en dieren. Wie echter de natuurlijke tuin in gaat, ontdekt een veel breder perspectief.

Net als het huis wordt de tuin in de geografie traditioneel opgevat als een plek van menselijke controle. In hun thuisomgeving proberen mensen een aangename plek te creëren. Mijn onderzoek over de beleving van natuurlijke tuinen, waarin ik gebruik maak van actor-netwerktheorie, laat een veel inclusiever beeld zien, waarbij de tuin verschijnt als een netwerk waarin zowel menselijke als niet-menselijke actoren actief zijn. Zo wordt duidelijk dat het thuis niet alleen door menselijke actoren, maar ook door niet-menselijke actoren wordt gevormd. Dieren, planten, de wind en de zon spelen een doorslaggevende rol in hoe mensen hun thuis ervaren en inrichten.

De natuurlijke tuin, die in dit artikel centraal staat, is voor natuurliefhebbers een belangrijke plek. Het is aan de ene kant een privéplek waar een tuinier een eigen waardevolle plek kan maken samen met natuur, aan de andere kant is het een plek van vogels, egels, planten en bomen. In een natuurlijke tuin wordt op een natuurlijke manier getuinierd. De tuinier zorgt bijvoorbeeld voor veel bloeiende bloemen voor de bijen, laat herfstbladeren liggen zodat egels 's winters een goede schuilplaats hebben, zorgt voor bessenstruiken voor de vogels, et cetera. Het is interessant om te kijken hoe tuiniers interacteren met de aanwezige natuur in hun tuin en wat dit betekent voor hun thuisgevoel.

Het netwerk 'tuin'

Het geografische denken over tuinen laat vooral een antropocentrisch beeld zien. De tuin wordt bekeken vanuit de tuinier. De mens is het subject en de grond en de planten zijn passieve objecten, kneedbaar

naar de wensen van de tuinier. Cultureelgeografische theorieën over 'home' sluiten hierbij aan, door het thuis als een plek van uitsluitend menselijke controle te zien, waar zelfs (wilde) natuur wordt buitengesloten. Ongewenste zaken worden buitengesloten om zo een plek naar de eigen wens te creëren. Maar het is ook mogelijk om vanuit een breder perspectief te kijken, zoals actor-netwerktheorie doet.

Actor-netwerktheorie (ANT) is een benadering in gang gezet door de Franse socioloog-filosoof Bruno Latour. De theorie bestudeert fenomenen, dus ook tuinen, in termen van hun interacties met andere actoren en met een groter geheel. Vanuit een actor-netwerkperspectief is een plek geen vaststaand iets, maar een netwerk dat continu wordt gevormd door verschillende actoren die er een rol spelen. Op hun beurt worden ook de actoren door elkaar en door het netwerk gevormd. Latour benadrukt dat het niet alleen om menselijke actoren gaat, maar ook om niet-menselijke actoren. Objecten, planten, dieren, organisaties worden dus ook als actoren gezien. Een voorbeeld: als je in de supermarkt een banaan koopt, dan zijn er vele actoren betrokken in het netwerk, om het kopen van de banaan tot stand te brengen: de bananenboom, de bananenplukker, dozen, een schip of vliegtuig, allerlei organisaties, een supermarkt, vakkenvullers, schappen, een caissière etc.

Door actor-netwerktheorie op de tuin toe te passen, verschuift de aandacht van de tuinier naar het netwerk, zodat ook andere (niet-menselijke) actoren in beeld komen. Zo wordt de antropocentrische benadering verlaten. De actoren in het netwerk zijn wederzijds constitutief, dat wil zeggen dat ze elkaar vormen in hun hoedanigheid. Zo komt het netwerk 'tuin' tot stand door een samenspel van mensen, dieren en planten. Als we inzoomen op dat samenspel, gaat het om een constante 'onderhandeling' tussen de tuinier en de aanwezige natuur, en in die onderhandeling komen alle actoren (mensen, dieren, planten etc.) tot stand. Als vanuit de mens wordt gekeken, is de mens vormgever van de tuin, terwijl de plant passief is. Als de plant (die volgens Latour ook een actor is) centraal wordt gesteld, wordt de tuinier een soort plantenliefhebber die in de vormgeving van zijn tuin rekening houdt met wat planten nodig hebben. Zo blijkt dat de tuinier geen vormgever of een plantenliefhebber is, maar dit wordt in zijn interactie met de plant. In de tuin gaat het om het continue samenzijn van de tuinier met al het andere om hem heen.

