

BESCHOUWINGEN OVER VERKEERSONVEILIGHEID, PERENAARS EN CULTURELE VERSNELLING

Laat ons even terugblikken op het debat dat begin dit jaar rond het probleem van de verkeersonveiligheid losbrak. Op het ogenblik dat ik dit schrijf (7 maart 2002) is de Staten-Generaal over de Verkeersveiligheid die doorging op 25 februari al een tijdje voorbij en kunnen enkele lijnen in het debat ontwaard worden. Het is mijn bedoeling in dit editoriaal om enerzijds deze lijnen te schetsen, en anderzijds de grenzen, en dus ook de beperkingen, aan te geven waarbinnen het debat over de verkeers(on)veiligheid zich heeft ontponnen. Ik schrijf hier doelbewust 'debat', en niet 'discussie', omdat ik denk dat het thema van de verkeersveiligheid de eerste maanden van het jaar tot op zekere hoogte beheerste en zich in een bijna-onafgebroken belangstelling in de media mocht verheugen. Meninge van ouders van verkeersslachtoffers, partijpolitieke commentaren, uitslagen van referenda, analyses van verkeersspecialisten, eisen van drukkingsgroepen, beleidsplannen en -beslissingen, enz. namen flink wat ruimte in beslag in allerlei media. *De Standaard* bijvoorbeeld publiceerde alleen al in januari 34 berichten die uitsluitend verkeer en verkeersveiligheid als onderwerp¹ hadden. Wat aanvankelijk leek te zijn begonnen als (in het beste geval) het zoveelste eindejaarsnummertje verkeersstatistiek, of (in het slechtste geval) als het zoveelste partijpolitiek steekspelletje in de paars-groene coalitie, in dit geval vooral dan tussen SP.A en Ecolo, groeide al snel uit tot wat men met wat goeie wil als een 'maatschappelijk debat' zou kunnen omschrijven. En niet alleen een debat want even leek het alsof men inderdaad op de weg, daadwerkelijk dus, de voet minder zwaar op het gaspedaal ging laten doorwegen. Even leek het erop alsof het debat over de verkeersveiligheid een gevoelige snaar uit de alledaagse ervaring van brede lagen van de bevolking had weten te beroeren. En het leek er ook sterk op dat het al dan niet ingebeelde trillen van deze gevoelige snaar in de alledaagse ervaring (vooral van ouders die hun kinderen veilig van of naar school willen, en van ouders die tijdens het weekend op de thuiskomst van zoon- of dochterlief zitten te wachten, enz.) zeer snel opnieuw berichtgeving, veroordelingen door politierechtbanken, en politieke profilering ging kleuren. De tijd bleek plots rijp voor kordate en drastische beslissingen. Eindelijk. Ambigue en ambivalente uitslagen van referenda zoals dat gehouden te Peer zouden geenszins kordate beleidsopties in de weg staan.

1. Met dank aan de heer Paul MAES voor het verzamelen en mij toezenden van de krantenverslaggeving. Ik maak hier graag van de gelegenheid gebruik om ook anderen te bedanken die mij informatie hebben verstrekt: Peter COLLE, Hans HOFMAN, en Bart VAN HOOREBEECK.

