

Transitie-oefeningen voor een duurzamere mobiliteit

Jeroen Peeters

Zo'n jaar geleden zat er een uitnodiging uit Noorwegen in mijn mailbox: of ik 'beschikbaar' was op die en die dag voor een seminar in de buurt van Bergen? 'We kunnen meer informatie bezorgen.' Ik had al enkele keren een lezing gegeven in Bergen, dus die uitnodiging kwam niet uit de lucht vallen, maar toch verbaasde ik me over de laconieke stijl ervan. Na een vriendelijke reply kwam ik over dat project, de specifieke context, andere deelnemers of verloning niet veel meer te weten. Het was ongetwijfeld bedoeld als een 'open' uitnodiging, maar hoe zou ik die in godsnaam vruchtbaar kunnen maken voor mijn eigen werk en voor anderen zonder nadere dialoog? Dat is blijkbaar de uitnodigingspolitiek van vandaag: onvoorwaardelijke beschikbaarheid voor een economie van generische internationale uitwisseling. Wel kreeg ik een foto toegestuurd van het prachtige fjordenlandschap dat te zien is vanuit het Hardanger Gjestehus in Ulvik. Mijn verbazing sloeg om in verbijstering. Anders dan tal van uitnodigingen verhulde deze niet eens dat heel wat reizen in de kunsten vooral een vorm van luxetoerisme zijn.

Berichtgeving en analyses over klimaatverandering en de sociaal-ecologische crisis die daaruit voortkomt zijn alomtegenwoordig. Naast dagelijks autoverkeer hebben regelmatige vliegvluchten een enorme impact op onze ecologische voetafdruk. Indien we de catastrofale opwarming van de aarde willen inperken moet het dus anders en minder, want technologische mirakeloplossingen zijn wat betreft internationale mobiliteit niet meteen in zicht.¹ Voor de huidige kunstensector leidt dat tot conflicten, omdat onderzoek, productie en spreiding vandaag de dag zijn afgestemd op een internationale markt. Bovendien is internationale mobiliteit zogenaamd een belangrijke motor voor het verwerven van symbolisch kapitaal, en is deze intiem verweven met een bepaalde opvatting van vrijheid die efficiëntie, flexibiliteit, bereikbaarheid en beschikbaarheid hoog in het vaandel draagt. De reizende, 'autonome' kunstenaar is niet zomaar een abstracte mascotte van dit mensbeeld, nee, internationale mobiliteit gaat over onszelf, over de waarden en ervaringen die ons hebben gevormd. Daarvan afscheid nemen – als mens, als kunstenaar of cultuurwerker, als sector en als maatschappij – is dan ook allesbehalve vanzelfsprekend. Hoe kunnen we de morele conflicten en identiteitscrises waarmee het klimaatvraagstuk ons opzadelt overdenken en ombuigen in de zoektocht naar een andere, duurzamere praktijk van internationale mobiliteit in de kunsten?

Naar Bergen ben ik niet afgereisd, maar over mijn beweegredenen heb ik met de organisatoren nooit gecommuniceerd. Met een simpel mailtje

van het genre 'helaas geen tijd' was de kous af. Het is dan ook lastig en tijdrovend om steeds te moeten uitleggen waarom je wel of niet op een uitnodiging ingaat, om nog maar te zwijgen van het beslissingsproces zelf. Toch lijkt me dat belangrijk omwille van het politiserende effect dat ervan uitgaat. Zo groeit er in de kunstensector langzaam

Hoe kunnen we de morele conflicten en identiteitscrises waarmee het klimaatvraagstuk ons opzadelt overdenken en ombuigen in de zoektocht naar een andere, duurzamere praktijk van internationale mobiliteit in de kunsten?

een breder bewustzijn rond werkomstandigheden en correcte verloning. Het ontwikkelen van zo'n ethos moet ook mogelijk zijn inzake milieubewustzijn en duurzame ontwikkeling. Daartoe is er zowel behoefte aan een andere praktijk van het reizen als aan een taal om die mee vorm te geven en erover te communiceren. Welke verhalen vertellen we onszelf? Welke verhalen schrijven we met onze lichamen en hun technologische extensies door te reizen? Als een ansichtkaart stelt ook de foto uit Ulvik me een vraag: hoe beeld je jezelf in dit landschap in? Of nog: wanneer is internationaal reizen echt betekenisvol?

Op zoek naar een andere, duurzamere praktijk van het reizen in de kunsten wil ik in deze tekst stilstaan bij die vragen. Op basis van eigen ervaringen en gesprekken met collega's ga ik eerst in op de hoofdredenen waarom kunstenaars en cultuurwerkers reizen, namelijk ontwikkeling (studiereizen, prospecties), productie (residenties) en presentatie (tournees). Daarna schets ik de contouren van een andere reispraktijk aan de hand van enkele transitie-oefeningen, waarbij de spanning tussen persoonlijke handelingsruimte en systemische verandering vragen oproept over de verantwoordelijkheid van de kunstensector als geheel.