Een rijke belevenis

Door actor-netwerktheorie als rasterwerk over de tuinbeleving van tuiniers met een natuurlijke tuin te leggen, wordt duidelijk dat het zijn-in-de-tuin inderdaad een rijke belevenis is, mede gevormd door wat planten, dieren, de zon en de wind doen.

Voor het onderzoek waarop dit artikel gebaseerd is, zijn negen tuiniers met een natuurlijke tuin in de provincie Groningen geïnterviewd. Er zijn natuurlijke tuinen op verschillende locaties onderzocht, om zo een veelvoud aan perspectieven te krijgen: in de stad, in een dorp, in the middle of nowhere, op een woonwagenterrein.

Het is opmerkelijk dat de tuinbeleving nauwelijks afhankelijk is van de locatie ervan. Je zou misschien denken dat de tuinbeleving op het platteland meer over de 'niet-menselijke actoren' gaat dan in de stad. Toch is dit niet zo. Een tuinier in een tussen huizenblokken ingeklemd



'Hommelplant'. Franziska werkt samen met de kaardenbollen om ook elders in de tuin het rustgevende geluid van zoemende hommels te krijgen.
Foto: Franziska Selmeier

stadstuinje van slechts 20m2 sprak net zo beeldend over de interactie met bomen, planten en dieren als een tuinier in een plattelandstuin van 9000m2.

De agency van planten en dieren

Niet alleen mensen doen iets in de tuin, ook dieren en planten. Aan de rol van dieren is wel aandacht besteed in de literatuur. De rol van planten is echter onderbelicht. Toch wordt de actor-netwerkbenadering bijzonder goed geïllustreerd door hoe de geïnterviewde tuiniers over de planten in hun tuin spraken. In een gesprek over wat planten doen, vertelde Jan: 'Heel veel mensen willen dat een plant zo groeit. Maar dat kan niet met natuur. Een plant groeit zoals die zelf wil.' Michiel merkte op: 'Dit is een geleiding voor een roos, maar de roos had daar andere gedachtes over...' Ook Flora liet zien dat de planten in haar tuin iets anders doen dan zij zelf in gedachten had: 'Dit zijn planten die groeien buiten de tuin, de hele tuin is omzoomd door zwerfkeijtes. Maar die planten die groeien waar ze willen.'

Juist in het 'iets anders doen', iets wat buiten de planning van de tuinier valt, wordt de agency van planten duidelijk. Een 'natuur-tuinier' staat ervoor open om de natuur haar eigen gang te laten gaan. Dit blijkt ook uit de manier waarop Daantje over haar berk vertelde: 'Dit is de berk. Hij drukt alle tegels omhoog en dat vind ik er prachtig uitzien. Ik laat dat wortelstelsel zo, ik ga dat ook niet recht leggen. En ik had dat vogelstationnetje opgehangen en ik dacht, die timmer ik er even aan

Een 'natuur-tuinier' staat ervoor open om de natuur haar eigen gang te laten gaan

vast. Het is een berk en die begon meteen te bloeden. Ik had ook iets van, sorry ik wist niet dat het zo erg was! Het bleef maar de hele dag, spetter-spetter-spetter. Dat doet me echt zeer. En dan denk ik, dus niks timmeren in een berk, want dan bloedt-ie helemaal leeg.'

Daantje erkent de agency van de boom, door aan te geven dat deze de tegels in haar tuintje omhoog duwt. Ze waardeert dit zelfs. Daarnaast laat dit voorbeeld goed zien hoe de tuin tot stand komt in de 'onderhandeling' tussen mens en plant. Als vormgever van de tuin besluit Daantje het vogelstationnetje aan de bast te timmeren. De berk is dan een passieve plant. Maar zodra de berk actief wordt, een reactie geeft door te bloeden, wordt Daantje als het ware een plantenliefhebber. Zij geeft om de berk en reageert erop door rekening te houden met diens wensen. Daantje en de berk zijn wederzijds constitutief in het netwerk 'tuin'.

Ditzelfde wordt ook duidelijk aan de hand van het volgende voorbeeld over een duif en tuinier Michiel: 'Dit is de houtduif op haar nest. Die zat bij de vlier bij de achterdeur te broeden en toen hebben we wel vier weken de achterdeur niet gebruikt, maar de voordeur, omdat we haar telkens zo verstoorden op het nest. Die heeft dus nogal een grote impact gehad.' In het rekening houden met de duif schuift Michiel zijn eigen gewoonte om de achterdeur te gebruiken opzij. Zijn tuin is helemaal geen plek van uitsluitend menselijke controle. Het is eerder de duif die controle uitoefent.

