

# Het paradigma perspectief

VOORRUITPERSPECTIEF IN DE ACHTERUITKIJKSPIEGEL

Veel is intussen verdwenen in de nevelen van mijn geheugen, maar de persvoorstelling van mijn eerste boek over mobiliteit herinner ik me als de dag van gisteren.

KRIS PEETERS\* [MOBILITEITSEKSPERT]

Die dag miezerde het en in de Mechelse vergaderzaal waar we samentroepen was het vooral donker. Als gastheer fungeerde een zekere Jan Peumans, voorzitter van de nog jonge Vlaamse Stichting Verkeerskunde en directeur marketing van De Lijn. Inleider was Willy Miermans, docent aan de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek, de man die mij geleerd had anders naar mobiliteit te kijken. Het was april 2000 en niet alleen technisch gesproken een andere eeuw. Een boek geschreven door een niet-BV was toen nog nieuws en dus kwamen er nog journalisten op de presentatie af. Nog dezelfde dag werd er over *Het voorruitperspectief* bericht op radio en televisie. De volgende dagen, weken en maanden zouden kranten, tijdschriften en nog meer televisie- en radioprogramma's volgen: korte berichtjes, heuse recensies, interviews – tot een dubbelinterview met Vlaams minister van Mobiliteit Steve Stevaert in P-Magazine aan toe.

De respons was veel groter en positiever dan ik in mijn stoutste dromen had durven hopen. In mijn boek schetste ik immers het beeld van een samenleving die zich onvoorwaardelijk schikt naar de eisen van de auto en daardoor manifest meer onveiligheid en meer onrechtvaardigheid creëert. In een land waarin de slogan 'mijn auto, mijn vrijheid' nog nazinderde zou dit me niet in dank worden afgenomen, dacht ik. Maar ik kreeg bedankjes, 'omdat eindelijk iemand het durft te zeggen.' Mijn uitgever hoopte zelfs eventjes op een bestseller. Quod non. Net geen decennium zou het duren vooraleer het duizendste en laatste exemplaar de deur uit was.

Toch vond het boek en, belangrijker, het gedachtegoed ervan zijn weg naar academici,

journalisten, politici. Uit de notulen van de parlementaire debatten over de invoering van het STOP-principe valt af te leiden dat het boek een inspiratiebron was. De term 'voorruitperspectief', mijn vertaling van het Duitse *'Windschutzscheibeperspective'* (Monheim & Monheim, *Strassen für Alle*, 1990), heeft in het discours over mobiliteit een vaste plaats verworven. Maar of het voorruitperspectief daarmee in onze maatschappij aan belang heeft ingeboet? Ik twijfel.

Zeker, in vijftien jaar zijn er wel wat correcties doorgevoerd op het terrein (de veralgemening van de zone-30 en van beperkt éénrichtingsverkeer, de introductie van borden voor dooRlopende straten, de opkomst van fietssnelwegen, de opname van 'fietsenstallingen' in sommige bouwcodes). De auto heeft niet langer een monopoliepositie als vervoermiddel (doorbraak van de elektrische fiets, het succes van nieuwe tramlijnen, de populariteit van de deelfiets in Antwerpen en van de Blue Bike als natransport vanaf het station) én als statusdrager (ten voordele van de smartphone en wellicht ook de tattoo) en dit zowel in de feiten als in de geesten. In westerse landen wordt zelfs al luidop gewaagd van wat tot kort nog 'ondenkbaar' heette te zijn: *car peak* of het einde van de ongebreidelde groei van auto-bezit en autogebruik.

Is het glas dus halfvol? Ik zou het niet durven beweren. Met de gepersonaliseerde nummerplaat wordt de identificatie met de eigen auto van overheidswege gefaciliteerd. Alle mooie voornemens over 'kernversterking' ten spijt vreet de lintwormbebouwing nog gestaag aan de open ruimte. Nog meer shoppingcentra zorgen voor nog meer files en leegstand. Nieuwe ontwikkelingen wor-

den beoordeeld aan de hand van een 'parkeernorm', nooit op basis van een 'kindnorm'. Nog altijd komen architecten aanzetten met monofunctionele kantoorcomplexen en huizen met blinde gevels en garages waarin de auto de fietsen letterlijk blokkeert. De Vlaamse regering maakte de *modal shift* op 18 jaar vanzelfsprekend met haar (gratis) 'Rijbewijs op School'-project – en ontsloeg daarmee in één moeite zichzelf van de plicht te zorgen voor basismobiliteit voor jongeren. Mobiliteitsonderzoek is zelden meer dan verkeersonderzoek. En verkeersonderzoek is autoverkeersonderzoek. Het tellen van fietsers en voetgangers is nog altijd meer uitzondering dan regel – en dus tellen die ook niet mee in de voorgestelde ingrepen. Terwijl het autoregime aanbeukt tegen de grenzen van de ruimte, van de grondstof- en energievoorraden, van het klimaat, van de luchtkwaliteit en van de veiligheid (om maar die te noemen) is de praktijk vooral die van *'Business As Usual'* (BAU).

