

# 'Liquid life' en oneindige reistijd

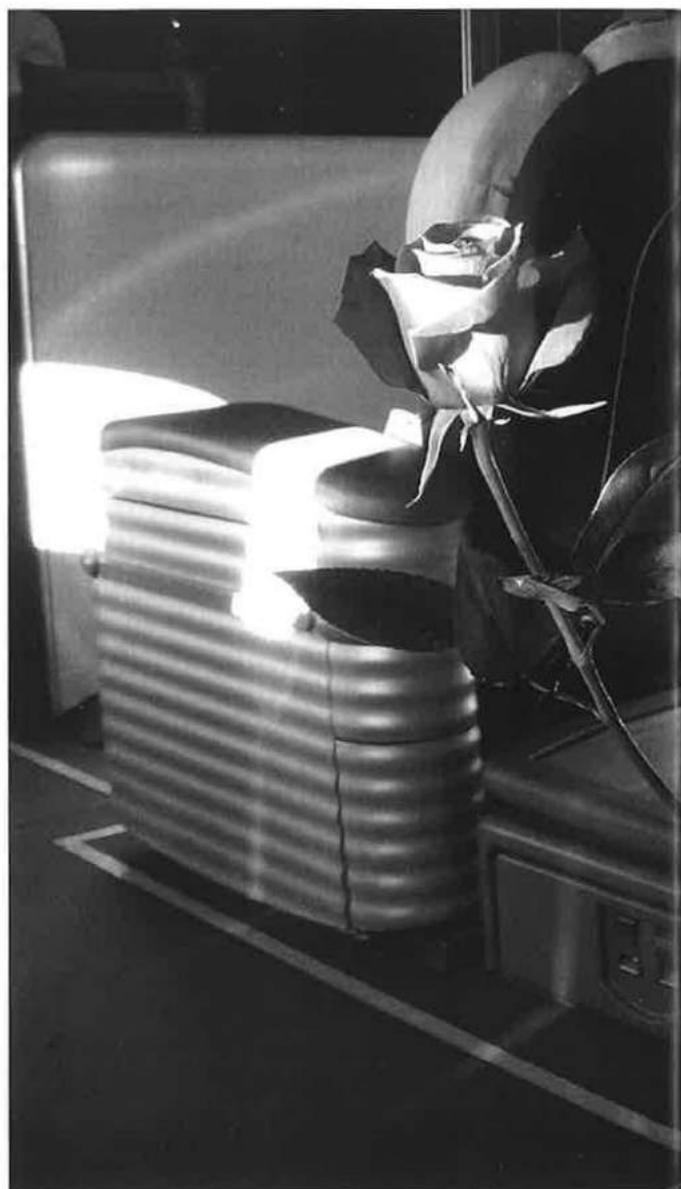
AUTEUR SVEN KESSELRING FOTOGRAFIE JOY BANERJEE

Mobiliteit is een basisprincipe van het moderne, een dynamische mix van sociale, fysieke en technologische elementen die ons leven structuur geven. Individuele pioniers onderstrepen de invloed van mobiliteit op de ordening van fysieke en mentale ruimte.

**M**obiliteit is een pijler van de moderne maatschappij. Net als andere conceptuele pijlers, zoals individualiteit of gelijkheid, kan de nadruk op mobiliteit, beweging en beweeglijkheid als een constructie van een wereldbeeld worden opgevat. In sociaal-cultureel opzicht betekent mobiliteit meer dan het overwinnen van fysieke ruimte. Mobiliteit bepaalt het dagelijks leven op een veel fundamentele manier, namelijk door verandering en vormgeving. Achter het alledaagse principe van mobiliteit als verkeer te land, ter zee en in de lucht gaat ook het idee schuil dat het overwinnen van de topografische ruimte veranderingen in en verbindingen tussen mensen tot stand brengt. Volgens de Britse socioloog John Urry richten zelfs maatschappijen zich impliciet op het bewegingsprincipe.

Dat mobiliteit belangrijk is voor de maatschappij wordt alomerkend. Men gaat er in de moderne samenleving als vanzelfsprekend van uit dat meer mobiliteit tot meer ontplooiingsvrijheid en grotere welvaart leidt. Tegelijkertijd wordt aangenomen dat de circulatie van goederen, personen en diensten bescherming biedt tegen economische stagnatie. Tot slot wordt in veel moderniseringstheorieën de correlatie tussen het bruto nationaal product en de verkeersontwikkeling van maatschappijen als een indicator van ontwikkeling gezien.