De agency van planten en dieren is niet alleen iets wat de plannen van de tuinier kan dwarsbomen, maar ook iets wat wordt ingezet om de tuin tot een aangename plek te maken: 'Dit zijn kaardenbollen. Er zitten hommels op. Dat is heel leuk om te zien. Dat zoekt dan, zo'n plek. Het is zomers en rustig. Het is een goed gevoel. Daarom heb ik ze gestekt en ook op andere plekken neergezet.' Franziska erkent niet alleen de agency van de plant en de hommels, maar zet deze ook bewust in om van haar tuin een nog aangename plek te maken. Zij werkt samen met de kaardenbollen om ook elders in de tuin het rustgevende geluid van zoemende hommels te krijgen. Zij beseft dat ze samen met de planten en de dieren in de tuin is. Dit past goed bij literatuur over dwelling: in het creëren van een prettige thuisplek samenzijn met al het andere dat op die plek aanwezig is.

Ook actoren buiten het netwerk 'tuin' hebben invloed op de (beleving van de) tuin; verschillende tuiniers in dit onderzoek lieten me de omgeving zien en vertelden erover. Een voorbeeld is te vinden in Henks verhaal over een rij populieren (door hem 'de kathedraal' genoemd) achter zijn tuin. Het ruisen van de bladeren in de wind vormt zijn auditieve beleving van de tuin. 'Dit is de kathedraal, daar wandel ik elke dag doorheen. Ik vind dat wel heel mooi. Maar die gaan weg. Dit wordt allemaal bebouwd. Dit is ook een stukje beleving van de omgeving. Als de populieren weg zijn, dan hoor je dit niet meer.' Ook andere menselijke actoren hebben invloed op de beleving van de tuin. De gemeente die de populieren laat kappen en er een woonwijk plant zorgt ervoor dat Henks tuinbeleving verandert. Dit is een interessant gegeven voor beleidsmakers in de ruimtelijke ordening. Het effect van het kappen van een boom kan dus heel subjectief zijn. Het gaat niet om een veranderd uitzicht, minder schaduw, of overlast van bladeren, maar om het gemis van het geruis.

Een menselijk perspectief?

Actor-netwerktheorie laat zien dat de natuurlijke tuin een hybride netwerk is dat ontstaat in de interactie tussen tuinier en natuur. Toch kan de tuinier hierin nog steeds centraal staan. Want zijn het wel de planten en dieren die het netwerk 'tuin' vormen?

De tuin blijkt geen wit doek te zijn dat geheel wordt vormgegeven door de tuinier

Of zijn het de tuiniers die bepalen wanneer de natuur haar gang kan gaan? Het gaat om de tuinier die agency toekent aan de planten en dieren in de tuin, en toelaat (en wenst!) dat zij in zijn thuisomgeving invloed uitoefenen. In die zin is ook de natuurlijke tuin een afspiegeling van de wensen van de tuinier. De tuin blijkt geen wit doek te zijn dat geheel wordt vormgegeven door de tuinier. Juist de natuur wordt centraal gesteld, door deze in te zetten om een aangename plek te creëren, en doordat de tuinier zelf een stapje terug doet ten gunste van de natuur.

Wietske Wilts (info@wietskewilts.nl) is cultureel geograaf en momenteel werkzaam als freelance tekstschrijver. Dit artikel is gebaseerd op het onderzoek 'Alsof je omarmd wordt door alles om je heen', een cultureelgeografisch onderzoek naar de beleving van de natuurlijke tuin.

Literatuurselectie

- Blunt, A. (2005) Cultural Geography: cultural geographies of home. Progress in Human Geography, 29(4), pp. 505-515
- Hitchings, R. (2003) People, plants and performance: on actor-network theory and the material pleasures of the private garden. Social and Cultural Geography 4, pp. 99-112

PROVADA
THE REAL ESTATE MEETING POINT

ULI Urban Land Institute **PROGRAM**

Wanneer?
3 – 5 juni 2014

Waar?
RAI, Amsterdam

Entrance fee PROVADA
€84 (ex. BTW)

Wat is PROVADA?
PROVADA biedt een platform voor de uitwisseling van kennis en vaardigheden. Deze 'International Exhibition' biedt mogelijkheden om binnen te komen bij internationale joint ventures, om deelnemers te informeren over belangrijke activiteiten/projecten en relaties op te bouwen met een veelheid aan marktpartijen.