Reizen als ontwikkeling

Waarom reizen kunstenaars en cultuurwerkers zoal? Om hun horizon te verruimen, te prospecteren of inspiratie op te doen, of om te kunnen meepraten over de laatste blockbustertentoonstelling. Om te netwerken, voor uitwisseling met een lokale artistieke scene en haar specifieke manieren van werken en organiseren, kijken en spreken. Voor artistiek onderzoek, eventueel in de vorm van langdurig werken in een lokale gemeenschap.

Het opschorten van de dagelijkse routines en het ontwikkelen van een vreemde blik op jezelf, die toelaten de normale gang van zaken aan het thuisfront te bevragen, is een eerste motief voor het reizen. Echter, door mediatisering, internet, globalisering en een postmoderne levenshouding maakt die vreemde blik op onszelf deel uit van tal van alledaagse praktijken, vaak op een zelfbewuste en speelse manier.² Het reizen is dus geen noodzakelijke voorwaarde om een vreemde blik te cultiveren of het onvertrouwde op het spoor te komen. Wel vullen de blik van de kunstenaar en het reizen elkaar aan, zo suggereert Lucy R. Lippard:

*'We are not who we think we are when we are elsewhere. We can even become another person entirely. Who will ever know? Traveling can be a kind of performance piece.'*³

Toch is niet meteen (of vooraf) beslisbaar wat reizen wel of niet betekenisvol maakt. Hoe ver moet je eigenlijk gaan om nieuwe horizonten te verkennen?

De belofte die uit het reizen spreekt, is die van transformatie voorbij het toerisme en de vluchtige consumptie van nieuwe ervaringen. *'When people move and meet all kinds of transformative encounters are indeed possible, but not guaranteed'*, schrijft Taru Elfving.⁴ Precies daarin schuilt opnieuw het onbeslisbare en kwetsbare karakter van het reizen: het merendeel van de contacten tijdens het reizen zijn inderdaad vluchtig en leiden niet tot een noemenswaardige opvolging. Ontmoeting en dialoog zijn dus een belangrijk tweede motief, al laten die zich niet instrumentaliseren. Sommige contexten zijn gericht op uitwisseling of onderzoek (denk aan festivals, congressen, laboratoria, workshops, zomeracademies), maar ook daar rijst weer de vraag naar de randvoorwaarden.

Is er voldoende tijd en ruimte, gemoedsrust en openheid voorhanden die werkelijke (al dan niet andere, onvoorziene) ontmoetingen toelaten? Die bedenking laat zich maar moeizaam rijmen met de snelheid van het reizen en het efficiëntiedenken dat ook in de kunstensector heeft postgevat.

In een gesprek over duurzaamheid werpt een programmeur op:

'Ik kan niets met de pleidooien die aanmoedigen te stoppen met reizen. We leven in een geglobaliseerde wereld en dat zal nog even zo blijven. Waar we vanaf moeten is de goedkope mobiliteit.'

De vraag naar de economische en politieke context van het reizen is terecht, maar in de uitspraak over goedkope mobiliteit weerklinken voor mij nog enkele ongemakkelijke kwesties. Hoogopgeleide cultuurwerkers en kunstenaars menen zich door de aard van hun werk al te gemakkelijk boven de vrijblijvende mobiliteit te kunnen plaatsen. Hun cultureel kapitaal en antiburgerlijkheid zijn zo een wat cynische rechtvaardiging om

vooral geen privileges te moeten opgeven. Is het reizen voor kunstenaars en cultuurwerkers dan per definitie betekenisvol en dus 'nobeler' dan het reisgedrag van andere burgers? De opvatting van de kunstenaar of cultuurwerker die in naam van velen aan betekenisproductie doet, botst hier met sociale en ethische kwesties over ecologische rechtvaardigheid. De gevolgen van de klimaatcrisis zullen immers eerst en vooral armere regio's

Is het reizen voor kunstenaars en cultuurwerkers dan per definitie betekenisvol en dus 'nobeler' dan het reisgedrag van andere burgers?

in de wereld treffen. Hoe lang nog kunnen we daar de ogen voor sluiten ten aanzien van onze excessieve mobiliteit?

