

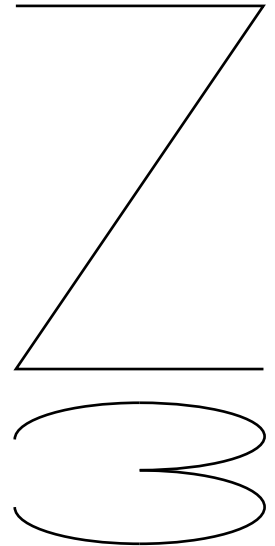
KLEINE FILOSOFIE VAN DE VERKEERS- VEILIGHEID



gideon
boie

ZUIDZEE N° 3

VERONTWAARDIGING,
ACTIVISME EN HET
RECHT OP DE STRAAT



Inleiding	5
1. Vijf seconden voor een kinderleven	15
2. Burgerlijke gehoorzaamheid van het verkeersveiligheidsactivisme	22
3. Verkeersagressie los je niet op met een likje verf	29
4. Inspraak is geen technisch detail	36
5. Herverdeling van de publieke ruimte is goed voor de volksgezondheid	45
6. Weerstand komt van binnenuit	51
7. Een hinkelspel is geen parkeerplaats	58
8. Autonijd in het klimaatregime	66
9. Het epistemologisch delirium van de verkeersveiligheidsontkenners	74
10. Het recht op de straat	82
11. De poetsvrouw lust ook bionade	91
Epiloog: eerst mijn fiets terug	99

“Een van de onmisbare componenten: het vermogen om verontwaardigd te zijn en het engagement dat er de consequentie van is.”

(Stéphane Hessel)

Inleiding

Over de filosofische achtergrond van stedelijke politiek praatte ik al langer graag een woordje mee, maar verkeersveiligheid was iets nieuws. Het onderwerp kruiste mijn pad, letterlijk. Het gebeurde tijdens onze dagelijkse wandeling van de basisschool naar huis op het zebrapad bij tramhalte Heliotropen op de Lambermontlaan in Schaarbeek.¹ Het was maandag 15 januari 2015, rond 17u30. Het stilstaande verkeer werd op de derde rijstrook ingehaald door een BMW. De snelheid van de wagen was ongezien, het geluid van de optrekkende motor ongehoord. Met een kattensprong ontsnapte mijn dochtertje, terwijl haar fiets gegrepen werd. Mijn zoontje van vijf werd vol geraakt en met ernstige verwondingen overgebracht naar de intensieve zorgen van het Universitair Kinderziekenhuis Koningin Fabiola. De autobestuurder nam de vlucht. Een journalist verkondigde die avond live op het VTM-journaal dat de Lambermontlaan afgesloten was, hij vermoedde dat het deel was van de antiterreuroperatie in Verviers en speculeerde over voortvluchtige terroristen. De journalist vergat dat de inwoners van Schaarbeek al decennia gebukt gaan onder een heel ander soort terreur. De aanrijding gebeurde bij het oversteken van een boulevard met drie rijstroken in elke rijrichting, aangelegd dwars door woonwijken, vandaag zone 50. Noem het eerder een stadsautostrade die dagelijks grote volumes verkeer doorsluist.

Mijn engagement met de verkeersveiligheid is uiteraard gevoed vanuit de traumatische gebeurtenis, maar misschien nog wel meer door de verontwaardiging over de passiviteit van de bevoegde personen en betrokken overheidsdiensten. Ik heb het niet eens over de gefaalde opsporing. De achtergelaten auto werd gevonden, maar de eigenaar had een goed alibi en het gerechtelijke dossier werd zonder gevolg geklasseerd. Veel pijnlijker was de politieke passiviteit. In de nasleep van de aanrijding nam ik contact op met de bevoegde minister van Mobiliteit, de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid, de burgemeester en de schepen van Mobiliteit met de dringende vraag werk te maken van de verkeersveiligheid op de oversteekplaatsen van de Lambermontlaan. Het confronteerde me met wat filosoof Slavoj Žižek 'inherente kritiek' noemt: een kritisch bewustzijn dat inherent deel is van het normaal functioneren van een systeem.² Inherente kritiek is helemaal niet bedoeld om serieus te nemen, maar helpt om een gezonde ideologische afstand te bewaren tot een situatie waar je niets aan kan of wil veranderen. Hoe anders kon ik de reacties van de politiek verantwoordelijken interpreteren? Natuurlijk toonden de politici empathie, ze bleken zich goed bewust van de gevaarlijke situatie op die specifieke boulevard en tal van goede plannen lagen op tafel, en toch was er altijd wel een goed excuus om vooral niets te veranderen.

De persoonlijke frustratie bereikte een heel andere dimensie toen de burgerbeweging 1030/0

werd opgericht na de dood van een jonge vrouw, Stephanie Verbraekel, op een zebrapad aan de Haachtsesteenweg in Schaarbeek. Overdreven snelheid was de oorzaak dat de vrouw 20 meter ver weggeslingerd werd. Het was 7 november 2017. De magie van een burgerbeweging is dat elk individu naar eigen kracht en vermogen een bijdrage levert in de gezamenlijke strijd voor verkeersveiligheid. Wat kon ik beter doen dan mijn pen scherp? Mijn bescheiden bijdrage aan de actie was het leveren van commentaar in de media, zoals *BRUZZ*, *VRT NWS* en *De Standaard*. Mijn expertise in stedelijke politiek en activisme bleek een nuttig wapen in het agenderen van de verkeersveiligheid, ik heb er geen moment over getwijfeld om deze kennis in de strijd te werpen. De columns waren stuk voor stuk vrijwillige bijdragen en stelden me in staat om het persoonlijke lotgeval achter mij te laten. Medelijden is het ergste antwoord dat je kan krijgen op een vraag naar verkeersveiligheid. Het gaat om een inherente kritiek die enkel bedoeld is om de vraag te reduceren tot persoonlijk leed en zo te depolitiseren. Politisering maakt de omgekeerde beweging – ook dat is een les van Slavoj Žižek. Een particulier, 'persoonlijk' lotgeval gaat functioneren als een metafoor voor een fout in het systeem, een antwoord situeert zich daardoor noodzakelijk op het algemene niveau.³

Het ondertekenen van de columns met "docent en onderzoeker faculteit Architectuur KU Leuven" is een weigering om mezelf op te werpen als

ervaringsdeskundige. Hoogstens de eerste column ging over eigen ervaringen, al wat volgde was een poging om de discussies over verkeersveiligheid in Brussel te verbaliseren en zo bij te dragen aan de activistische zaak. Evenmin wilde ik dus als mobiliteitsexpert door het leven gaan. De ambitie was veeleer om het debat over verkeersveiligheid te benaderen vanuit het standpunt van architectuur en politieke filosofie – dat is ook mijn academische werkveld. De gebruikte bronnen zijn hiervan een afspiegeling: filosofische referenties lopen door elkaar met nieuwsberichten over dagelijkse situaties in het verkeer. De mosterd haal ik bij de Freudomarxistische school van Slavoj Žižek, hij maakt volop gebruik van de populaire cultuur bij het opstellen van een symptomatologie van de hedendaagse samenleving. Het verkeersveiligheidsbeleid in Brussel is evengoed symptomatisch voor het denken over de stad van morgen, net als de nieuwe burgerbewegingen. De inhoud is belangrijk, maar de vorm evengoed. Ronkende ambitienota's, uitgedokterde mobiliteitsplannen en massale sensibilisatiescampagnes gaan ongegeneerd samen met een ondraaglijke traagheid van verandering; het is een kunst op zich. Idem dito de publieke spijtbetuiging bij de vele slachtoffers in het verkeer, deze worden in dezelfde adem aangevuld met verkeerstechnische opmerkingen over de noodzakelijke doorstroming van auto's.

Uiteraard waren de columns in de eerste plaats een bijdrage aan het debat over verkeersveiligheid,

maar tegelijk ging het om evenzoveel pogingen om de zelfgenoegzaamheid van de architectuur te prikkelen. Verkeersveiligheid is zo'n thema dat ongedacht blijft in de geschiedenis van de architectuur en de stedenbouw. In de strijd voor verkeersveiligheid heb ik me vaak afgevraagd: waar zijn de historici van de moderne stedenbouw als je ze nodig hebt? De monstrueuze Lambermontlaan maakt deel uit van de Middenring, het is een overblijfsel van wat in geschiedenisboeken bekend staat als de 'Verbrusseling', de periode van blinde sloop en de megalomane ontwikkeling van zakenwijken verbonden met autosnelwegen.⁴ De problemen met verkeersveiligheid tonen hoe Brussel tot op vandaag probeert te herstellen van deze – ik citeer Félix Guattari – "rampzalige erfenis van de zichzelf-feliciterende moderne stadsplanning".⁵ Guattari noemde het een sleutelvraagstuk voor de ecosofie, naast racisme, fallocentrisme en vermarkting van de kunst. De afzijdigheid van architectuur bij het thema van de verkeersveiligheid toont dat de erfenis springlevend is; we praten liever over sublieme objecten en feliciteren de geniale ontwerpers. In deze kleine filosofie van de verkeersveiligheid gaat het minstens ook over de rol en betekenis van de architectuur en aanverwante ruimtelijke disciplines binnen de Brusselse uitdaging om af te rekenen met spoken uit het verleden.

De politisering van de verkeersveiligheid is de inzet van deze kleine filosofie. In de columns heb ik steeds gezocht naar een manier om *faits divers*

over mobiliteit – gebeurtenissen dan wel uitspraken en acties – te koppelen aan grote filosofische vraagstukken over stad en architectuur. Ik heb de krantenstukjes nooit laten nalezen. Een column is geen persbericht van een burgerbeweging of eender wie. Evenmin kan je een column eerst onderwerpen aan een peer review. Een column is een kritische bijdrage aan het publieke debat en de boodschap mag geen dag te laat aankomen. En toch weiger ik een column te beschouwen als wetenschapspopularisatie – het is eerder een academische erezaak. Het drama van het universitaire discours is dat het per definitie achter de feiten aanholt; de gevestigde orde is alfa en omega – ik beroep me op de Lacaniaanse discours-theorie.⁶ De expert zal maatschappelijke problemen gedetailleerd in kaart brengen, hiaten in het beleid van commentaar voorzien, mogelijke scenario's suggereren, eventuele vervolgvragen definiëren, maar laat de beslissing aan de heersende macht. De columns volgden daarentegen een analytisch discours dat zich positioneert in het onoplosbaar probleem en vanuit dit punt het onbesliste subject uitdaagt. De kritische rol van kennis ligt hierbij veel meer in het forceren van een doorbraak binnen een situatie die beheerst wordt door passiviteit.

De columns over verkeersveiligheid werden geschreven tussen 2018 en 2024 en hier samengebracht in een doorlopend essay onderworpen aan een peer review. De uitwerking van argumenten die in het heetst van de strijd noodzakelijk gebald

werden, stelde me in staat om specifieke situaties, acties en uitspraken in een min of meer logisch verband te plaatsen. Ik zie het als puzzelstukjes van een tijdsbeeld dat min of meer samenvalt met een lokale bestuursperiode; na verloop van tijd startte een nieuwe gewestelijke legislatuur. Het was een periode waarin verkeersveiligheid uitzonderlijk veel aandacht kreeg, niet alleen in nobele actieplannen, maar ook in concrete veranderingen op straat. De burgerbewegingen hebben bijgedragen aan een verhoogd bewustzijn rond verkeersveiligheid. De coronapandemie zorgde voor een onverwacht, maar bepalend intermezzo. De periode werd evengoed bepaald door contestatie van de maatregelen, wat niet onbegrijpelijk is bij verandering van gewoonten. De verschillende momenten bieden alledaagse aanknopingspunten voor een 'kleine filosofie van de verkeersveiligheid'. Ik hoop met een reeks filosofische termen het debat over verkeersveiligheid te verrijken en zeker ook te politiseren. De particuliere lotgevallen op straat vormen niet zomaar voorbeelden van een abstracte 'academische' kennis, maar stellen ons juist in staat om verdrongen aspecten te belichten en zo de kennis op een hoger niveau te brengen.⁷ Het activisme is zo'n aspect dat veelal vergeten wordt, maar nochtans onmisbaar is in de ontmanteling van de perverse politieke logica die onze verkeersveiligheid in de ban houdt.