Wie ga je ontmoeten?
Maak kennis met meer dan 20.000 Nederlandse en 2.500 internationale vertegenwoordigers van vastgoedfondsen, banken, bouwbedrijven, gemeenten, woningcorporaties, makelaars, vastgoedontwikkelaars, architecten, overheidsorganisaties en huurders/gebruikers

ULI Nederland
Als aanvulling op je PROVADA bezoek biedt ULI Nederland een aanvullend programma. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om een internationaal PROVADA programma op te zetten.

Interesse om mee te doen?
Wil je meedoen, een bijdrage leveren of meer informatie over het programma ontvangen? Neem dan contact op met Ymke Elfring:
ymke@dutchspring.net
+31 6 41 18 36 92
www.europe.uli.org

ULI daily program

ULI organiseert tijdens de PROVADA een inhoudelijk programma waar interactief de nieuwste trends uit de stedenbouw, planning en vastgoed worden behandeld. Elke dag staat er een ander thema centraal!

Daarnaast biedt ULI de mogelijkheid om kennis met ons en je collega's in het vakgebied te maken op onze stand achter de informatiebalie. Wij bieden je de perfecte plek om te (net)werken!

3 juni, 2014 Leegstand en hergebruik

Samenlevingen veranderen. Als gevolg daarvan is er 8 miljoen m2 kantoorruimte beschikbaar voor nieuw gebruik. Vragen rijzen als: welke rol kan tijdelijk gebruik spelen? Of 'Zal het internet onze winkelcentra overvleugelen?'

ULI activiteit

- ULI Debat: 'Bedrijvenparken: ontwikkeling zonder regels'



4 juni, 2014 The sustainable city

Hoe maken we onze steden leefbaarder en aantrekkelijker? Maakt openbaar groen de stad een duurzamere plek om te leven, of zijn er andere oplossingen voor het duurzaamheidsvraagstuk?

ULI activiteit

- ULI Lezingen: 'Verschillende visies op het realiseren van een compacte en leefbare stad'

5 juni, 2014 Co-creation

Participatie en collaboratie zijn belangrijke aspecten in de Nederlandse ruimtelijke ordening. Onder de noemer 'co-creatie' heeft dit recentelijk een vlucht genomen. Is deze recente opleving meer dan een hype?

ULI activiteit

- PechaKucha: Korte innovatieve presentaties over nieuwe trends in de vastgoedwereld

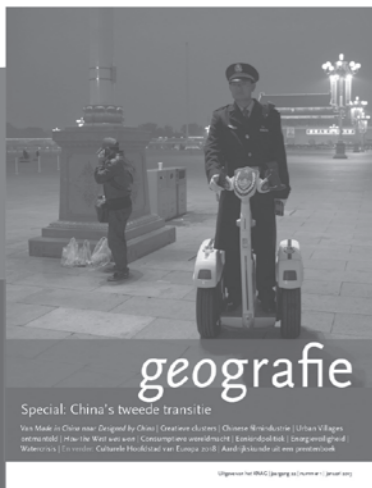


Meedoen?

ULI biedt tijdens haar activiteiten een podium voor uw idee! Wilt u meedoen met een van de ULI activiteiten? Stuur dan idee + CV naar de organisatie (ymke@dutchspring.net)



CONNECT. SHARE. LEARN



geografie

Hèt tijdschrift voor geografen en studenten geografie

| informatie over actuele ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten | reisverhalen | opinies | achtergrondinformatie | recensies | columns | geografische agenda | interviews | nieuwsberichten | boekbesprekingen | aanbiedingen ...

Geografie verschijnt negen keer per jaar en kost studenten slechts € 34 per jaar, aio's en oio's betalen € 70,50 (normale prijs € 94,50 per jaar). Het lidmaatschap van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in Nederland, is bij de prijs inbegrepen.

Kijk op www.geografie.nl of bel 030 7115 110 voor een abonnement. Een welkomstcadeau ligt klaar!



Scriptierecensie

De Floriade en haar kleine vossen

Trijntje Tilstra

De Floriade is meer dan het tuinbouwevenement dat elke tien jaar in een Nederlandse gemeente plaatsvindt. Op en rond het terrein worden na het evenement hele woonwijken, parken of bedrijfsterreinen ontwikkeld. Maar weinig mensen weten bijvoorbeeld dat de Euromast ter gelegenheid van de eerste Floriade (1960) is gebouwd.