In dit artikel wordt mobiliteit opgevat als een sociaal-cultureel fenomeen. Aan de hand van voorbeelden zal worden aangetoond dat



mobiliteit een combinatie is van bewegen en beweeglijkheid, waarbij onder beweeglijkheid de potentie om te bewegen wordt verstaan. Bewegen en beweeglijkheid kunnen zich afspelen in de concrete en in de mentale ruimte. Door deze onderscheidingen, bewegen/beweeglijkheid en concreet/mentaal, krijgt mobiliteit nieuwe betekenis.

### Mobiliteit als construct

Veel sociaal-wetenschappelijke disciplines beschouwen mobiliteit als betekenisvol, wat blijkt uit het werk van talloze trendsetende wetenschappers. Sociologen als Simmel, Durkheim en Elias, economen als Smith, Marx en Engels, psychologen als Willy Hellpach en verkeertheoretici en historici als Friedrich List of Fritz Voigt, thematiseren allemaal, expliciet of impliciet, het beweeglijke karakter van de wereld. Zelfs bij een uitgesproken stabiliteitstheoreticus als Max Weber zijn elementen van mobiliteitssociologie te onderscheiden. Ook theorieën die het moderne als een overwegend economische samenhang beschrijven, scharen mobiliteit onder de maatschappelijke kernstructuren. Marx en Engels bijvoorbeeld omschrijven de circulatie van goederen en geld in hun kritiek op de politieke economie als een totalitair maatschappelijk proces waarin



Eerste klas als leefdomein van mobiliteitspioniers.

het geheel van maatschappelijke bewegingen tot stand komt. Deze veelzijdige bronnenlijst is slechts een kleine greep uit het brede scala van auteurs die zich met mobiliteit hebben beziggehouden, wat aangeeft dat mobiliteit meer is dan fysieke beweging. Het

bewegen is begrenst door de mogelijkheid tot bewegen: 'de beweeglijkheid'. Voor een sociologische conceptualisatie van mobiliteit zijn beide belangrijk. Beweging en beweeglijkheid zijn sterk met elkaar verknoot en vormen samen het verschijnsel dat wij mobiliteit noemen.

De perceptie van mobiliteit die verandering in individuen of samenlevingen teweegbrengt, wordt veelal gezien als vooruitgang en verbetering. Een klein voorbeeld ter verduidelijking: In zijn reisberichten uit 1786 sprak Johann Wolfgang von Goethe van "een ander worden, met de hulp van Rome". In deze reisbeschrijving worden geografische en sociale mobiliteit nauw met elkaar in verband gebracht. Tijdens de reis naar Rome dompelt men zich in andere culturen en sociale werelden om zichzelf te veranderen of zichzelf te vinden. In de negentiende eeuw ontwikkelde deze veranderingsmetafoor zich tot de overtuiging dat feitelijke beweging tot een breder bewegingspotentieel leidt, oftewel tot een grotere bekwaamheid in het vormgeven van de eigen sociale en geografische ruimte.

Vanuit deze achtergrond laat mobiliteit zich definiëren als de bereidheid tot verandering in geografische of sociale ruimte en als de bekwaamheid van het individu om de richting van zijn eigen bewegingen te beïnvloeden. Sollicitanten met 'buitenlandervaring' wordt de eigenschap toegeschreven dat zij met gecompliceerde situaties en eigenaardigheden kunnen omgaan. Impliciet geldt daarbij nog een tweede veronderstelling: hoe meer feitelijke bewegingservaring iemand heeft, hoe groter zijn beweeglijkheid en bewegingspotentie. Dit klinkt nog wat abstract en daarom zal deze conceptualisering van mobiliteit worden geïllustreerd aan de hand van enkele praktische voorbeelden. Deze voorbeelden zijn deels ontleend aan het werk van collega-wetenschappers en deels aan het onderzoek naar 'Mobilitätspioniere' (mobiliteitspioniers) aan de Technische Universiteit in München.

