

TRANSPORTPLANNING GEBASEERD OP SOCIALE RECHTVAARDIGHEID

In *Transport Justice* herziet Karel Martens de traditionele transportplanning door ze te herdenken met rechtvaardigheidsprincipes als voornaamste uitgangspunt. De auteur vertaalt deze principes naar het domein van de transportplanning en slaagt erin een overtuigend theoretisch kader op te stellen. In tegenstelling tot de traditionele transportplanning, die hoofdzakelijk vertrekt vanuit doelstellingen gericht op economische ontwikkeling en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, vertrekt de auteur in dit boek vanuit de persoon. Door transportplanning en sociale rechtvaardigheid te verweven onderscheidt de voorgestelde aanpak zich van de huidige heersende methoden in transportplanning toegepast door onderzoekers, transportplanners en beleidsmakers.

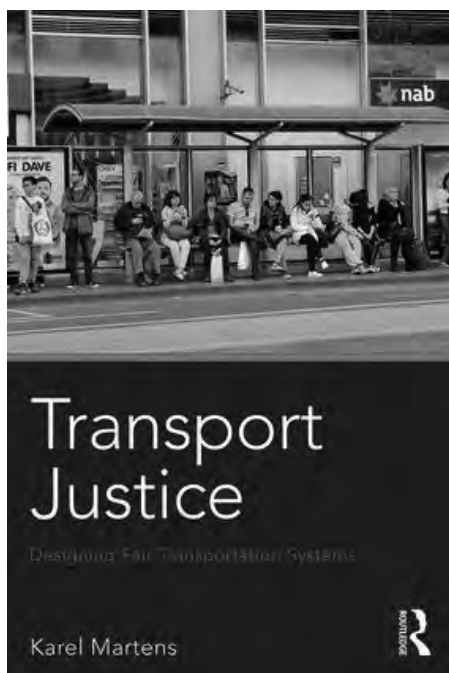
Het concept van bereikbaarheid wordt door Martens naar voren geschoven als de centrale focus in *Transport Justice*. Bereikbaarheid wordt doorgaans gedefinieerd als de mogelijkheid om plekken en activiteiten te bereiken en bijgevolg als de mogelijkheid om kwalitatief deel te nemen aan onze maatschappij. Een ontoereikende bereikbaarheid kan dus resulteren in een onvoldoende toegang tot activiteiten, wat op zijn beurt leidt tot sociale uitsluiting. Eén van Martens' voornaamste argumenten is dat interventies in het transportsysteem enkel geoorloofd zijn wanneer ze niet nadelig zijn voor personen die reeds een lagere bereikbaarheid kennen. Hij onderbouwt dit argument met verschillende filosofische principes aangehaald in rechtvaardigheidstheorieën door Amartya Sen, Michael Walzer, John Rawls en Ronald Dworkin.

In Hoofdstuk 4 past Martens Walzers concepten uit *Spheres of Justice* toe om bereikbaarheid (en niet – zoals vaak gebeurt – potentiële mobiliteit) te definiëren als de meest geschikte manier om de sociale betekenis van de voordelen van de transportsystemen in westerse maatschappijen te duiden. In Hoofdstuk 5 bouwt de auteur verder op deze redenering door gebruik te maken van Rawls' bekende rechtvaardigheidstheorie, waarin de rechtvaardigheidsprincipes en herverdelingsmechanismen nodig om een eerlijke verdeling van bereikbaarheid te onderbouwen, besproken worden. Tenslotte past Martens in Hoofdstuk 6 Dworkin's theorie van gelijke middelen toe en introduceert het aspect van transport in Dworkin's fictieve veilings- en verzekeringssysteem voor schipbreukelingen die zich wapenen voor een nieuw leven op een verlaten eiland. De filosofische exploraties in dit deel van het boek zijn ontzettend uitgebreid en leiden de lezer soms af van de centrale focus op transport. Hoewel het in dit gedeelte soms moeilijk navigeren is, is de beloning groot aangezien Martens deze gedetailleerde theoretische opvattingen gebruikt om een relatief eenvoudige set van principes voor het ontwerp van een eerlijk transportsysteem op te stellen.

Om aan te tonen hoe transportplanning aspecten van sociale rechtvaardigheid kan incorporeren, bespreekt Martens in Hoofdstuk 8 een methodiek gebaseerd op een tienvoudig stappenplan. Deze tien stappen worden uitgebreid geïllustreerd in een casestudie over de stadsregio Amsterdam, waarin de auteur de billijkheid van het landgebruik- en transportsysteem beoordeelt. In dit praktische voorbeeld bespreekt hij enkel het technische deel van de analyse (stappen 1 tot 6; het identificeren van bevolkingsgroepen met een onvoldoende bereikbaarheid en het kwantificeren van de ernst van de tekorten), maar laat de processen van democratische deliberatie en selectie buiten beschouwing (stappen 7 tot 10; het identificeren van de oorzaken van tekorten in bereikbaarheid en het aanbieden en beoordelen van mogelijke oplossingen). Dat is jammer, aangezien deze laatste stappen – die ontbreken in de casestudie – net de potentie dragen om beleidsmakers te ondersteunen in het maken van gerechtvaardigde beslissingen in transportbeleid.

Hoewel de meeste werken over vervoersarmoede en sociale rechtvaardigheid zich beperken tot een sterk theoretisch framework, biedt *Transport Justice* een praktisch toepasbaar kader voor het ontwerpen van billijke transportsystemen. Zoals de auteur echter concludeert is nog steeds verdere diepgang nodig om deze principes te vertalen naar werkelijke

praktijkvoorbeelden van transportoplossingen gebaseerd op rechtvaardigheidsprincipes. Billijkheid in transport is slechts een klein maar beduidend onderdeel van de strijd voor een rechtvaardige maatschappij, en het topic spreekt bijgevolg een breed en interdisciplinair publiek aan. *Transport Justice* is dus een belangrijk vertrekpunt voor een verdere kritische analyse van wereldwijde transportinterventies.



Literatuurselectie

Martens, K. (2017) *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge. 240 pp. Prijs paperback: €51.99

Koos Fransen (koos.fransen@vub.be) is postdoctoraal onderzoeker bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel en de ISE onderzoeksgroep aan de Universiteit Gent. Zijn onderzoek richt zich voornamelijk op bereikbaarheid en vervoersarmoede, en diens relatie tot ruimtelijke planning en transportbeleid.