Eventgerichte gebiedsontwikkeling zoals de Floriade brengt een enorme groei van netwerken met zich mee, bestaande uit ondernemers, investeerders en publieke organisaties. Hoe houd je als initiatiefnemer, vaak een coproductie van gemeenten en provincie, deze partijen enthousiast in de periode tussen het opstellen van het bidbook tot en met de gebiedsontwikkeling? Dit vraagstuk staat centraal in Bos' scriptie over de Floriade als netwerkevent in gebiedsontwikkeling.

Een interessante vraag aangezien het om een langdurig proces gaat, in het geval van de Floriade om ruim tien jaar. Partijen die voortijdig afhaken brengen financiële risico's met zich mee. De resultaten van Bos' onderzoek kunnen dan ook bijdragen aan het slagen van eventgerichte gebiedsontwikkeling. Dat kan de Floriade wel gebruiken, gezien de kritiek die de laatste edities kreeg te verduren als gevolg van financiële verliezen en gebiedsontwikkelingsplannen die moeizaam van de grond kwamen.

Ondanks dat het vaak de gemeenten zijn die opdraaien voor de verliezen, blijven zij warm lopen voor het binnenhalen van het evenement. Hierin staat de Floriade niet op zichzelf. Evenementen leveren vaak een positieve bijdrage aan imago, toerisme, werkgelegenheid en geven door de harde deadline een krachtig impuls aan gebiedsontwikkeling. Juist dat laatste is volgens Bos een groot voordeel ten opzichte van 'normale' gebiedsontwikkeling.

Bos heeft de Floriades in Den-Haag / Zoetermeer (1992) en Venlo (2012) geanalyseerd als input voor de te hanteren strategie voor Almere, die in 2022 gastheer is. Om als organisator een duurzame verbintenis aan te kunnen gaan met talloze actoren stelt Bos dat er per type actor een andere strategie nodig is. Deze strategie hangt af van hun rol, het type bondgenootschap en de fase van het evenement. De theoretische basis hiervan ligt in het netwerkmanagement.

Hij onderscheidt de typen actoren en bondgenoten op basis van hun belang bij het slagen van het evenement en gebiedsontwikkeling. Bijzonder is Bos' benaming van één van deze typen: 'kleine vossen'. Dit zijn actoren zonder duidelijke machtspositie die zowel positief als negatief invloed kunnen uitoefenen. Dit kunnen bijvoorbeeld kleine

ondernemers zijn. Tegenover de 'kleine vossen' staan de 'supporters': actoren die het evenement en gebiedsontwikkeling willen laten slagen en daar een belangrijke bijdrage aan willen leveren. Dit zijn bijvoorbeeld gemeenten of provincies.

In overzichtelijke tabellen geeft Bos weer welke relaties de types actoren hebben ten aanzien van bondgenoten en of zij risico's veroorzaken of daar juist aansprakelijk voor zijn. In één van de slottabellen geeft Bos per fase aanbevelingen voor de te hanteren strategie om de eventgerichte gebiedsontwikkeling te laten slagen.

Contractvorming is essentieel bij eventgerichte gebiedsontwikkeling

Bos legt hier het accent jammer genoeg vooral op het evenement, en vat de gebiedsontwikkeling nogal eenvoudig samen als 'fase na het evenement'. Het is daarnaast de vraag of in werkelijkheid elke actor in een hokje past, helemaal omdat het netwerk van actoren continu in beweging is. Echter geeft het voor initiatiefnemers een helder handvat om bewust te zijn van de verschillende rollen en bijbehorende belangen en risico's, zodat hier op ingespeeld kan worden. Contractvorming en relatiemanagement zijn van groot belang om een duurzame relatie aan te gaan.

Eén van de aanbevelingen van Bos is om een contractvorm te hanteren die rekening houdt met veranderende relaties en verschuivende risico's. Een voorbeeld is een convenant, dat veel procesafspraken bevat en ruimte laat voor aanpassingen. Daarnaast moeten actoren blijvend betrokken worden bij de plannen, zodat zij als ambassadeurs gaan optreden. Voor Almere bieden de resultaten concrete handvatten voor hun strategie, al blijft het de vraag of een dergelijk complex netwerk zo systematisch in te delen is als Bos voorstelt. In ieder geval doet Almere er goed aan om de aanbevelingen tot zich te nemen, want ook hier zijn de in het bidbook geschetste verwachtingen hooggespannen.

Bos, E. (2013) Floriade, het netwerkevent in gebiedsontwikkeling. Masterthesis Master City Developer Erasmus Universiteit Rotterdam. Bos' thesis zat bij de drie genomineerden voor de Metten Stein+Design Urbanisme Award 2013.