Toch is een sociologiserende kijk te eenvoudig, juist omdat hij een heldere en afstandelijke positie inneemt die ons in de dagelijkse praktijk zelden is gegeven. Kunstenaars (en bij uitbreiding cultuurwerkers) zijn tegenwoordig veldantropologen die experimenteren met de betekenissen waar een samenleving van leeft.⁵ Globalisering, ecologische crisis en reizen maken zonder meer deel uit van de ingewikkelde wereld van vandaag. Het antropologisch perspectief is de vraag die de ansichtkaart stelt: hoe beeld je jezelf in dit landschap in? Wanneer is reizen echt betekenisvol? Bewustzijn van de eigen positie in relatie tot het 'andere' omvat dus ook een potentieel kritische benadering van de eigen praktijk en de inbedding ervan. Leidt het 'ontwikkelingsverhaal' waarmee we ons reisgedrag rechtvaardigen werkelijk tot andere, specifieke keuzes? Wanneer heeft dat reizen een positieve weerslag op de artistieke diversiteit en kwaliteit van het Vlaamse kunstenveld? Hoe kunnen de verhalen die we onszelf vertellen bijdragen aan nieuwe vormen van mondiaal en ecologisch burgerschap?

Produceren in residentie

In de vorige editie van *reframing the international* gaat Taru Elfving uitgebreid in op de voor- en nadelen van het werken in residentie en op de vraag wanneer reizen in dat kader al dan niet zinvol is.⁶ Sommige kunstenaars hebben van het reizen of het langdurig werken op locatie of in lokale gemeenschappen ver van huis de kern van hun artistieke praktijk gemaakt. Ze zoeken naar mogelijkheden om zich bloot te stellen aan een vreemde context en die ervaringen te integreren in hun werk. Specifiek uitgezochte internationale residenties hebben in dat geval een duidelijke onderzoeksinzet.

Meestal is de motivering van het produceren in residentie omgekeerd: residenties bieden de mogelijkheid om zich tijdelijk terug te trekken en om zonder dagelijkse beslommeringen en al te veel afleiding te kunnen werken. Op de keper beschouwd zijn (verre) internationale reizen voor dit soort residenties niet zinvol omdat die omstandigheden ook dicht bij huis voorhanden zijn. Choreograaf Martin Nachbar merkt op:

‘Wanneer de eerste opwinding van het reizen en het elders-zijn gezakt is, en het een gewoonte wordt om in vreemde streken te werken, dan treden de bijwerkingen [van het werken in residentie] op de voorgrond en komen de eerste verschijnselen van vermoeidheid aan het licht. Vooral wanneer de research niets te maken heeft met de plek van residentie, is er geen enkele reden waarom je deze research niet thuis zou kunnen doen.’⁷

Hij pleit dan ook voor productievoorwaarden op maat van zijn artistieke praktijk, als het even kan dicht bij huis.

In de praktijk fungeert produceren in residentie echter geregeld als een economisch vangnet voor kunstenaars die werken in precaire omstandigheden. Dat de honoraria en werkomstandigheden elders beter zouden zijn is niettemin een problematische zelfbegoocheling die het economische argument onhoudbaar maakt. Waarom kunnen we het in het rijke Vlaanderen, met zijn sterk uitgebouwde subsidiesysteem voor de kunsten, niet beter doen?

Het prestige van internationaal werken vormt een serieus obstakel. Neem het voorbeeld van een dansgezelschap dat werkt met een team van vijftien medewerkers uit evenveel landen die allemaal moeten reizen voor een productie. Zijn er

Het prestige van internationaal werken vormt een serieus obstakel. Neem het voorbeeld van een dansgezelschap dat werkt met een team van vijftien medewerkers uit evenveel landen die allemaal moeten reizen voor een productie.

dichter bij huis geen gekwalificeerde medewerkers te vinden? Of is de vermeende mondiale blik tegenwoordig de nieuwe norm? Herlokalisering van productie is een uitdaging, maar het principe van *cosmo-localization* (met als uitgangspunt *‘design global, manufacture local’*) laat zich niet zonder meer toepassen op de kunsten, juist omdat belichaamde kennis de kern van de praktijk uitmaakt. Echter, kunnen we ons een wereld voorstellen waarin we thuisblijven en lokaal werken weer kunnen waarderen? Kunnen we daar als kunstensector ook onze productiestructuren beter op afstemmen?

Tournees

Het touren (van voorstellingen, concerten, lezingen enzovoorts) beslaat een aanzienlijk deel van het internationaal reizen. Spreiding van werk is vandaag de dag niet vanzelfsprekend in Vlaanderen, terwijl goedkope mobiliteit een afzetmarkt elders in Europa (en verder van huis) gemakkelijker toegankelijk maakt. Een voorstelling waar je maanden aan hebt gewerkt wil je graag zoveel mogelijk tonen, om het werk in de wereld te plaatsen en het te voelen evolueren. Eerder dan een economisch argument zijn internationale uitnodigingen toch vooral aantrekkelijk om de belofte die eruit spreekt: een ander publiek ontmoeten, de kans om plekken te bezoeken waar je nog niet eerder bent geweest et cetera. Wanneer is reizen met het oog op presentatie echt betekenisvol?

