

# Ruimtelijke rechtvaardigheid in een Nederlands jasje?

AUTEUR Els Leclercq

FOTOGRAFIE LA Wad (Flickr)

**Rechtvaardigheid is een abstract en daarom soms vaag begrip. Bovendien is het niet altijd even gemakkelijk toe te passen op concrete situaties. Het opzetten van een ruimtelijke bril biedt een interessant én relevant perspectief. Edward Soja geeft een eerste aanzet.**

In zijn recent uitgekomen boek 'Seeking Spatial Justice' (2010) belicht de Amerikaanse geograaf en planner Edward Soja het begrip sociale rechtvaardigheid vanuit een expliciet ruimtelijk perspectief. Zijn centrale drijfveer is de vaststelling dat de meeste wetenschappelijke studies over gelijkheid en democratie, wel sociale, culturele en historische parameters bekijken, maar dat nog te vaak de ruimte waarin mensen leven en bewegen over het hoofd wordt gezien. De al dan niet rechtvaardige verdeling van middelen, infrastructuur, land en ruimte, welvaart, problemen en overlast, kent een uitgesproken ruimtelijk patroon. Wanneer dat ruimtelijke aspect van rechtvaardigheid schuilgaat achter andere concepten zoals sociale of duurzame rechtvaardigheid, heeft dat ook invloed op het formuleren van planningsopgaven, het opzetten van academisch onderzoek, of het nemen van politieke beslissingen. Met dit uitgangspunt herbevestigt Soja dat sociale, culturele en historische processen niet enkel een ruimtelijk patroon kennen, maar dat de ruimte zelf – zij het een gebouw, een snelweg, een landschap of een subjectief beeld van een plek of stad - een belangrijke invloed uitoefent op die processen. Kortom, net als zijn voorbeelden Harvey en Lefebvre, benadrukt hij de causaliteit van de ruimte. Aan de hand van een aantal Amerikaanse voorbeelden tast hij in het boek de toepasbaarheid van het begrip af en staft hij hiermee zijn theorie.

## Ruimtelijke onrechtvaardigheid

Discriminatie op grond van geografische ligging draagt volgens Soja in ruime mate bij tot het benadelen van bepaalde individuen en

groepen. Zo kan bijvoorbeeld wonen in een bepaalde wijk de reden zijn dat geweigerd wordt om daar goederen af te leveren, dat een baan aan je neus voorbij gaat of dat je een telefoonabonnement wel kan vergeten. Soja hecht veel waarde aan het maken van onderscheid tussen de verschillende vormen van gelijkheid, al is er vaak sprake van een sterke overlap tussen sociale aspecten als etniciteit, inkomen en klasse en ruimtelijke aspecten. Uiteraard zijn deze sociale aspecten van belang, maar Soja vindt dat nieuwe mogelijkheden op het gebied van empirische analyse en het opbouwen van theorieën gevonden kunnen worden wanneer we ons expliciet richten op de ruimtelijke causaliteit. En die kunnen vervolgens leiden tot nieuwe vormen van sociale en politieke actie. Onderzoek naar de ruimtelijke component is dus geen substituut voor andere vormen van rechtvaardigheid, maar is een andere, aanvullende manier om naar de materie te kijken. Overigens merkt Soja wel op dat een compleet evenwichtige verdeling van sociaalruimtelijke rechtvaardigheid nooit bereikt kan worden, omdat er altijd een vorm van materieel verschil tussen mensen bestaat. Elke geografie heeft inherent een bepaalde mate van onrechtvaardigheid in zich en zal dit behouden.

Soja baseert zijn theorie van ruimtelijk gerechtigheid onder andere op Henri Lefebvre's 'Le Droit à la ville' (1968) (het recht op de stad). In de afgelopen decennia neemt de rol die steden vervullen als plek voor sociale en economische emancipatie in belang weer toe, waardoor het concept van het recht op de stad ook op meer interesse kan rekenen. Lefebvre stelt dat het stedelijke leven ongelijke machtsverhoudingen genereert die resulteren in een ongelijke geografische spreiding van de beschikbare bronnen over de stad. Dit leidt, volgens hem, tot een continue strijd tussen de minder bedeeden enerzijds om toegang te krijgen tot meer sociale macht en geld en anderzijds de bedeeden om hun privileges te behouden. Lefebvre beargumenteert met het concept van het recht op de stad dat sociale verhoudingen niet alleen ontstaan in een

ruimtelijke context maar dat deze ruimtelijke context ook sociale verhoudingen vorm geeft. Deze strijd om de rechten tot de stad is, volgens Lefebvre's marxistisch gedachtegoed, een fundamentele strijd tegen de onderdrukkende effecten van het kapitalisme. Soja gebruikt Lefebvre's concept van het recht op de stad voor zijn theorie van ruimtelijke rechtvaardigheid, maar verbreedt dit door het niet alleen op de stad zelf maar ook op de andere schaalniveaus toe te passen. Daarnaast, richt hij zich niet alleen op de strijd tegen onrechtvaardigheid als gevolg van het kapitalisme, maar neemt hij ook andere discriminerende factoren zoals etniciteit, milieu en gender in zijn theorie op.

In zijn boek bespreekt Soja een aantal casussen uit de Verenigde Staten waarmee hij zijn theorie over ruimtelijke gelijkheid staaft. In de Verenigde Staten manifesteert ongelijkheid – op alle fronten van het spectrum – zich op een veel grotere schaal dan in West-Europa. Als we echter zijn theorie toepassen op een voorbeeld in Nederland, zien we dat ook hier ruimtelijke gelijkheid niet vanzelfsprekend is. Soja's theorie zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het herdefiniëren van (politieke) opgaven die via een evenwigtigere ruimtelijke samenhang een meer gelijke samenleving nastreven. Uit zijn voorbeelden blijkt echter ook dat ruimtelijke gerechtigheid moeilijk los gezien kan worden van sociale gerechtigheid. Discriminatie op grond van geslacht of klasse lijkt in veel gevallen samen te gaan met ruimtelijke onrechtvaardigheid.

#### **Bus Riders Union vs. MTA (Los Angeles, USA)**

Soja opent zijn boek met de rechtszaak aangespannen door een burgerbeweging, de Bus Riders Union, tegen de Los Angeles Metropolitan Transit Authority (MTA), de regionale openbaarvervoermaatschappij. De Bus Riders Union is een meertalige en multiculturele beweging van frequente openbaarvervoergebruikers in het centrum van Los Angeles en telt zo'n 200 leden. Voor deze rechtszaak werkte ze samen met het academische onderzoekscentrum 'Labor/Community Strategy Center', UCLA, waarvan Soja ook deel uitmaakt. De MTA maakte zich volgens de Bus Riders Union schuldig aan discriminatie door op een oneerlijke manier hun mobiliteitsbudget te distribueren. Een multi-miljoen dollar kostende spoorinfra-



Openbaar vervoer in Los Angeles

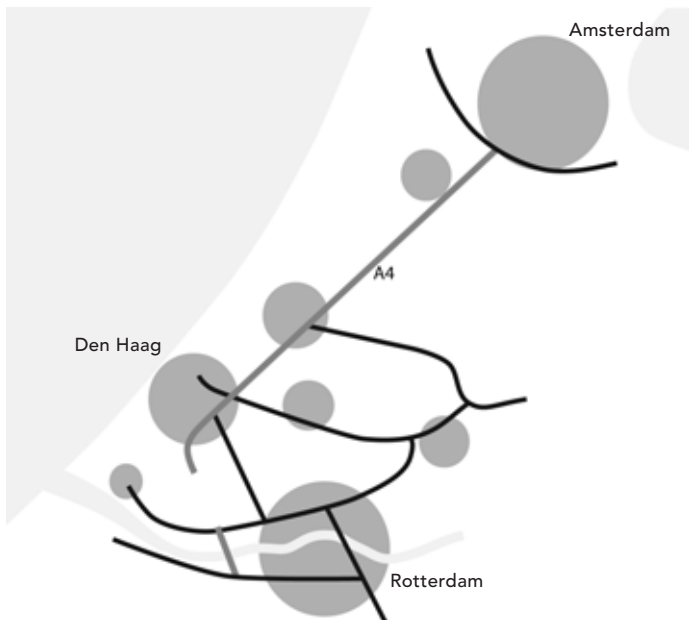
structuur tussen het Central Business District en de welvarende buitenwijken werd door de MTA als prioriteit gezien. Deze treinverbinding zou met name de rijkere blanke middenklasse een dienst bewijzen terwijl deze investering ten koste zou gaan van mogelijke investeringen in het fijnmazige bussysteem in downtown Los Angeles. Vanuit een ruimtelijk rechtvaardigheidsperspectief benadeelt dit de lager opgeleide sociale klassen, die in hogere mate

## **Geld uit het potje van de minister van Infrastructuur wordt ongelijk verdeeld**

afhankelijk zijn van een voldoende toegankelijk, frequent en goedkoop openbaarvervoersysteem voor het kunnen bereiken van hun werkzaamheden. Ze hebben veelal verschillende banen zowel opeenvolgend als tegelijkertijd, op verschillende locaties in de stad. Onder hen zijn veel dagarbeiders uit Midden- en Zuid-Amerika. Een fijnmazig busnetwerk is dus voor hen van essentieel belang. De voorgestelde vaste treinverbinding zou nooit zo effectief aan de behoeften van de werkenden uit deze lage inkomensgroep kunnen beantwoorden als een fijnmazig en uitgebreid netwerk van buslijnen. De rechtbank oordeelde dat indien het investeren in alternatieve vormen van openbaar vervoer (zoals een spoorverbinding) afbreuk zou doen aan vitale busdiensten, met name voor de minder draagkrachtigen en minderheden in stadscentra, dit als discriminerend en onrechtvaardig opgevat moest worden. De MTA bediende de welvarende middenklasse met een alternatief naast het private autoverkeer, terwijl ze de minder draagkrachtigen en minderheden in de stedelijke samenleving, die geen andere optie hebben dan gebruik te maken van het openbaar vervoer, benadeelde. Het vonnis stelde de Bus Riders Union in het gelijk en beval dat de MTA in financieel opzicht voorrang moest geven aan het verbeteren van de busservice boven de voorziene investeringen in de spoorverbinding. In deze rechtszaak is - zeer uitzonderlijk voor Los Angeles - de notie van discriminatie op grond van geografische ligging expliciet meegenomen in de besluitvorming, naast andere aspecten als discriminatie op grond van ras of inkomen (sociale gelijkheid).

#### **OV vs. A4 (Randstad, Nederland)**

Twee recente ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur in Nederland kunnen in dit kader aangehaald worden om Soja's idee over ruimtelijke gelijkheid te bekijken in een Europese context. De Nederlandse samenleving kent een mindere mate van sociale ongelijkheid, maar net als in de Verenigde Staten zijn ongelijkheid, polarisatie en segregatie in steden ook hier door de opkomst van het neoliberale economisch model toegenomen. Het huidige Nederlandse kabinet heeft zich ten doel gesteld om 18 miljard euro te bezuinigen. Eén van de slachtoffers van de bezuinigingsdrang is het openbaar vervoer in de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Door het openbaar vervoer in deze drie steden aan te bieden in de private markt, hoopt het kabinet 120



De A4 nog niet doorgetrokken van Den Haag naar Rotterdam

miljoen euro te besparen op het huidige budget. Uit een rapport van PriceWaterhouseCoopers blijkt dat een dergelijke openbare aanbesteding hooguit 20 miljoen oplevert. Uit bezuinigingsberekeningen van minister Schultz van Haegen blijkt dat het resterende bedrag uit een stijging van de tarieven moet komen, en dat er flink gesneden moet worden in de bediening van het aantal buslijnen in de drie steden. Overheidsadviseurs stellen dat in Rotterdam twee op de drie buslijnen zouden verdwijnen. Welgeteld vijf lijnen blijven dan bestaan. In het rapport voert de ambitie om het openbaarvervoersysteem efficiënter te laten verlopen de boventoon. Slogans als 'Geen gekronkel meer; bussen rijden rechtstreeks' en 'Maak het de reiziger makkelijk: er gaat maar één bus van A naar B met één halte per kern' lijken het vernieuwde aanbod juist beter en doeltreffender te maken. Dit gaat echter voorbij aan de essentie van het doel van een openbaarvervoersysteem als vangnet voor diegenen die niet beschikken over ander transport. Zo is het 'kronkelen' van bussen een noodzakelijk gegeven om toegankelijkheid te garanderen: de afstand van gebruikers tot een halte mag niet groter zijn dan 400 meter. In de voorstellen van de minister zou deze naar maximaal 2 kilometer opschuiven, waardoor het principe van toegankelijkheid op losse schroeven komt te staan. Het gebruik van de terminologie als 'maak het de reiziger gemakkelijk', lijkt erop te duiden dat de reiziger erop vooruit gaat in de toekomst door maar één lijn over te hebben. Niets is minder waar uiteraard; een reiziger heeft liever een dienst waar hij dichtbij huis en bestemming op en af kan stappen dan een overzichtelijk grafisch routekaartje.

Ongeveer tegelijkertijd besloot de overheid over een kwestie die al zo'n vijftig jaar gaande is. De aanleg van een stuk snelweg van 7 kilometer tussen Delft en Schiedam (de A4) moet Den Haag en Rotterdam beter met elkaar verbinden voor gemotoriseerd verkeer. Dit stuk weg loopt dwars door het belangrijk natuurgebied van Midden-Delfland, wat al tientallen jaren veel aversie tegen het voornemen heeft uitgelokt. Na jarenlange strijd kwamen betrokken partijen tot een compromis: een deel van de weg wordt half verdiept

aangelegd, een ander deel wordt ondertunnelt zodat het natuurgebied minder schade wordt berokkend. De aanlegkosten worden geschat op 861 miljoen euro.

Deze twee ontwikkelingen worden in de politieke arena los van elkaar beoordeeld, hoewel ze onder het beleid van dezelfde minister van Infrastructuur en Milieu vallen. In de afzonderlijke cases wordt er door verschillende partijen protest aangetekend vanuit oogpunt van sociale en milieukundige aspecten. Zo heeft het buspersoneel in de verschillende steden al gestaakt uit protest tegen het hoge banenverlies en worden er druk onderhandelingen gevoerd met de betreffende vakbonden. In het geval van de aanleg van de A4 hebben milieubewegingen jarenlang geprotesteerd tegen de teloorgang van het natuurgebied.

### Conclusie

Wanneer we Soja's theorie over ruimtelijk rechtvaardigheid in het achterhoofd houden en de twee ontwikkelingen naast elkaar zetten, wordt op grond van geografische aspecten geld uit het potje van de minister van Infrastructuur ongelijk verdeeld. Ouderen, studenten, mensen uit lagere inkomensklassen die, net als in het geval in Los Angeles, afhankelijk zijn van een fijnmazig openbaarvervoernetwerk om hun dagelijks bezigheden te kunnen vervullen, worden in grotere mate de dupe van de grootschalige bezuinigingen op het openbaar vervoer. Autogebruikers kunnen echter dadelijk gebruik maken van dit extra stukje snelweg, terwijl het wegeaanbod nu ruimschoots voldoet. Kortom, zij krijgen een alternatief geboden terwijl het busvervoer grotendeels verdwijnt. Vanuit dit ruimtelijk rechtvaardigheidsperspectief bekeken, lijkt het minder wenselijk om 861 miljoen uit te geven aan 7 kilometer snelweg, terwijl tegelijkertijd een groot deel van een zorgvuldig opgebouwd openbaarvervoersysteem verdwijnt omdat daar 120 miljoen euro bezuinigd moet worden. Zou het voorbeeld van de hierboven besproken zaak van de Bus Riders Union, gevolgd worden, dan zou de verantwoordelijke minister eerst geld beschikbaar moeten stellen voor een verbetering van het openbaar vervoer in plaats van de aanleg van een bewogen stuk snelweg.

**Els Leclercq (els@studioaitken.co.uk) is werkzaam als zelfstandig stedenbouwkundige. Daarnaast doctoreert ze bij de vakgroep Ontwerp en Politiek aan de TUDelft en bij Cosmopolis aan de Vrije Universiteit Brussel naar de invloed van verschillende stedelijke regimes op de openbare ruimte.**

### Literatuurselectie

- Lefebvre, H. (1968) *Le Droit à la ville*, Parijs: Anthropos
- Soja, E. (2010) *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis: University of Minnesota Press
- Harvey, D. (2009, oorspr. 1973), *Social Justice and the City*, Athens: University of Georgia Press