Dergelijke ambigue en ambivalente resultaten werden wel vastgesteld, genoteerd, en bericht, doch, zo vrees ik, bitter weinig geanalyseerd. Laat me dit even uitwerken. Zelfs in volle 'maatschappelijk debat' en te midden van een sterk gemediatiseerde roep om kordaatheid, besloot een ruime meerderheid der Perenaars (en daaronder wellicht toch vele ouders) op 13 januari dan toch maar behoudend te stemmen tijdens de volksraadpleging. De ruime meerderheid stemde tegen de lokale invoering van de 'zone 30' en tegen de invoering van snelheidsbeperkingen. Ze stemden wel voor een uitbreiding van de politiecontroles. Wie het in de volle hetze van de januaridagen anders had verwacht, kwam bedrogen uit. De Perenaars bleken de resultaten van heel wat wetenschappelijk onderzoek² te bevestigen: de meeste automobiele weggebruikers vinden snel en onaangepast rijgedrag wel 'gevaarlijk' of 'roekeloos' (en sommigen zullen het misschien ook nog moreel verwerpelijk vinden), maar dat betekent dus nog niet dat ze zomaar bereid zijn kordate en drastische maatregelen te steunen, vooral niet als deze erop gericht zijn om de algehele (en dus ook *hun* eigen) bewegings- of keuzevrijheid te stremmen. Meer controles op de weg, of zelfs onbemande camera's, dat lijkt voor de meeste automobilisten tijdens het beantwoorden van een telefonische rondvraag geen probleem te zijn: de controles zijn toch eerder naar 'de anderen' gericht en belemmeren dus niet echt de eigen keuze- of handelingsvrijheid. Maar lagere snelheidslimieten, of de verplichte inbouw van snelheidsbegrenzers in wagens, daar is onder automobilisten moeilijk zelfs maar een krappe meerderheid voor te vinden, zeker niet als het over snelwegen gaat. Snelheid en vrijheid, net als veiligheid, blijken voor vele automobilisten belangrijk te zijn. Wanneer het niet anders kan (b.v. in dichtbevolkte centra waar snelheid en vrijheid toch niet echt haalbaar zijn) blijken automobilisten volgens telefonisch onderzoek positiever tegenover stremmende kordaatheid. Maar niet zo de meeste Perenaars, die zich in de beslotenheid van het referendum veel minder inschikkelijk betoonden.

De wat ongemakkelijke ambivalentie die uit dergelijke resultaten spreekt had de aanleiding geweest kunnen zijn voor reflectie of minstens voor wat bereidheid om na te denken over de blijkbaar problematische contouren waarin het debat over de verkeersonveiligheid werd gevoerd. Maar eigenlijk werd deze gelegenheid voor reflectie niet te baat genomen. De lectuur van de persberichtgeving uit de periode januari/februari over verkeersonveiligheid³ leert mij dat dit thema hoofdzakelijk blijkt te worden beschouwd als een hoofdzakelijk *technische* aangelegenheid die eigenlijk snel te verhelpen is. Mocht men maar bereid zijn om op zeer drastische wijze de verkeersinfrastructuur fysisch aan te passen, mocht men maar bereid zijn om wagens uit te rusten met (automatische) snelheidsbegrenzers, mocht men maar bereid zijn om politiemiddelen en -mankracht prioritair in te zetten voor verkeerscontroles,⁴ mocht men maar bereid zijn om snelheidsduivels streng te straffen, enz. dan zal het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden wel dalen. Hoe juist dergelijke stellingen op zich wellicht zijn,

2. Zie b.v. de resultaten van een telefonische rondvraag in B. VAN HOOREBEECK en J. DE MOL, "Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing. Bezorgdheid over verkeersveiligheid", *Verkeersspecialist* september 2000, nr. 70, 11-18.