Voor zover ze in een relatief eenvormig circuit van theaters en kunstcentra worden getoond, kunnen voorstellingen in goede omstandigheden een steeds weer nieuw publiek tegemoet treden. Hoewel, heeft dat 'veroveren' van een nieuw publiek wel altijd zin voor die publieken en voor het werk zelf? Theatermaker Pieter De Buysser stelt dat aan de orde:

*'There are few works that could defend the superficial passing-through of other cities. Yet that is the standard way of touring.'*⁸

Hoe neem je de werkelijke waarde van de uitwisseling in overweging? Leidt deze beschouwing ook daadwerkelijk tot het afwijzen van arbitraire uitnodigingen? Hoe kun je meer context creëren rond het tonen van voorstellingen? Langer ter plaatse blijven of terugkeren naar bepaalde plekken is zinvol omdat het toelaat over een langere periode contacten te ontwikkelen en te onderhouden, met een lokale scene en met een publiek. Vanuit het perspectief van duurzame ontwikkeling is het nadeel daarvan dat je met die relaties ook *love miles* opbouwt en wellicht meer gaat reizen.⁹

Naast de aandacht voor lokale plekken is er de vraag naar het reizen zelf. Vaak wordt dat al te instrumenteel opgevat, simpelweg als een abstracte 'verplaatsing' of een vanzelfsprekend nevenproduct van het werk en economische omstandigheden. Het onbedachtzaam hopen van vliegveld naar theater naar hotel om een werk in de wereld te plaatsen leidt paradoxaal genoeg tot wereldarmoede. Wat levert anders en trager reizen, met de trein bijvoorbeeld, op in termen van ervaring en belichaamde kennis?

Hoe neem je de werkelijke waarde van de uitwisseling in overweging? Leidt deze beschouwing ook daadwerkelijk tot het afwijzen van arbitraire uitnodigingen?

Transitie-oefeningen

De vele vragen en paradoxen die opduiken bij het internationaal reizen zijn herkenbaar en min of meer duidelijk. Het veranderen van ons gedrag en het omgooien van de productiepraktijk van een hele sector is echter een complexe en moeizame aangelegenheid. De transitie naar een duurzamer model gebeurt met verschillende snelheden en op meerdere niveaus tegelijk, die elkaar aanvullen maar elkaar ook geregeld tegenwerken. Sociaal psycholoog Harald Welzer zoekt een uitweg uit de maatschappelijke verlamming via *communities of practice*, waarin gemeenzame leerprocessen centraal staan die een concreet en informeel karakter hebben en waar uiteenlopende competenties aan bijdragen.¹⁰

Zo beschouwd kunnen andere manieren van doen en spreken ook in de kunstensector de vorm aannemen van transitie-oefeningen, met uiteenlopende gradaties van bewustzijn en engagement. Bovendien zijn er verschillende vormen van narrativiteit en handelingspotentieel in het geding. Vanuit de nadruk op internationale mobiliteit in de kunstensector schets ik hieronder een drievoudig perspectief. Er is het improviseren en het zich aanpassen aan omstandigheden, soms zonder duidelijke richting. Er zijn onverwachte gebeurtenissen die momentaan en op onvrijwillige basis tot verandering aanzetten. En er is het actief vormgeven van de eigen praktijk en de mogelijkhedenvoorwaarden daarvan, waarin een sectoroverschrijdend perspectief en de roep om systemische verandering doorklinken.

Een flexitariër-ethos voor internationale mobiliteit

In het kader van de eerste editie van het Burning Ice-festival in het Brusselse Kaaithater in januari 2009 vonden enkele lezingen en een paneldiscussie plaats over mobiliteit en duurzame ontwikkeling. Op dat ogenblik bleek geen enkel gesprek over die kwestie mogelijk. Onwil was daar een onderdeel van, maar ook het gebrek aan een praktijk en een taal, aan ervaring en verbeelding om ons überhaupt een andere gang van zaken te kunnen voorstellen.

Vanaf dat moment ben ik zelf minder en anders gaan reizen; in de eerste plaats uit overtuiging, maar ook vanuit de vraag of die omslag wel doenbaar zou zijn. Minder en anders reizen betekent voor mij: steeds overwegen of een buitenlandse trip wel de moeite waard is en actief uitnodigingen weigeren, en in principe de trein nemen voor internationale reizen en slechts per uitzondering vliegen. Verder zoek ik naar manieren om een engagement 'aan te dikken' om langer op een bepaalde plek te blijven en verschillende interacties te kunnen aangaan (voorstelling, nagesprek, workshop, rondhangen in een stad enzovoorts) of een tournee uit te breiden met andere speelplekken.