Vrije ruimte

Woningmarkthervormingen beroerd getimed

Peter Boelhouwer

Dat de Nederlandse koopwoningmarkt sinds eind 2008 - toen Lehman Brothers omviel en de kredietcrisis zich aandienende - in een vervalspiraal is terechtgekomen, is een eufemisme. Sinds eind 2008 zijn de nominale koopprijzen met ongeveer 20 procent (reëel met bijna een derde) gedaald, is het aantal woningtransacties van ongeveer 225.000 woningen teruggelopen tot net boven de 100.000 en worden er per maand nog slechts rond de 1.000 nieuwe koopwoningen verkocht (meer dan 4.000 voor 2008). Dit in tegenstelling tot de meeste andere West-Europese landen, waar de woningmarkten zich sinds 2010 redelijk tot goed hersteld hebben.

Als verklaring voor deze malaise op de Nederlandse woningmarkt worden in mijn ogen vaak drie argumenten ten onrechte genoemd: de hypotheekrenteaftrek, de aanwezigheid van een zeepbel en de hoge woningprijzen. De hypotheekrenteaftrek heeft weliswaar geleid tot een relatief hoog prijspeil in Nederland (alhoewel dit in vergelijking met een aantal Europese metropolen als Londen, Parijs en München nog erg meevalt), maar is in de afgelopen periode vrijwel intact gebleven. Hiermee kunnen mutaties in de prijsontwikkeling dan ook niet verklaard worden.

Ook de aanwezigheid van een zeepbel die is doorgeprikt is in mijn ogen weinig overtuigend. Een dergelijke zeepbel is gebaseerd op speculatieve overwegingen waarbij het prijsniveau niet geschraagd wordt door fundamentele onderleggers. Zo kunnen de Nederlandse koopprijzen over de afgelopen veertig jaar goed verklaard worden door econometrische modellen waarin de rente en de inkomensontwikkeling een centrale plaats innemen. Ook de op basis van fundamentele onderleggers als de inkomens, de rente en de normen van de Nationale Hypotheek Garantie (NHG) berekende maximale leencapaciteit vertoont een sterke correlatie met de ontwikkeling van de koopprijzen.

Ten slotte resteert nog de derde verklaring voor de misère op de Nederlandse koopwoningmarkt: de prijzen zijn veel sneller gestegen dan in de ons omringende landen, waardoor een prijscorrectie niet kon uitblijven. Ook deze stelling snijdt geen hout. Zo blijkt dat, met uitzondering van Duitsland, het Nederlandse prijsverloop over de periode 1985-2012 redelijk in de pas loopt met dat van andere Europese landen. Weliswaar zijn de koopprijzen in Nederland in de periode 1995-2001 iets sneller gestegen, maar daar staat tegenover dat de prijzen zich in de periode 2002-2008 duidelijk minder snel hebben ontwikkeld. Opmerkelijk is dat vanaf 2008 in veel Europese landen de koopprijzen licht zijn gaan dalen (bescheiden dalingen van ongeveer 2 a 3

procent per jaar). In de meeste landen, waaronder Nederland, zet in de eerste helft van 2010 het herstel in. Dit herstel zet zich echter in Nederland niet door en slaat om in forse prijsdalingen in 2011, 2012 en 2013. Dit in schril contrast met bijvoorbeeld België waar de koopprijzen sinds 2008 al met bijna 18 procent zijn gestegen en onze zuiderburen nu zonder hypotheekrenteaftrek hun slag slaan op het goedkoopste-eiland Nederland.

Blijft natuurlijk de vraag over hoe het afwijkende Nederlandse koopprijsverloop dan wel verklaard kan worden. In mijn optiek is dit geheel te wijten aan door de rantsoenering van de hypotheekverstrekking en de keuzes die een aantal financiële instellingen zoals de AFM, de Nederlandsche Bank, het Ministerie van Financiën en de grootbanken hebben gemaakt. Met name de forse aanscherping van de 'Hypothecaire gedragscode' in augustus 2011, de verlaging van de verhouding tussen de hypotheek en de waarde van de woning (LTV), de aanscherping van de inkomensnormen op basis van de NIBUD-methodiek en de maatregelen uit het Woonakkoord zijn in dit kader de belangrijkste boosdoeners. Specifieke belangen van deze organisaties, zoals de angst voor afwaarderingen en de wens/eis om het eigen vermogen te verhogen, wogen zwaarder dan de problemen op de koopwoningmarkt. Gezien de forse prijsdalingen en het inzakken van de bouwproductie hebben deze maatregelen vanuit het perspectief van de woningmarkt en de gevolgen hiervan voor huishoudens en de algemene economie desastreus uitpakkt. Volgens veel macro-economen zal de Nederlandse economie ook pas echt oprakken wanneer de woningmarkt is hersteld. De eerder genoemde financiële organisaties die ons moeten beschermen, hebben tot tweemaal toe ernstig gefaald. Men heeft voor de crisis, toen er sprake was van ongewenste koopprijsstijgingen, jarenlang verzuimd om iets aan het perverse Nederlandse fiscale systeem (dat de woningmarkt ernstig verstoort en maximaal lenen en schuldhandhaving stimuleert) te veranderen en op het meest beroerde moment de geldkraan dichtgedraaid.