3. Ik heb me wel beperkt tot het dagblad *De Standaard* en het weekblad *Knack*.

4. Zie hierover b.v. het interview met verkeersspecialist Johan DE MOL in *Knack* 16 januari 2002.

ze gaan denk ik al te snel voorbij aan enige reflectie over de mogelijkhedenvoorwaarden waaronder kordate technische maatregelen probleemloos kunnen worden ingevoerd. De ambigue en ambivalente resultaten van onderzoeken naar en referenda over verkeersonveiligheid wijzen duidelijk op de aanwezigheid van dergelijke mogelijkhedenvoorwaarden die, naar mijn mening, sterk verwijzen naar hedendaagse culturele ontwikkelingen. Ik zal er verderop dieper op ingaan, niet zonder evenwel eerst te beklemtonen dat zo'n reflectie vereist dat men verkeers(on)veiligheid ruimer dan als een louter technische aangelegenheid gaat bekijken. Vele stemmen die zich tijdens januari en februari in het debat over verkeersonveiligheid lieten horen, hoe divers en hoe vaak ze ook onderling in tegenspraak waren, hebben de eng-technische kijk niet kunnen of niet willen nuanceren of aanvullen, en vaak werd nogal snel over de Peerse resultaten heengestapt. De woordvoerder van het Belgisch Instituut voor de Verveersveiligheid bijvoorbeeld was, net zoals zovele anderen, "niet verwonderd over het [Peerse] resultaat". Uit andere onderzoeken "blijkt duidelijk dat mensen begaan zijn met verkeersveiligheid. Ze leggen alleen niet het verband met maatregelen die in hun eigen omgeving genomen kunnen worden" (DS 14 januari 2002). Elders luidt het wat smalend dat te Peer "het water nog te diep is". Later zou de secretaris-generaal van de Vereniging van Ouders van Verkeersslachtoffers de uitslag van het referendum als 'het Peer-syndroom' pathologiseren (DS 26 februari 2002, p. 3). Maar luister daarentegen naar Linda, een deelnemster aan het Peerse referendum, die in dezelfde DS-editie aan het woord werd gelaten: "Mooi in theorie, maar niet haalbaar in de praktijk". Wie aandachtig naar Linda luistert (Linda had overigens veel liever gehad dat ook het lokale *lussende* verkeerscirculatieplan aan het oordeel van de bevolking zou worden onderworpen) zal mogelijk het belang van het woordje 'praktijk' zijn opgevallen. In leven van elke dag, in de dagdagelijkse 'praktijk' van mensen, in onze *cultuur* anno 2002, staat veiligheid zeer hoog op het verlanglijstje, maar dat geldt evenzeer voor vlote en snelle bereikbaarheid, keuzevrijheid, bewegingsvrijheid en de afwezigheid van allerhande stremmingen en remmingen, vooral die vanwege de anderen, vanwege diegenen die onveiligheid veroorzaken en vanwege diegenen die daarop maar al te drastisch en kordaat willen gaan stremmen.

Laat me nu even de maatregelen overlopen die in de loop van januari en februari werden voorgesteld en/of beslist. Onmiddellijk na de schermutseling tussen Gewestminister STEVAERT en Minister DURANT (over de onbemande camera's) brengt laatstgenoemde een aantal voorstellen aan het licht die binnen de schoot van het begeleidingscomité van de komende Staten-Generaal werden ontwikkeld. De belangrijkste betreffen de uitbreiding van de 'zone 30', de verlaging van maximumsnelheden, de uitbreiding van het aantal onbemande camera's, het verbieden van seponering van verkeersovertredingen begaan onder invloed van alcoholmisbruik, de uitbreiding van de gordel- en helmplicht, en de invoering van het rijbewijs in stappen (DS 5 januari 2002). Een aantal politieke partijen reageert daarop door enkele klemtonen te leggen. De VLD pleit voor 'risicomanagement' (en dus niet voor de eliminatie van risico) door het verhogen van controles en door het aanpassen van de infrastructuur op de 'meest riskante plaatsen'. Voor het overige rekent de VLD op het 'verhogen van het normbesef' van chauffeurs (DS 11 januari 2002). De SP.A daarentegen pleit voor de administratieve afhandeling van kleinere overtredingen. Zware overtredingen