Die principiële houding is vergelijkbaar met die van een flexitariër en maakt wel degelijk een verschil. Internationale ervaringen maken nog steeds deel uit van mijn praktijk en horizon, maar de ecologische voetafdruk van mijn reizen is stelselmatig kleiner geworden en nu nog slechts een kwart van tien jaar geleden.

Tijdens een paneldiscussie over duurzame mobiliteit op de trefdag van het Transitienetwerk Cultuur Pulse in oktober 2016 bleek dat een flexitariër-ethos tegenwoordig al bij verschillende kunstorganisaties en onderwijsinstellingen ingang vindt. Zo discussieert SPIN zowel binnenshuis als met partners over een andere benadering van het touren. Binnen Europa nemen ze in principe de trein, wat een extra betaalde reisdag en dus hogere uitkoopsommen inhoudt. Buiten Europa is het een kwestie van de tournee uit te breiden tot meerdere speelplekken en de reisplanning daarop af te stemmen. In het geval van vliegreizen wordt de uitstoot gecompenseerd.

Toch wees Ingrid Vranken (destijds coördinator van SPIN) erop dat persoonlijke ecologische overtuiging en professionele positie niet altijd in overeenstemming te brengen zijn. De omslag naar duurzame mobiliteit is een leerproces waarin anderen niet altijd meedoen en waarvoor bovendien ook ondersteuning nodig is. Je moet voortdurend initiatief nemen en er blijft een grijs gebied bestaan rondom de vergoeding van de toegenomen werklust. De gedragswijziging van enkelingen die persoonlijk de verantwoordelijkheid nemen om alternatieven uit te werken staat dus vaak op gespannen voet met het uitblijven van structurele verandering binnen de sector en de bredere maatschappij. Er ligt vermoeidheid op de loer: je persoonlijke draagkracht is immers beperkt. Hoe sterk is de eenzame flexitariër?

De omstandigheden zijn dus niet altijd ideaal, maar het maken van keuzes en het ontwikkelen van ander reisgedrag maken opgeteld daadwerkelijk een verschil wat betreft reductie van de voetafdruk. Het leren weerstaan aan de verlokkingen van internationale mobiliteit is daar een onvermijdelijk deel van, net als anders en trager

Minder en anders reizen betekent voor mij: steeds overwegen of een buitenlandse trip wel de moeite waard is en actief uitnodigingen weigeren, en in principe de trein nemen voor internationale reizen en slechts per uitzondering vliegen. Verder zoek ik naar manieren om een engagement 'aan te dikken'.

gaan reizen. Een en ander laat ook in positieve zin sporen na in de beleving van onze gedragswijziging. Anders reizen betekent niet alleen een zelfopgelegde versobering, maar daadwerkelijk ook een andere manier van reizen, een andere houding.

Het reizen per trein is bijvoorbeeld aangenamer en comfortabeler dan het reizen per vliegtuig. Er is tijd om te lezen, te schrijven of na te denken, tijd die we niet altijd weten op te eisen in onze dagelijkse werkcontext of de hectische aandachtseconomie. Door die ene reisdag is er in het bijzonder tijd om de mentale overgang van het ene project naar het andere te maken, wat betekent dat je voorbereid en met een gerust gemoed aankomt. Reizen per trein is minder abstract dan een verplaatsing per vliegtuig omdat je het landschap ziet veranderen (en de dialecten of taal hoort veranderen bij elke stop). Toch zijn er grenzen aan het comfort: zodra een treinreis langer dan een werkdag duurt zetten zich onvermijdelijk ook ongedurigheid en verveling in. Indien de reis meerdere dagen in beslag neemt is treinreizen binnen het huidige bestel nog geen aanvaardbaar alternatief voor een reis per vliegtuig.

Dit voorbeeld maakt duidelijk dat vanuit andere ervaringen belichaamde kennis en verbeelding kunnen groeien, en dat fundament lijkt me cruciaal om tot verandering en een meer bewuste praktijk te komen. Niet een ideologisch programma of het sussen van het eigen geweten, maar het experimenteren met andere ervaringen levert de stapstenen om onze mogelijkhedenzin aan te scherpen en ons handelen bij te sturen. Achteloois reisgedrag terug inschrijven in een narratieve context is een onderdeel van dat leerproces en die oefening in verbeelding – ons aanpassen aan veranderende omstandigheden en zo een wereld creëren.¹¹