Maar het orkest op het dek van de Titanic mag dan lustig verder spelen, de partituur is wel veranderd. Het discours van vandaag is niet meer dat van 15 jaar geleden. En al kan met recht en reden worden beweerd dat veel debat niet meer is dan retoriek, verandering in het debat is wel de voorbode van verandering in de praktijk. Exemplarisch is het maatschappelijke debat over de Antwerpse Ring. Bij het verschijnen van *Het voorruitperspectief* was er nog helemaal géén. Of toch: ondergetekende werd door *Gazet van Antwerpen* de mantel uitgeveegd omdat hij het bestaan had 'als enige' vraagtekens te plaatsen bij het Lange Wapper-verhaal. Daarna was er StRaten-Generaal met een debat over de keuze tussen een brug en een tunnel en

GING HET ROND DE EEUWWISELING NOG OVER EEN WENSELIJKE 'MODAL SHIFT', VANDAAG GAAT HET STEEDS MEER OVER EEN SHIFT VAN PARADIGMA'S.

de locatie van de Ring, waarna de discussie werd opengetrokken, eerst door Ademoos naar het thema luchtkwaliteit, daarna door Ringland naar de thema's ruimte en leefkwaliteit. Opvallend daarbij is dat de tegenargumentatie hoe langer hoe minder inhoudelijk is. Haalbaarheid en wenselijkheid van alternatieven worden alleen nog met strategische argumenten terzijde geschoven. We moeten 'nu' iets doen en ophouden te praten, 'want', zo betoogde de Vlaamse minister van mobiliteit letterlijk, 'de grootste vijand van een plan is een beter plan'. Zelden zal een excellentie duidelijker zijn inhoudelijk ongelijk hebben toegegeven.

Een mobiliteitsbeleid vanuit voorruitperspectief blijkt dan ook hoe langer hoe minder houdbaar. Hier én elders. Hamburg en Helsinki formuleerden met zoveel woorden de ambitie om niet-autoafhankelijke steden te worden. Niet de zichzelf verstikkende

steden Peking of Shanghai met hun indrukwekkende autowegennetten zijn vandaag de referentie, wel steden als Freiburg, Kopenhagen, Barcelona, Zürich en Bordeaux. Woorden wekken, voorbeelden strekken: nog maar enkele jaren dringt Parijs de rol van de auto terug en kijk, het druppelt al in Brussel. Belangwekkend daarbij is dat het afscheid van het auto-matische denken stilaan uit zijn ideologische keurslijf barst. Ging het rond de eeuwwisseling nog over een wenselijke *modal shift*, vandaag gaat het steeds meer over een shift van paradigma's. Dat mag dan ingrijpender en moeilijker zijn, het biedt ook kansen. Een ideologisch beladen anti-autoverhaal wordt een verhaal over een ideologisch nog maagdelijke nieuwe mobiliteit. Het gaat dan niet meer over de appreciatie of depreciatie van bepaalde verkeerswijzen, wél over de menselijke behoefte aan activiteiten en sociale interactie (maar

ook aan de tegendelen daarvan: rust en afzondering). Een debat over verkeer en een clash tussen voorruitperspectief en, pakweg, een fietsersperspectief, wordt dan een debat over het gebruik en de inrichting van tijd, ruimte, energie en grondstoffen, over leefkwaliteit, over sociale inclusie en over rechtvaardigheid, gezien door een caleidoscoop aan perspectieven.

We leven dus in een ongemeen boeiende tijd. We zijn niet alleen de bevoorrechte getuigen van de agonie van een tijdperk dat als geen ander zijn stempel drukte op mens en maatschappij. We kunnen ook mee vormgeven aan een nieuwe era waarvan we de contouren alleen nog maar vermoeden. Misschien lijkt het recente 'restauratiebeleid' in ons land (maar ook in bijvoorbeeld Nederland), met zijn atavistische verenging van de mobiliteitsproblematiek tot file- en parkeerproblemen, hiermee in tegenspraak. Maar het volstaat een stap achteruit te doen om het schouwspel vanuit een breder perspectief te zien. Voor onze ogen speelt zich een uniek spektakel af, te vergelijken met de continentendrift. Aan de ene kant een oude wereld die scheurt, kraakt en afbrokkelt en hier en daar met de moed der wanhoop weer wordt opgelapt. Aan de andere kant een nieuwe wereld die langzaam maar zeker vorm krijgt – soms ondanks en vaak dankzij de botsing met de oude. En wij, ongevoelende 21ste-eeuwers, die van het ene been op het andere springen, in een tijdelijke spreidstand tussen twee werelden. In afwachting van de definitieve sprong naar de nieuwe.

\*Auteur van *Het voorruitperspectief. Het impliciete autodenken*. (Uitgeverij Garant, 2000, alleen nog tweedehands op de kop te tikken)