Peter Boelhouwer (p.j.boelhouwer@tudelft.nl) is als hoogleraar Housing Systems verbonden aan onderzoeksinstituut OTB van de TU Delft.

AGORA - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken
2014 - 2 - jaargang 30
een uitgave van de Stichting Tijdschrift AGORA - ISSN 1380-6319

REDACTIEADRES

Redactie Tijdschrift AGORA
Departement Sociale Geografie en Planologie
Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht
Postbus 80.115
3508 TC Utrecht
[e] info@agora-magazine.nl
[i] www.agora-magazine.nl
[IBAN] NL23 0006 1657 99

REDACTIE

Egbert van der Zee (hoofdredacteur), Annelies Beek, Wouter Bervoets, Federica Bono, Siegrit Brands, Tim Cassiers, Valerie De Craene (coördinator Leuven), Clemens de Olde, Jonas De Vos, Tim Devos, Heike Delfmann, Toon Dirckx, Mellanie van Doleweerd, Koen Elzerman, Laura Cornet (productie en vormgeving), Annelore Hofman, Jorn Koelemaij, Florian Langstraat, Martijn van der Linden, Jesper van Loon, Michiel van Meeteren (coördinator Gent), Michiel Overkamp, Peter Pelzer, Hanneke Posthumus, Inge Razenberg, Tom Storme, Evelien Taira Idrissi-Beckers, Wendy Thomassen, Koen Tieskens, Trijntje Tilstra, Frank Uiterwaal, Stephan Valenta, Elien Van De Vijver, Nicolas Van Puymbroeck, Karolien Vermeiren, Sofie Vermeulen, Kirsten Visser, Christel van Wijk (secretaris), Lisanne de Wijs (penningmeester), Barend Wind, Boris van Zanten.

THEMAREDACTIE MOBILITEITSTRANSITIES

Florian Langstraat, Peter Pelzer en Stephan Valenta

REDACTIEADVIEZEN

David Bassens, Justin Beaumont, Marco Bontje, Henk Donkers, Heidi Hanssens, Henk van Houtum, Ilse van Liempt, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Bruno Meeus, Ben de Pater, Nick Schuermans, Bas Spierings, Casper Stelling, Justus Uitermark.

GRAFISCHE VORMGEVING
Laura Cornet

ONTWERP HUISSTIJL
Maarten Mieras & Jeroen Sikma

DRUK
AD Mercurius - Almere

(DIGITALE) VERSPREIDING

Deze uitgave valt onder de Creative Commons BY-NC-ND licentie.

ABONNEMENTEN (per jaar, vanaf 1 juni 2012)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen	€63,00
Studenten	€21,00
Overigen	€32,00
KNAG-leden krijgen een korting van	€ 5,00

Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd uiterlijk 1 maand voor het verstrijken van de abonnementsperiode.

ARTIKELN/RECENSIES

Artikelen, recensies, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres of via info@agora-magazine.nl. Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn bij beschikbaar via de website.

ADVERTENTIES

Informatie via info@agora-magazine.nl.

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van het Departement Sociale Geografie & Planologie (UU), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), de Vakgroep Geografie (UGent), de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen (RUG) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).

creative commons



Het volgende nummer: (Re-)Actie!