Tot die 'kleine etnografie' die aandacht heeft voor het heterogene affectieve register van reiservaringen behoren wat mij betreft ook de saaiheid, verveling en rusteloosheid waaraan we niet altijd een plek weten te geven. Er zijn de ongemakken van het reizen zelf, of de hooggestemde verwachtingen naar betekenisvolle ontmoetingen die niet ingelost raken, maar ook het prutsen, het niet goed weten en het zoeken naar alternatieven dat niet altijd succesvol is. Misschien is dat de meer filosofische kant van traag en duurzaam reizen: je brengt letterlijk meer tijd door in dat grijze gebied van een ervaringsruimte waarin niet alles efficiënt verloopt, meteen bruikbaar is of ons als betekenisvol voorkomt.¹²

Gedwongen transitie en regelgeving

In april 2010 stuurde de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull het Europese luchtverkeer danig in de war. Ook tal van cultuurwerkers die elkaar troffen op de IETM-bijeenkomst in Berlijn zaten plots vast en moesten op zoek naar alternatieve manieren om terug naar huis te reizen. Het is een voorbeeld van een gebeurtenis die een grote groep mensen op een onverwachte en onvrijwillige manier dwingt tot het ondernemen van een transitie-oefening. Elders in de wereld is het omgaan met de concrete dreigingen die samenhangen met klimaatverandering echter geen vrijblijvende oefening, maar een dagelijkse realiteit. De gebeurtenis heeft ongetwijfeld een folklore van sterke verhalen opgeleverd, maar heeft ze ook invloed gehad op de manier waarop al die cultuurwerkers tegen hun reisgedrag aankijken? IETM heeft de gelegenheid geenszins aangegrepen om in het overdenken van hun 'plan C' te spreken over ecologische rechtvaardigheid en het begrip *crisis* te verbinden met *carbon reduction of climate care*.

Dit brengt ons terug bij de kwestie van de problematische goedkope mobiliteit. Er is voornamelijk geen politieke of economische inperking van het goedkope vliegverkeer,

waardoor alternatieven (beter internationaal treinverkeer) niet van de grond komen. We hebben als burgers ook niet zomaar het comfort van de vrije keuze vanwege persoonlijke sociaal-economische omstandigheden en omdat de logheid van het huidige bestel een obstakel vormt. Er is evenmin een politiek kader dat uitstootquota oplegt aan burgers en organisaties en hen verplicht keuzes te maken binnen een beperkt 'klimaat-budget'. *'Onze inspanningen zijn vooral symbolisch,'* schrijft journalist en klimaatactivist George Monbiot ontzuenderend.

'Hoe sterk onze overtuigingen ook zijn, we consumeren over het algemeen net zoveel als ons inkomen ons toelaat. Een milieuvriendelijke levensstijl is voor anderen.'

Zonder regelgeving die aan alle burgers beperkingen oplegt zullen we geen systemische verandering kunnen realiseren. *'Het is aan de overheid om de grenzen van ons handelen af te bakenen en om er tevens voor te zorgen dat er binnen die grenzen maximale vrijheid bestaat.'*¹³ Hij meent dat wij als burgers onze overheden zullen moeten dwingen om hun beleid om te gooien.

De roep om systemische verandering en mondiaal burgerschap in het licht van de klimaatverandering en de sociaal-ecologische crisis werkt verlamdend op het vlak van individuele gedragsverandering. Omgekeerd is het niet meteen duidelijk hoe zich uit pakweg het reizen per trein andere praktijken laten ontwikkelen die de belofte van een andere identiteit, mensbeeld en wereld inhouden. Tussen die uitersten van individu en *Leitbild* zit dan nog eens een log systeem met machtige lobby's en falende overheden die zich maar zelden laten bewegen door burgercollectieven en sectoren die alternatieven ontwikkelen. Wat ons parten speelt, is een probleem van schaal. De verhalen die we onszelf vertellen zijn tegelijkertijd te groot en te klein.

In alle gevallen geldt dat het gemakkelijker is om vast te houden aan vertrouwde modellen en praktijken dan de verwarring en de verving uit te zweten. Het moeilijke ligt dan ook in het afleren van oude gewoontes en het afscheid nemen van het huidige maatschappelijke model. Dat model is al een tijdje in een ruïneuze toestand, maar toch ontlene we er als maatschappij nog het gevoel van slagkracht en richting aan, ook al beantwoorden die niet meer aan de huidige realiteit.¹⁴ Ook op individueel niveau werkt dit mechanisme van hechting, dat actief wordt aangestuurd door het neoliberale systeem: gehechtheid aan (lease)auto's ondanks het fileprobleem, aan internationaal reizen omwille van de status en het symbolisch kapitaal.¹⁵ Die afhankelijkheid is vaak zo groot dat we ook blind zijn voor onze affectieve gehechtheid aan *regimes of injustice* en de tol die ze van onszelf eisen – een goed voorbeeld is het probleem van persoonlijke draagkracht en burn-out. Lauren Berlant analyseert hoe het neoliberale systeem die nostalgische zelfbegoocheling actief in stand houdt, wat leidt tot een vorm van zelfverloochening die ze *cruel optimism* noemt.¹⁶

