

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 tijdwinst 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 automobilititeit 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). 'Uiteindelijke 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' (TWV). 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 aangezocht.

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.