### 'Liquid life'

In zijn boek over de 'flexibele mens' beschrijft socioloog Richard Sennett een gesprek met Rico. Rico heeft het goed voor elkaar: een goede baan, gelukkig getrouwd, kinderen en geen financiële zorgen. Toch is hij ontevreden en wordt hij door Sennett als een verliezer beschreven. Rico mist een thuis en het gevoel overal vreemd te zijn, rekent zijn leven. Omdat Rico regelmatig van huis is vanwege zijn beroep, voelt hij zich in zijn eigen huis niet thuis. Die plaats zegt hem niets. Hij is rusteloos, omdat hem het centrum van zijn leven is afgenomen. Sennett beschrijft een grote bewegingsgraad in de sociale verhoudingen van dit soort mensen.

Zygmunt Bauman beschrijft hen ook: "Zij beheersen en praktiseren een 'liquid life', gekenmerkt door acceptatie van desoriëntatie en tolerantie voor afwezigheid van een doel, een richting, en een oneindige reistijd." Voor relaties, vriendschappen en het kerngezin betekent dit 'liquid life' een beproeving. Ankerpunten in het leven van deze individuen zoals liefde, vriendschap en het gezin komen meer onder druk te staan naarmate het 'vloeibare leven' zich verder ontwikkelt. Vluchtige mensen zoals Rico zijn vergelijkbaar met de Texaan Jack Vroom, die voor 500.000 dollar een ticket voor het leven kocht bij American Airlines. Sindsdien is hij constant in beweging. Hij reist van hot naar her, maar komt in feite nergens 'echt'. Hij leeft een 'life in corridors', zoals Claus Lassen het beschrijft, terwijl hij op zich helemaal niet graag onderweg is. Hij geniet slechts van de luxe van de eerste klas. De beweging wordt een doel op zich, zonder zin. Sennett beschrijft een pessimistisch scenario. Hij voorspelt een trend waarbij mensen hun sociale bindingen en bindingsvaardig-



Abstracte mobiliteit in tweevoud

heid verliezen. Het is noodzakelijk om over sociale positionering in de risicomaatschappij na te denken om te begrijpen hoe mensen zich in nieuwe sociale samenhangen inbedden, netwerken opbouwen en persoonlijke wortels en sociale fundamenten creëren. Deze mobiliteitspioniers kunnen model staan voor een grotere groep. In het onderzoeksproject 'Mobilitätspioniere' worden intensieve gesprekken met meer dan honderd mobiele mensen gevoerd. Het wordt duidelijk dat er patronen bestaan in de wijze waarop men een sociale netwerk opbouwt en onderhoudt en hoe men zich door de fysieke, geografische ruimte beweegt.

De veronderstelling is dat er een nauw verband bestaat tussen sociale en geografische mobiliteit en dat deze variabelen niet onafhankelijk van elkaar geanalyseerd kunnen worden. Vaak is de wijze waarop mensen hun beroepsmatige en privébewegingen organiseren een uitdrukking van hun sociale beweeglijkheid. Als voorbeeld kan Wolfgang Sonnenberger dienen.

Wolfgang werkte jarenlang als journalist voor een publieke tv-zender, maar besloot twee jaar geleden, hij was toen net veertig geworden, om zijn zekere bestaan op te geven en ontslag te nemen. Hij wilde er 'een jaartje tussenuit' om te ontdekken wat hij werkelijk belangrijk vond. Hij ging reizen en keerde niet meer terug in zijn oude baan. Zijn doel is sindsdien om "om de twee maanden twee weken in Duitsland en de rest van de tijd op mooie plaatsen in de wereld te zijn." Hij verdient zijn brood met scholingsprogramma's voor medewerkers van de publieke televisie en doet veel internetprojecten waar hij alleen zijn laptop voor nodig heeft. Hij heeft een goed inkomen, kan doen en laten wat hij wil en zijn professionele en sociale netwerken functioneren goed.

Wolfgang is geen uitzondering. Er zijn meer mobiliteitspioniers die hoogmobiel zijn en hun levenswijze kunnen en willen omgooien. Door de moderne technologie, met name internet en e-mail, zijn arbeidsstructuren mogelijk geworden waarin tijd en ruimte een an-

dere betekenis hebben. Dit opent ook deuren voor nieuwe vormen van sociale en fysieke beweeglijkheid. Hierna wordt uiteengezet in hoeverre deze pioniers voorlopers zijn in een ingrijpende omslag. Ook wordt bekeken welke gevolgen deze mogelijke verandering zullen hebben.

### Toekomst van mobiliteit

Naar aanleiding van deze beschrijvingen zouden we kunnen denken dat mobiliteit er in de toekomst heel anders uit gaat zien. Blijkbaar heeft de mobiliteitsdruk de juiste omvang en kwaliteit bereikt om deze omslag in de structuur van het individuele leven mogelijk te maken. Verder illustreren de pioniers de toenemende drang om de grenzen van de eigen leefomgeving te verleggen, om zich een plaats te verwerven in een sociaal beweeglijke gemeenschap en naar eigen inzicht en voorkeur personen en plekken te waarderen. Met andere woorden: zij illustreren een neiging om het voorgeprogrammeerde voorbestemde leven te ontvluchten.

Dit verschijnsel wordt gezien als individualisering van de samenleving en is nauw verbonden met de ruimtelijke dimensie van de sociale. Beweeglijkheid als bekwaamheid om je sociale plaats in de moderne maatschappij (mede) te bepalen en vorm te geven, is sinds de negentiende eeuw nauw aan fysieke beweging gekoppeld. Om zijn vrienden-, kennissen- of klantenkring uit te breiden, moest men zich tussen de mensen bewegen. De verhalen van de mobiliteitspioniers tonen aan dat deze koppeling niet langer vanzelfsprekend is. Spannend is de sociologische vraag of het hier al dan niet om uitzonderingen gaat. Hebben wij te maken met enkelingen, of volgen er later veel grotere groepen? Kwalitatief onderzoek, zoals hier beschreven, zegt daar weinig over. De beschikbare data over mobiliteitspioniers zijn nog niet representatief. Toch kan men van deze selecte groep wel leren dat er verreikende veranderingen plaatsvinden in de perceptie van mobiliteit. De voorbeelden tonen aan dat hi

een verschuiving in heeft plaatsgevonden. Zij laten zien dat de sociale en ruimtelijke dimensies van mobiliteit opnieuw geconfigureerd worden. In het leven van mensen zoals Wolfgang Sonnenberger is ruimtelijk bewegen niet meer een noodzakelijke voorwaarde. Zijn sociale beweeglijkheid wordt er niet meer door gevoed. Hij beweegt zich liever in zijn sociale netwerk dan over straat. Hieruit kan men echter niet zomaar afleiden dat mensen zich in de toekomst alleen nog tussen computer en bed bewegen.

Al enige tijd wijzen onderzoeken eerder in de tegenovergestelde richting: meer communicatie leidt tot meer verkeer. Wie kent niet het verschijnsel dat men minstens eenmaal naar het buitenland moet gaan om kans te maken om in een grote onderneming in het hogere management te komen. Het beste doet men dat reeds vroeg in de leergang. Zo luidt althans het advies van raadgevers overal ter wereld.

Dat het ook heel anders kan, toont het voorbeeld van Johanna Rheingold. Johanna studeerde cultuurpedagogiek in Hildesheim (Duitsland). Direct na haar studie kreeg ze een kind en moest zij in het levensonderhoud van haar gezin voorzien. Met enkele omwegen stuitte ze op haar huidige specialisme: het volgen van mensen door het benutten van allerlei soorten data en de rol van Europese geheime diensten daarin. Ondertussen is Johanna een van de meest gevraagde en best betaalde autoriteiten op dit gebied. Zij leeft een

opmerkelijk leven. Vijf uur per dag is ze beschikbaar voor haar werk: de tijd dat haar dochter bij de crèche is. Wat binnen die tijd niet af is, moet wachten tot de volgende dag. Reizen doet ze niet, maar dat is ook niet nodig. Geheime diensten zijn toch niet te bezoeken. De informatie die ze nodig heeft, vindt ze op het internet en als het haar te heet onder de voeten wordt, wat met

dit werk nogal eens voorkomt, dan komt het softwareprogramma 'Pretty Good Privacy' in actie. Met PGP kan ze data coderen en zo gevoelige informatie veilig per e-mail over de wereld versturen. Hoewel Johanna de omgeving van haar huis nauwelijks verlaat, is ze desondanks overal ter wereld aanwezig. Als belangrijkste plekken in haar leven noemt zij haar huis, haar telefoon, haar pc en twee à drie webpagina's.

Ook dit geval staat niet op zich. In veel interviews komt deze nauwe band tussen de dagelijkse praktijk en technologische artefacten ter sprake. Veel van de ondervraagden zien hun pc of website als verlengstuk van henzelf. John Urry omschrijft dit fenomeen als 'hybride'. Hij gelooft dat in een netwerksamenleving de grenzen tussen technologie en samenleving vervagen. Daardoor ontstaan er volgens hem sociaal-materiële formaties waarin het leven georganiseerd wordt. Urry spreekt daarbij van 'virtual travel' en 'virtual mobility', wat niets minder echt is dan reizen in de fysieke ruimte.

Het mobiliteitsconcept dat hier aan de hand van enkele pioniers uiteengezet is, kent verschillende gezichten. Het omvat sociale, geografische en virtuele vormen van bewegen en beweeglijkheid. Waarschuwingen van auteurs als Sennett en Bauman zijn met deze conceptualisatie van mobiliteit te nuanceren. Vanuit dit oogpunt hoeft voor 'immobiele mobiliteitspioniers' als Johanna Rheingold niet gevreesd te worden voor vereenzaming. Zij zijn geen voorbodes van

verregaande sociale isolering, maar juist pioniers van een nieuwe vorm van sociaal gedrag, waarin sociale, technische en ruimtelijke dimensies van bewegen en beweeglijkheid zich opnieuw mengen. Men spreekt in dit verband ondertussen ook wel van 'network sociality'.

Al tijden worden deze perspectieven uitgedroogd en weinig onderzoekers, verkeerskundigen of sociologen, stellen vragen bij de toenemende vervaechting van de sociale en ruimtelijke elementen van mobiliteit. Men moet enerzijds proberen te begrijpen welke uitwerking de mobiliteitsdruk heeft op de bindingskracht van gemeenschappen en de algemene notie van solidariteit. Anderzijds moet men zich ook afvragen welke conceptuele en praktische gevolgen deze vervaechting heeft voor verschillende bevolkingsgroepen en hoe men deze gevolgen zou kunnen beïnvloeden. Een veelgestelde vraag is welke kennis nodig is om deze processen te kunnen sturen. Wie en waarheen moet men sturen als alles continu uit zichzelf verandert en de richting van de herstructurering van de maatschappij niet zichtbaar is?

Niet in de laatste plaats moet men zich afvragen wat de transformatie van mobiliteit voor de ruimtelijke ordening van steden en gemeenten betekent. Mobiele identiteiten zijn niet slechts sociaal-psychologische problemen, maar hebben invloed op het moderne leven als geheel. Overal rijzen dezelfde vragen over de sociale veran-

kering van mensen, wiens leven in toenemende bepaald wordt door hun mobiliteitswensen en -mogelijkheden. De persoonlijke keuzeruimte is tegelijkertijd de mobiliteitsruimte. En ruimte, concreet of abstract, moet gepland worden, vormgegeven worden, en aangepast worden aan de nieuwe omstandigheden.

## De koppeling tussen sociaal netwerk en fysieke aanwezigheid is niet langer vanzelfsprekend.

**Sven Kesselring (sven.kesselring@unibw-muenchen.de) is gepromoveerd socioloog. Hij vertegenwoordigt het 'Cosmobilities Network', is onderzoeker aan de Technische Universiteit van München en bezet een beurs van de 'Erich-Becker-foundation'. Vertaald door Casper Stelling.**

### Literatuurselectie

- Bauman, Z. (2005) *Liquid life*. Cambridge: Polity Press.
- Kaufmann, V. (2002) *Re-thinking mobility*. Contemporary Sociology. Aldershot, Burlington: Ashgate.
- Kesselring, S. (2006) *Pioneering mobilities*. New patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*. Special Issue Mobilities and Materialities, pp. 269-279.
- Rammler, S. (2001) *Mobilität in der Moderne*. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: edition sigma.
- Sennett, R. (1998) *Der flexible Mensch*. Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin: Berlin Verlag.
- Simmel, G. (2001) *Philosophie des Geldes*. Reprint der Ausgabe von 1920. Herausgegeben von Alexander Ulfig. Keulen: Parkland.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies*. Mobilities of the twenty-first century. Londen: Routledge.