Tussen die al te grote wereld en het individuele handelen zit dus een systeem dat enerzijds al te groot, log en machtig lijkt, maar dat anderzijds ook ontlastend kan werken.¹⁷ De kunstensector als geheel bevindt zich in dat tussengebied. De vraag is hoe we dat wensen vorm te geven: als een afspiegeling van het oude bestel, of als een sector

De roep om systemische verandering en mondiaal burgerschap in het licht van de klimaatverandering en de sociaal-ecologische crisis werkt verlamdend op het vlak van individuele gedragsverandering.

die experimenteert met praktijken en burgerschap in het licht van de huidige maatschappelijke uitdagingen?

Naar een andere praktijk in de kunstensector

Hoe kun je individuele bevoegenheid overdragen op collega's, andere organisaties en uiteindelijk op de gehele kunstensector? Verandering werkt niet alleen *bottom-up* en zal op meerdere niveaus tegelijk moeten gebeuren, maar het is in de onderhandeling tussen die verschillende schalen dat het gesprek een politieke dimensie krijgt. Afsluitend benoem ik enkele aspecten van dat gesprek, die samen een andere, duurzamere praktijk in de kunstensector moeten mogelijk maken.

In de kunsten werkt men doorgaans collectief of in organisaties, dus met collega's die ook reizen en niet altijd even happig zijn op een gesprek daarover. Toch schuilt ons burgerschap juist in dat gesprek over keuzes en gedrag. Via die weg kan het flexitariër-ethos breder ingang vinden en via protocols ook de norm worden binnen en tussen organisaties. Het uitwisselen van adviezen en het delen van ervaringen zorgt er tegelijk voor dat die principes van duurzame mobiliteit ook worden gedragen door het leerproces van een *community of practice* in de sector.

Om meer zichtbaarheid te verlenen aan initiatieven die reeds gebeuren zou een handvest voor duurzame mobiliteit een interessant instrument kunnen zijn. Dit stuit ongetwijfeld op weerstand, maar heeft specifieke voordelen: het laat toe te onderhandelen over uitnodigingen met de formele ruggensteun van collega's en organisaties, die tegelijk ook politiserend werkt.

Om meer zichtbaarheid te verlenen aan initiatieven die reeds gebeuren zou een handvest voor duurzame mobiliteit een interessant instrument kunnen zijn. Dit stuit ongetwijfeld op weerstand, maar heeft specifieke voordelen: het laat toe te onderhandelen over uitnodigingen met de formele ruggensteun van collega's en organisaties,

die tegelijk ook politiserend werkt. Het biedt aan bevoegen individuen en de vele freelancers in de sector een houvast in hun gesprek met organisaties. Bovendien laat zo'n handvest toe dat de kunstensector, of minstens een substantieel deel ervan, optreedt als burgercollectief. Dat maakt op termijn misschien een gesprek voorbij sectorale grenzen mogelijk, denk aan de academische sector en het reizen van studenten en onderzoekers. Ook stuurt het aan op een andere dialoog met overheden. Zo is er de Europese verantwoordelijkheid in het ontwikkelen van toegankelijke internationale treinverbindingen.

Anders en trager reizen, langer ter plaatse blijven en programma's anders omkaderen, herlokalisieren van productie: het vraagt arbeid en tijd, en dus middelen die niet meteen zichtbaar of voorradig zijn. Dat betekenisvolle ontmoetingen met een andere context nooit gegarandeerd zijn laat zich bovendien slecht rijmen met het huidige bestel waarin groei, efficiëntie, snelheid en tijds winst centraal staan. De kunstensector ontsnapt daar geenszins aan en wordt vooral kwetsbaarder nu subsidies stagneren of afnemen. Hoe smaller de marge, hoe moeilijker het is om de gewenste kwaliteit te bieden. Wanneer gaan we daar grenzen aan stellen? Kunnen we de beschikbare middelen op een andere manier inzetten?

De roep om systemische verandering hangt dus samen met het maken van keuzes in de waardering van wat we al dan niet belangrijk vinden. Hoe kunnen we binnen

de kunstensector als geheel tot structurele verandering komen? Dat betekent onze manieren van produceren, spreiden en samenwerken grondig herdenken en anders vormgeven. Een andere cultuur van overleg en samenwerking is daarvoor noodzakelijk, onderling en met overheden. Dat gesprek kan niet anders dan politiek zijn, doordrongen van artistiek en mondiaal burgerschap dat ook een uitgesproken sociaal-ecologische component heeft.

Deze tekst werd geschreven in opdracht van Kunstenpunt in het kader van het onderzoeksproject 'reframing the international' in februari 2018. Meer informatie over kunst en transitie bij Nikol Wellens (nikol.wellens@kunsten.be).

Bio

Jeroen Peeters is schrijver, dramaturg en performer die eerder publicaties uitbracht als *Are we here yet?* (2010) en *Through the Back: Situating Vision between Moving Bodies* (2014). Vandaag ligt zijn onderzoeksfocus bij thema's als ecologie van de aandacht, belichaamde kennis, materiële geletterdheid en duurzame ontwikkeling.

Eindnoten

1. Cf. George Monbiot, *Hitte. Hoe voorkomen dat de planeet verbrandt?*, Utrecht, 2007, pp. 254-277. Voor recente updates, zie <http://www.monbiot.com/category/transport/>. Vandaag is de luchtvaart nog steeds een snelgroeiende industrie, maar er wordt ook geïnvesteerd in onderzoek naar hogesnelheidstreinen en elektrische vliegtuigen. Zie de documentaire 'VPRO Tegenlicht: Groene vliegtuigpioniers', 3 dec. 2017, <https://www.vpro.nl/programmas/tegenlicht/kijk/afleveringen/2017-2018/groene-vliegtuigpioniers.html>
2. Cf. John Urry, *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*, London/Newbury Park/New Delhi, 1990, pp. 1-15, 82-103
3. Lucy R. Lippard, *On the Beaten Track. Tourism, Art, and Place*, New York, 1999, p. 5
4. Taru Elfving, 'Residencies & future cosmopolitics', */re/framing the international*, #1, Nov. 2017, p. 25
5. Over de kunstenaar als veldantropoloog, zie Bart Verschaffel, *De zaak van de kunst. Over kennis, kritiek en schoonheid*, Gent, 2011, pp. 7-8, 37-47
6. Cf. Elfving 2017
7. Martin Nachbar, 'Reizen, vluchten, vergaan. De kunstenaar als 'transient', *Etcetera*, jg. 23 nr. 104, dec. 2006, pp. 27-28. Deze tekst werd geschreven voor een themanummer van *Etcetera*, 'Portret van de kunstenaar als resident' in het kader van B-Kronieken, een onderzoeksproject van Sarma over de impact van internationale mobiliteit op de podiumkunsten. www.b-kronieken.be
8. Pieter De Buysser, 'Hello aunt Cécile, hello police officer: welcome and join in', */re/framing the international*, #1, Nov. 2017, p. 16
9. Zie Monbiot 2007, p. 257
10. Cf. Harald Welzer, *Zelf denken. Een leidraad voor verzet*, Utrecht, 2014, pp. 164-7
11. Antropologe Kathleen Stewart biedt inspirerende lectuur over de rol van affect en alledaagse ervaringen in een praktijk van culturele politisering. Zie Kathleen Stewart, *Ordinary Affects*, Durham/Londen, 2007 en Idem, 'In the world that affect proposed', *Cultural Anthropology*, 32:2, mei 2017, pp. 192-8
12. Daarmee is overigens niet gezegd dat een pleidooi voor traagheid zich zomaar zou laten veralgemenen, net zomin als een filosofische houding onze verlangens en wereldhonger kan opschorten. Cf. Ignaas Devisch, *Rusteloosheid*, Antwerpen/Amsterdam, 2016, pp. 182 e.v
13. Monbiot 2007, pp. 29-30
14. Cf. Welzer 2014, p. 15
15. Voor een treffende filosofische analyse van mobiliteit, efficiëntiedenken en problematische waarderingsmechanismen op het niveau van een gehele maatschappij, zie Eric Oger, *Nachtoog. Schuine wegen van de filosofie*, Kampen/Kapellen, 2007, pp. 179-259
16. Zie Lauren Berlant, *Cruel Optimism*, Durham, 2011, pp. 184-5. 'Neoliberal interests are well served by the displacement of so many historical forms of social reciprocity onto emotional registers, especially when they dramatize experiences of freedom to come that have no social world for them yet.' (p. 222) Berlant (pp. 199 e.v.) schrijft in dat verband ook over transitie-oefeningen in tijden van impasse.
17. Het *donutmodel* van econome Kate Raworth brengt de ecologische draagkracht van de planeet in rekening, en tevens het sociale minimum dat persoonlijke draagkracht moet ontlasten. Cf. Kate Raworth, *Doughnut Economics. Seven Ways to Think Like a 21st-Century Economist*, Londen, 2017