(zware snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, negeren van rood licht) moeten steeds worden vervolgd, zwaar bestraft, terwijl ook het rijbewijs moet worden ingetrokken. Vrijgekomen politiemiddelen moeten worden ingezet voor doorgedreven controles. Opbrengsten van boetes moeten naar een veiligheidsfonds worden gesluisd dat dient voor onder meer infrastructurele aanpassingen (DS 11 januari 2002). Het valt op dat de algehele verlaging van de maximumsnelheid en de uitbreiding van lagesnelheidszones in deze commentaren reeds zijn verdwenen. Na het Peerse referendum (13 januari) zullen de maatregelen zich steeds meer rond de opties 'scherpere controle' en 'zwaardere bestraffing' gaan concentreren. Nog voor de Staten-Generaal van 25 februari komt de regering met een aantal maatregelen op de proppen. Een lijst van 23 maatregelen werd uiteindelijk op de ministerraad van 8 februari goedgekeurd (DS 9 februari 2002). Strengere controles en strengere bestraffing van snelheidsovertreders vormen het zwaartepunt van het maatregelenpakket. Ook de mogelijkheden voor het intrekken van het rijbewijs worden verruimd. Onbemande camera's krijgen een grotere capaciteit en mogen meer overtredingen vaststellen. De controles op autosnelwegen zullen stelselmatig toenemen. Gewone overtredingen zullen worden gedepenaliseerd en administratief afgehandeld en de daardoor vrijgekomen middelen zullen worden aangewend voor de snellere en strengere bestraffing van de zware overtreders (vooral snelheidsovertreders en chauffeurs onder invloed van alcohol en andere drugs). Weinig Perenaars, denk ik, zullen nu, anno 2002, problemen hebben met dit maatregelenpakket. Scherpere controle en zwaardere bestraffing komen enerzijds wel tegemoet aan een enorm toegenomen behoefte aan 'veiligheid' in onze hedendaagse cultuur, in onze 'praktijk' van elke dag, zoals Linda het formuleerde, maar anderzijds houden deze maatregelen minstens een illusie van bewegingsvrijheid, snelheid, keuzevrijheid, en van wat we misschien zelfdeterminatie kunnen noemen, levendig. En de nood aan dergelijke illusies maakt ook volkomen deel uit van onze hedendaagse culturele, alledaagse 'praktijk'. De vraag rijst evenwel wat er zal gebeuren als de verscherpte controles en zware bestraffingen geleidelijk in de alledaagse ervaring, dus in de 'praktijk' van elke dag, zullen gaan doorsijpelen. De vraag rijst dus wat er zal gebeuren wanneer de door de controles en bestraffingen ingevulde nood aan veiligheid zal beginnen te botsen met de zeer sterke nood aan vrijheid en snelheid die de hedendaagse culturele 'praktijk', en dus ook de alledaagse ervaring, is gaan kleuren. Wanneer we dit soort vragen willen beantwoorden, dan moeten we de verkeersonveiligheid ruimer gaan bekijken dan als een hoofdzakelijk *technisch* probleem. In een editoriaal als dit ontbreekt uiteraard de plaats om de culturele dimensies van het hedendaagse alledaagse leven op omstandige wijze te schetsen. Maar enkele woorden kunnen er toch aan worden gewijd.

Ik heb de laatste tijd steeds meer moeite om de 'economische' dimensie van de 'niet-economische' te scheiden. Ik denk dat dergelijke scheiding weinig zin heeft, althans in hedendaagse westerse samenlevingen. Het 'economische' is in sterk doorgedreven consumptiemaatschappijen als de onze zo hevig *gecultureliseerd* geworden, en culturele praktijken zijn zodanig gecommificeerd, dus *geëconomiseerd* geraakt, dat het zeer moeilijk is geworden, zoniet onmogelijk, uit te maken waar het 'economische' eindigt en waar 'de rest' of 'het overige' begint. Ik heb het daarom liever over onze hedendaagse 'cultuur', een cultuur die zich vooral blijkt te onttollen en te ontwikkelen in *consumptieve* 'praktijken'

en ervaringen. Bijna alles blijkt tegenwoordig via consumptie tot stand te komen: individuele zelden, identiteit, gemeenschappen, ontspanning, 'economische groei', 'geluk', 'veiligheid', enz. Dat alles is nu steeds meer het resultaat van 'consumptiepraktijken' en -ervaringen. Consumptie, met andere woorden, *produceert* nu steeds meer elementen in onze hedendaagse cultuur. Het is de motor van onze cultuur geworden. De hedendaagse 'economie' draait op een consumptiecultuur, evenals het leven van elke dag. Of, om het anders uit te drukken, onze hedendaagse cultuur, de 'praktijk' van elke dag, draait op een consumptie-'economie'. Welnu, in deze consumptieve 'praktijken' en ervaringen kunnen een aantal dimensies worden ontwaard die van belang zijn voor ons thema.

Een consumptiecultuur is steeds ergens een cultuur waar *keuze* zeer belangrijk is. Consumenten zijn eigenlijk *kiezers*. Een consumptiecultuur is een cultuur van *kiezers* en van *keuzemakers*. Consumenten, in een doorgedreven consumptiecultuur, kunnen moeilijk anders dan kiezen: hun eigen zelf, hun identiteit, hun gemeenschappen, enz. hangen daarvan af, sterker, worden precies door dergelijke keuzeprocessen *geproduceerd*. Het is uiteraard zeer goed mogelijk dat velen dat zullen betreuren en zich uiteindelijk tegen zo'n keuzecultuur zullen gaan verzetten. Het is inderdaad zeer goed mogelijk dat velen al dan niet in een melancholische bui gaan verlangen naar een voorbije of toekomstige tijd waar de keuzes (b.v. met betrekking tot identiteit) vastlagen/vastliggen, of waar, met andere woorden, de keuzes door anderen werden/worden gemaakt of, passender uitgedrukt, door anderen werden/worden *geproduceerd*. Dat is heel goed mogelijk. Maar in een doorgedreven consumptiecultuur is de trend toch wel anders. In een consumptiecultuur is *keuze* de motor bij uitstek. Het is de motor die de 'economie' doet draaien. Het is ook de motor waarop consumenten zelf draaien, waarop de *zelden* van consumenten draaien.

Met de dimensie 'keuze' is natuurlijk niet alles gezegd over onze hedendaagse consumptiecultuur. Een andere dimensie wordt geleverd door de haast totale overgevoeligheid voor remmingen, stremmingen, kortom voor grenzen en obstakels die de keuzemakers evenals de consumenten/kiezers op allerlei wegen in het leven van elke dag, in de 'praktijk' van de hedendaagse consumptiecultuur dus, tegenkomen. Deze remmingen, stremmingen, grenzen en obstakels zijn heel divers. Dat gaat van diefstallen en 'verdachte lui' in de straat, over vreemdelingen en 'overlast', over 'onveiligheid' en pedofielen, over te lakse straffen en hondenpoep, over onbezorgde, cynische en hooghartige politici, over roekeloze chauffeurs en verkeersonveiligheid, over politici die maar blijven weigeren om de winkelstraten vlot en veilig te maken, tot overbezorgde politici en te zware straffen en lussenplannen die de winkelstraten verkeersvrij en veilig willen maken, enz. Het is niet echt toevallig dat de naar veiligheid hunkerende Linda's en de Perenaars onder ons zich graag *ook* eens zouden willen uitspreken over lussenplannen en de vlotte bereikbaarheid van winkelstraten. Criminologen kunnen en hebben daar al veel over geschreven. Onze cultuur is er overigens ook een waarin criminologen hun handen vol hebben met het beschrijven en onderzoeken van heel wat nieuwe vormen van waaghalzerij, grenzenverleggerij en grenzendoorbrekerij (de Amerikanen noemen het '*edgework*', activiteiten aan de rand, aan de grens dus). Dit is een cultuur waarin enkele jaren geleden werd besloten om een aantal voorheen als te gevaarlijk geachte en afgeschafte sporten (b.v. '*skeleton*' sleeën) als olympische discipline op te nemen. Dit is een cul-

tuur waarin roes- en andere grensverleggende of grensonderdrukkende middelen op grote schaal worden gebruikt. Onze cultuur is er eigenlijk een die het niet echt meer moet hebben van grenzen, remmingen, stremmingen en andere *vastheden* en *a-priori*'s. Niet alleen de 'economie' heeft het daar lastig mee, ook de consumerende kiezers voelen zich met grenzen wat gewrongen.

Laat me tot slot nog een andere (aan beide voorgaande gerelateerde) dimensie vermelden. Snelheid, of minstens *vlotheid*, is heel belangrijk in een doorgedreven consumptiecultuur waarin zelden, identiteiten en gemeenschappen worden geproduceerd (eigenlijk moet ik hier schrijven: *geconsumeerd*) in grensverleggende en grensdoorbrekende keuzeprocessen. Keuze en grenzenverlegging of -doorbreking, in onze hedendaagse cultuur, leiden immers steeds weer tot verdere keuzes en verdere grenzenverleggingen of -doorbrekingen. Eens keuzes gemaakt en grenzen verlegd of doorbroken is de kous natuurlijk niet af. Algauw zullen andere keuzes zich opdringen. In een doorgedreven consumptiecultuur heeft geen enkele keuze eeuwige, vaste waarde. Geen enkele keuze mag immers tot een nieuwe vaste grens aanleiding geven. Individuele zelden, identiteiten, geconstrueerde gemeenschappen, enz. moeten steeds weer door de molen van steeds weer nieuwe keuzeprocessen. En het tempo waarin dat gebeurt gaat steeds maar crescendo. Men zou met andere woorden kunnen gewagen van *culturele versnelling*. Laat ons het voorbeeld van jeugdculturen nemen. Hoe lang houdt, anno 2002, een jeugdcultuur of -stijl nog stand? Ik denk dat we stilaan in een situatie zijn beland waar elke zich als nieuw presenterende culturele stijl al hopeloos is verouderd nog voor hij ergens is uitgekristalliseerd. De stijl van volgend jaar is nu al hopeloos achterhaald. Hier opnieuw: de 'economie' draait op dergelijke culturele versnelling, maar ook kiezende, grensverleggende consumenten doen dat.

Als kiesdrijf, grensverlegging, grensdoorbreking, culturele versnelling, enz. inderdaad significante dimensies van onze hedendaagse cultuur aan het worden zijn, dan kan dit verklaren (zij het gedeeltelijk) waarom onderzoek naar en referenda over verkeersonveiligheid steeds weer ambivalente resultaten opleveren. Deze culturele ontwikkelingen leiden ook tot enige reflectie over de mogelijkhedenvoorwaarden en/of over de gevolgen van remmende, stremmende, noem het *kordate* beleidsmaatregelen. Ik heb natuurlijk geen glazen bol en kan dus niet voorspellen wat de gevolgen van de vermelde maatregelen zullen zijn. Zullen ze geleidelijk insijpelen in de ervaring van alledag (de hedendaagse culturele 'praktijk') en daar voor problemen zorgen? Zal het daar beginnen wringen? Zullen zich allerlei vervelende neveneffecten (verhoogde agressie, nog extremer '*edge-work*', verscherping van het maatschappelijke onbehagen, enz.) gaan manifesteren als dat gebeurt? Dat valt moeilijk te voorspellen. Wat ik vaststel is dat dergelijke overwegingen tot op heden slechts weinig werden gemaakt, althans niet in de pers. Evenmin werd, voorzover ik er zicht op heb, een stevige poging ondernomen om de problematiek van de verkeersonveiligheid aan wat bredere cultuurkritische beschouwingen, strategieën, of zelfs beleidsopties te koppelen. Het is bijvoorbeeld opvallend dat politieke partijen (maar ook drukkingsgroepen) die het in het verleden nogal eens over 'onthaasting' hadden zich blijkbaar weinig inspanningen hebben getroost om dat begrip en de ermee verband houdende politieke opties uitgebreid te koppelen aan het debat over de verkeersonveiligheid. Ik beweer hier niet dat een onthaaste samenleving makkelijk te realiseren

is. Ik beweer evenmin dat het begrip 'onthaasting' en het erop gebaseerde pleidooi op zichzelf volledig of zelfs maar adequaat aansluiting kan vinden op een analyse van de dimensies van de huidige consumptiecultuur. Wat ik hier wil zeggen is dat het geen kwaad kan om de problematiek van de verkeersonveiligheid in een wat ruimere context te plaatsen. En aangezien men toch ergens moet beginnen, waarom dan niet bij de begrippen, de analyses en de pleidooien die al beschikbaar zijn?

Ronnie LIPPENS,*
7 maart 2002

* Keele University (U.K.)