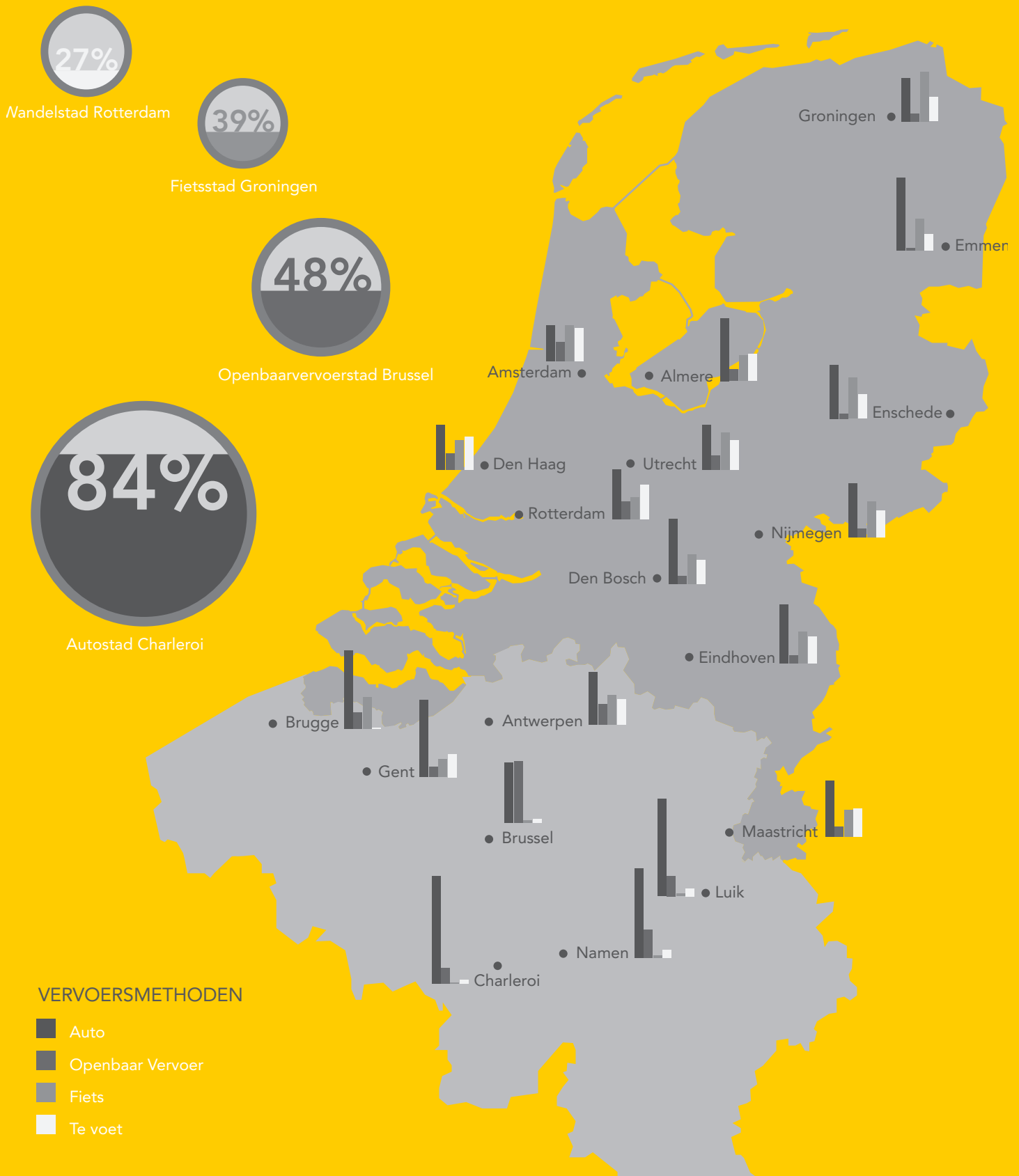
Van de Egyptische burgers op het Tahrir-plein tot de wereldwijde Occupy-beweging, collectieve acties die de gevestigde sociale structuren in vraag stellen zijn brandend actueel. In het volgende nummer wil AGORA de ruimtelijke aspecten van sociale bewegingen in beeld brengen. We bekijken op welke manier sociale bewegingen een rol spelen in de sociale constructie van de ruimte en op welke manier ze de ruimte inzetten om hun boodschap duidelijk te maken.

Acties zijn vaak een reactie op een gegeven ruimtelijkheid, waarbij de grens tussen actie en reactie niet altijd even duidelijk is. Bovendien zijn er veel meer manieren waarop ruimtelijkheid een rol speelt voor sociale mobilisatie dan de klassieke bezetting van een bepaalde plek. Zo hebben virtueel activisme en protestmarsen elk een heel eigen ruimtelijk karakter of reageren bepaalde bewegingen expliciet vanuit een bepaalde ruimtelijke agenda. Het nummer reflecteert over actuele vormen van verzet en plaatst ze tegelijkertijd binnen een historisch kader. Verwacht dus een spannend nummer.



MODAL SPLIT IN NEDERLAND EN BELGIË

Aandeel vervoerswijzen in steden



AGORA

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN