

Mobiliteit in de media: het fileprobleem in de krant van Nederland en Vlaanderen

Josse Wiering (S2379155)

Journalistiek en nieuwe media

Masterthesis

Onder begeleiding van Dr. Tom Van Hout

Tweede lezer: Dr. Michaël Opgenhaffen

8 september 2019



Samenvatting

Mobiliteitswetenschappers zijn het erover eens dat mensen op een fundamenteel andere wijze over de betekenis van mobiliteit moeten gaan denken om de opwarming van de aarde tegen te gaan. De manier waarop de mens zichzelf en zijn goederen in de huidige samenleving vervoert, is immers van grote invloed op het klimaatprobleem. Aangezien de media bijdragen aan de betekenis die mensen aan de wereld geven, zouden zij een interessante ingang kunnen zijn voor het doel dat de mobiliteitswetenschap wil bereiken. In dit paper is daarom onderzocht of en hoe de Nederlandse en Vlaamse media bijdragen aan het veranderen van de manier waarop over mobiliteit wordt gedacht. Om hier een beeld van te krijgen, is gekeken naar de discoursen over het fileprobleem in de Vlaamse en Nederlandse kwaliteitskranten. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Systematic Metaphor Analysis (SMA), waarmee conceptuele metaforen uit krantenartikelen over het fileprobleem zijn geïdentificeerd en gekeken is naar de discursieve patronen die uit deze metaforen spreken. Dit onderzoek onderscheidde één metonymie en zes conceptuele metaforen: 'de file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland', 'de file is een object', 'de file is een ziekte', 'de file is de vijand', 'de file is een natuurlijk proces/product', 'de file is een meetbaar systeem' en 'de file is helend'. Uit de analyse van deze conceptuele metaforen kwam naar voren dat de Vlaamse en Nederlandse kwaliteitskranten weinig tot geen verandering brengen in de huidige, heersende mobiliteitsdiscoursen. De kranten vormen zo een deel van het probleem: ze bevestigen de heersende mobiliteitsdiscoursen, waar volgens mobiliteitswetenschappers juist verandering in moet komen. Dit paper betoogt daarom dat een verandering in de manier waarop over mobiliteit wordt geschreven in de media een middel kan zijn voor de mobiliteitswetenschap om haar beoogde doel te bereiken.

Voorwoord

Zoals kenmerkend is voor de meeste onderzoeken die je in je leven uitvoert, wetenschappelijk of niet, heeft dit onderzoek me nieuwe inzichten gegeven in de wereld om me heen. Op de eerste plaats heeft het me laten nadenken over mijn eigen vastgeroeste ideeën over mobiliteit en hoe deze voelden als 'de waarheid'. Waar ik voor deze scriptie de auto zag als iets waar we niet zonder kunnen, kan ik nu inzien dat de auto slechts een keuze is die we – naar mijn mening te veel – als norm zijn gaan beschouwen. Nu pas sta ik echt stil bij de manier waarop al die benodigde parkeervlakken op de mooiste plekken de ruimte en het uitzicht onnodig belemmeren. Ik kan nadenken over wat we met de ruimte zouden kunnen doen als het autogebruik afneemt en ben het fileprobleem vanaf een heel andere kant gaan zien. Voor mij voelt dit als een verlichting, maar tegelijkertijd ook als een last: overal om me heen word ik geconfronteerd met die mensen in hun ijzeren bakken en denk ik aan wat voor ellende ze met zich meebrengen. Ik hoop dat ik ergens op mijn pad, met deze studie of in mijn verdere werk, kan bijdragen aan een verandering in het heersende mobiliteitsdenken van onze samenleving.

Daarnaast ben ik me door mijn onderzoek steeds meer bewust geworden van de werking van taal en van de metafoor in het bijzonder. Voor een beginnend journalist zie ik het als een enorme waarde dat ik me ervan bewust ben dat de woorden die je gebruikt nooit objectief kunnen zijn, maar dat er altijd een bepaalde betekenis door wordt meegegeven. In mijn verdere werk zal ik waarschijnlijk wel drie keer nadenken voor ik een bepaalde metafoor gebruik.

Mijn scriptie heeft niet gevoeld als iets wat ik alleen maar voor het behalen van de benodigde punten deed en dat kwam grotendeels door het onderwerp van mijn scriptiebegeleider Tom Van Hout. Hij bood de studenten een afwijkend scriptieonderwerp aan, waarin de mobiliteits- en journalistieke wetenschap werden samengebracht, en hierdoor heb ik mijn scriptie vol interesse, verwondering en ambitie kunnen schrijven. Het onderzoek brengt wat mij betreft maatschappelijke waarde mee en ik wil Tom van Hout voor deze mogelijkheid en de begeleiding van mijn onderzoek bedanken. Ook wil ik mijn dank uitspreken aan mijn broer Jelle Wiering, met wie ik vele uren in de bieb (of wel in die van de universiteit, of wel in die op de Moded) heb gezeten, met wie ik menig rondje door de binnenstad van Utrecht heb gelopen en die mijn scriptie van grondige feedback heeft voorzien.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	I
Voorwoord.....	II
Introductie.....	1
1. De betekenis van mobiliteit en betekenisgeving in de journalistiek.....	3
1.1 De mobiliteitswetenschap: beweging, betekenis en praktijk.....	3
1.2 De journalistieke wetenschap: betekenisgeving, metafoor en homogenisering.....	8
1.3 Betekenis van mobiliteit in een homogeen medialandschap.....	10
2. Methode.....	12
2.1 Corpus.....	12
2.2 Systematic Metaphor Analysis.....	13
2.3 Doeldomein.....	15
3. Resultaten & interpretatie.....	16
3.1 Metonymie.....	16
3.1.1 Metonymie: De file is een probleem van Vlaanderen/Nederland.....	16
3.2 Conceptuele metaforen.....	17
3.2.1 De file is een object.....	17
3.2.2 De file is een ziekte.....	18
3.2.3 De file is de vijand.....	20
3.2.4 De file is een natuurlijk proces/product.....	21
3.2.5 De file is een meetbaar systeem.....	23
3.2.6 De file is helend.....	24
4. Conclusie & discussie.....	26
Bibliografie.....	30
Bijlage 1: krantenartikelen.....	33
Bijlage 2: onderverdeelde metaforen.....	38

Introductie

Een onderwerp waar de Vlaamse en Nederlandse media de afgelopen jaren regelmatig over berichtten en dat nog steeds veel aandacht geniet, is de file. Van nieuwsberichten tot achtergrondverhalen, van interviews tot reportages: de file wordt op allerlei verschillende manieren belicht. Deze berichten gaan vaak niet alleen over de file, maar verslaan het zogenoemde ‘fileprobleem’. Het fileprobleem is een benaming voor de toename van het aantal files of het aantal uren dat auto’s in de file staan. In Nederland zijn de files in 2018 met ongeveer twintig procent gestegen ten opzichte van 2017 (van Dinther, 2018) en in België stonden auto’s 12.000 uur meer vast dan het jaar ervoor (TT, redactie, 2018).

Het valt op dat in de berichtgeving over de file opmerkelijke terminologie wordt gebruikt. Zo komen metaforische uitdrukkingen als ‘fileleed’, ‘filerecord’ en ‘monsterfiles’ alleen al in de titels van filegerelateerde berichten veelvuldig voor. De lezer lijkt gevoed te worden met berichten waaruit middels metaforen bepaalde aannames over de file naar voren lijken te komen, zoals ‘de onvermijdelijkheid van files’ en het idee dat de automobilist een slachtoffer is van de file in plaats van haar veroorzaker. Dit vraagt om een kritische discoursanalyse met behulp waarvan deze aannames bloot kunnen worden gelegd.

Een discoursanalyse van de file-berichtgeving wordt nog een stap relevanter als we kijken naar de actuele discussie die bestaat onder mobiliteitswetenschappers. Binnen de mobiliteitswetenschap, een relatief nieuwe wetenschapsstroming, heerst namelijk het idee dat mensen fundamenteel anders over de *betekenis* van mobiliteit – waar de file een onderdeel van is – moeten gaan denken om ons en onze goederen op een duurzame en leefbare manier te gaan vervoeren (Nikolaeva et al. 2017). Aangezien de media een belangrijk middel zijn dat burgers gebruiken om betekenis te geven aan de wereld waarin zij leven (Hermans & Gyldensted, 2018) en ideologieën die in het nieuws heersend zijn, worden gereproduceerd in de samenleving (Van Dijk, 2009, p. 202), zou de journalistiek een grote bijdrage kunnen leveren aan het veranderen van de betekenis die mensen aan mobiliteit toekennen. Een verandering die volgens het mobiliteitsparadigma noodzakelijk is om een duurzame wereld te creëren (Nikolaeva et al., 2017; Banister et al., 2013; Hickman & Banister, 2014).

Het is echter de vraag of de media zich actief richten op het *veranderen* van de heersende kijk op mobiliteit, of dat ze juist een bijdrage leveren aan *het in stand houden* ervan. De huidige discussie over de toenemende homogenisering van het nieuws (Boczkowski, 2010) en de daaruit volgende afname van de diversiteit van gerepresenteerde ideologieën (Van Aelst, et al., 2017), wijzen eerder op de handhaving van de status quo.

Voor de journalistieke wetenschap ligt hier een belangrijke taak, aangezien “(..) journalism studies examines how these journalistic discourses embody, exercise, and reflect communicative power and how they shape, benefit, subvert, or harm the larger social space (Carlson et al., 2018, p. 17).” Een discoursanalyse van de berichtgeving over het file-probleem legt de achterliggende ideologieën over mobiliteit bloot en biedt daarmee inzicht in de manier waarop de journalistiek bijdraagt aan het veranderen van de betekenis die aan mobiliteit wordt toegekend, of juist aan de handhaving van heersende mobiliteitsideologieën. De onderzoeksvraag waar ik met deze studie een antwoord op wil vinden is dan ook als volgt:

Welke mobiliteitsdiscoursen kenmerken de berichtgeving over het fileprobleem in de Nederlandse en Vlaamse kwaliteitskranten?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, onderzoek ik het metafoorgebruik in filegerelateerde artikelen. Metaforen zijn immers mechanismen die een grote rol spelen bij onze betekenisgeving aan de wereld (Lakoff en Johnson, 1980) en daarom essentieel voor het onderzoeken van discoursen (Charteris-Black, 2004, p. 24). Deze studie brengt twee jonge onderzoeksvelden, de mobiliteitswetenschap en de journalistieke wetenschap, bij elkaar en geeft inzicht in hoe deze velden met elkaar verbonden kunnen worden.

1. De betekenis van mobiliteit en betekenisgeving in de journalistiek

In dit hoofdstuk bespreek ik de theoretische concepten die ten grondslag liggen aan mijn discoursanalyse van de berichtgeving over het fileprobleem. Allereerst ga ik in op de drie elementen van mobiliteit die volgens Creswell het mobiliteitsdebat kenmerken: beweging, betekenis en praktijk (Creswell, 2010; Nikolaeva et al., 2017). Ik leg uit wat deze drie aspecten inhouden en hoe begrip van de betekenis en praktijk van mobiliteit uitkomst biedt om vernieuwende mogelijkheden voor duurzame mobiliteit te vinden. Vervolgens zal ik de verschillende ideologieën die volgens de literatuur kenmerkend zijn voor het huidige beeld van mobiliteit bespreken. Hierna richt ik me op verschillende theorieën uit de journalistieke wetenschap. Ik ga in op de betekenisvorming van journalistieke producties, wat het belang en de kracht hiervan is en hoe het idee hierover over de jaren veranderd is. Vervolgens bespreek ik hoe in het wetenschappelijk debat gedacht wordt over de gevolgen van de convergentie van kranten naar grotere mediabedrijven op de verscheidenheid in berichtgeving. Tot slot breng ik deze verschillende theorieën samen, waarmee ze een uitgangspunt vormen voor de analyse van krantenartikelen over het fileprobleem uit kwaliteitskranten van Vlaamse en Nederlandse bodem.

1.1 De mobiliteitswetenschap: beweging, betekenis en praktijk

Wereldwijd wordt vanuit verschillende kanten van de wetenschap, het bedrijfsleven en de politiek gezocht naar oplossingen om de opwarming van de aarde tegen te gaan. In de lage landen gaat dat langzaam: binnen Europa staat Nederland onderaan de lijst van 'groene' landen. De gemiddelde Nederlander stoot 10,2 ton broeikasgas uit ten opzichte van een uitstoot van 6,9 ton broeikasgas van de gemiddelde Europeaan. Ook België staat in de top tien grootste uitstoters van Europa (Reijn, 2019). Een groot aandeel van het klimaatprobleem ligt bij de manier waarop de mens zichzelf en zijn goederen vervoert, ofwel bij de menselijke *mobilititeit*, waarbinnen vooral het veelvuldig gebruik van de auto milieuschade aanricht (Nikolaeva et al, 2017; Doughty & Murray, 2016). Dit terwijl de auto naast slecht voor het milieu ook economisch onvoordelig is: recent onderzoek toont aan dat in de Europese unie iedere kilometer die met de auto wordt afgelegd de samenleving 0,11 euro kost, terwijl wandelen en fietsen respectievelijk 0,37 euro en 0,18 euro opleveren (Gössling, 2019). Er wordt daarom op verschillende manieren gezocht naar mogelijkheden om onze mobiliteit te verduurzamen.

Het blijkt echter zowel op mondiale als landelijke schaal niet makkelijk om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen. Verschillende toekomstvisies en politieke belangen maken het lastig om doeltreffende maatregelen te nemen. Daar komt bij dat niet iedereen dezelfde achterliggende redenen heeft om iets aan de mobiliteit te willen veranderen. In Nederland zijn bijvoorbeeld de groeiende files voor een aantal politieke partijen de belangrijkste reden om mobiliteitsveranderingen door te willen voeren, en niet zozeer het klimaatprobleem. Doordat er vanuit verschillende oorzaken geredeneerd wordt, ontstaan verschillende oplossingen die niet voor alle beoogde doelen geschikt zijn. Zo zou een uitbreiding van de wegen, met het idee dat er daarmee ruimte komt voor meer auto's, slechts een oplossing zijn voor het fileprobleem: voor het klimaat is meer ruimte voor een toenemend aantal auto's eerder een kwalijke zaak.

Wanneer er gesproken wordt over het verduurzamen van mobiliteit, wordt er vrijwel altijd gekeken naar technologische oplossingen. Zo zijn rekeningrijden, elektrische auto's of het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer gangbare ideeën om iets te doen aan de opwarming van de aarde of andere mobiliteitsgerelateerde problemen (Nikolaeva et al., 2017). Onder transportwetenschappers bestaat echter de consensus dat de focus op technologie inefficiënt is en zelfs een tegengestelde werking kan hebben op de beoogde - al dan niet duurzame - doelen (Nikolaeva et al., 2017, p. 6). Mobiliteitswetenschappers zijn het erover eens dat we vraagtekens moeten blijven zetten bij de technocratische discoursen. Zij zijn van mening dat we op een fundamenteel andere wijze over mobiliteit moeten gaan denken om de huidige en toekomstige klimaat-uitdagingen aan te kunnen gaan.

Om op een andere manier over mobiliteit te gaan denken, is het volgens Nikolaeva et al (2017), voortbordurend op de ideeën van Creswell, belangrijk om in te zien dat het concept mobiliteit is op te delen in drie, weliswaar samenhangende, elementen: beweging, betekenis (eerder door Creswell (2010) benoemd als 'representaties') en praktijk. De beweging is het fysieke en het meetbare aspect van mobiliteit. Dingen, mensen en gedachten verplaatsen zich van punt A naar punt B. Sommige wegen daartussen zijn langer, sommigen korter, de ene is sneller de ander langzamer. Dit kan allemaal gemeten worden en er kunnen berekeningen, voorspellingen en planningen mee worden gemaakt (Creswell, 2010, p. 19). Naast dit fysieke element, heeft mobiliteit ook een betekenis. Of iemand met de auto of met de trein naar zijn of haar werk gaat, heeft voor die persoon een andere betekenis; de ene vorm van mobiliteit representeert iets anders dan de andere. Een persoon zal de auto misschien associëren met vrijheid, status en zelfstandigheid door reclames die hij of zij heeft gezien of op een van de vele andere manieren waarop de omgeving hem of haar deze associaties heeft gegeven. De trein koppelt deze persoon wellicht weer aan heel andere betekenissen, zoals het idee dat reizen met de trein minder welvaart uitstraalt. Het derde element van mobiliteit, de praktijk, gaat over de verschillende manieren waarop een verplaatsing ervaren kan worden. Iemand kan

gehaast zijn en geïrriteerd in de auto zitten, of genieten van een moment rust in de file. De praktijk kan overeenkomen met de algemene betekenis die iemand met een mobiliteitsvorm associeert, maar het kan daar ook van verschillen. Zo kan het voor iemand die het vliegtuig met vrijheid associeert ook daadwerkelijk bevrijdend voelen wanneer de wielen van het toestel de grond loslaten. Het kan echter ook zo zijn dat iemand die vrijheid als betekenis aan de auto heeft gekoppeld, dit gevoel niet ervaart als hij of zij in de praktijk met de auto stilstaat in de file. (Creswell, 2010; Nikolaeva et al., 2017).

Het onderscheiden van mobiliteit in de aspecten beweging, betekenis en praktijk, laat inzien dat niet alleen de *beweging* van mobiliteit maar ook de *betekenis* die we aan een mobiliteitsvorm geven, belangrijk is voor de manier waarop we naar mobiliteit kijken en daarmee voor de keuze waarmee de mens zichzelf en zijn goederen vervoeren. Dit benadrukt hoe cruciaal heersende ideologieën omtrent een vervoersmiddel zijn voor de mobiliteitskeuzes van een samenleving. Het is daarom belangrijk om te kijken naar wat de heersende mobiliteitsideologieën inhouden, hoe ze in stand gehouden worden of hoe ze juist worden doorbroken, zeker in een wereld waar de auto de samenleving overheerst (Doughty & Murray, 2016, p. 306), terwijl deze als vervoersmiddel veel problemen met zich meebrengt. Hickman en Banister (2014) illustreren de consequenties van het autogebruik met een rake quote uit een science-fiction boek van Arthur C. Clarke:

“The car is an incredible device, which no sane society would tolerate [. . .] millions of vehicles, each a miracle of (often unnecessary) complication, hurtle in all directions, at very close quarters, under the impulse of a few hundred horsepower. Many of them are the size of small houses, with incredible sophistication, yet carry only one person. They can travel at over 100 miles per hour, but usually at no more than 40 mph. In one lifetime they have consumed more energy than the whole previous history of mankind [. . .] the casualties are on the scale of a large war (every year).” (Arthur C. Clarke in Hickman en Banister, hoofdstuk 8, abstract)

Dit citaat laat ons inzien dat de keuze om de auto als voornaamste vervoermiddel te gebruiken op zijn minst betwijfeld zou mogen worden. Toch blijven mensen, zeker in de Westerse maatschappij, massaal in de auto rijden. Overheersende mobiliteitsdiscoursen die het autogebruik normaliseren, zoals de uitvoerige debatten over het wel of niet invoeren van rekeningrijden, kunnen hier aan bijdragen, stellen Nikolaeva et al. (2017). Deze discoursen bieden namelijk meestal geen ruimte om op een breder niveau de *betekenis* van mobiliteit, zoals de economische waarde van automobilititeit als noodzaak voor onze samenleving, te bediscussiëren. Doughty en Murray (2016) onderzochten wat heersende (sets van) mobiliteitsideologieën zijn en zij identificeren vijf geïnstitutionaliseerde discoursen: technocratische; het recht op mobiliteit; mobiliteitsrisico's; 'speedy connectivity'; en duurzame mobiliteit (2016, p. 308).

Allereerst identificeren Doughty en Murray het technocratisch mobiliteitsdiscours: een vertoog dat uitgaat van een *technocratisch* mobiliteitsdiscours, richt zich op technologische innovaties en oplossingen, zoals rekeningrijden en het verbreden van wegen. Hierbij wordt voornamelijk uitgegaan van het idee dat mobiliteit een meetbaar gegeven is, waarbij je problemen kunt oplossen door berekeningen te maken en modellen te construeren.

Vertogen waarbinnen de nadruk ligt op het *recht op mobiliteit*, gaan ervan uit dat mensen een individueel recht hebben op mobiliteit en dat het inperken van hun beweging een inbreuk op hun vrijheid is. De auto als individueel vervoermiddel sluit aan bij dit recht en is hier ook de representatie van geworden. Ook al zijn er te veel auto's voor de Westerse wegen, toch ziet de Westerling het als een ingreep op zijn of haar vrijheid en onafhankelijkheid als hij of zij gevraagd wordt om minder te rijden (Doughty & Murray, 2016). Nederlands' regerende partij, de VVD, illustreert dit idee door zichzelf de 'Vroempartij' te noemen, die ervoor 'strijdt' om mensen hun auto te laten behouden – al wordt het dan een elektrische variant – opkomend voor 'het recht' van de mens op een auto (VVD, 2018).

Teksten die uitgaan van *mobiliteitsrisico's*, richten zich op het idee dat mobiliteit gekoppeld is aan risico's, in tegenstelling tot het 'veilige thuis'. Sheller en Urry (2003) beargumenteren dat dit een foutieve tegenstelling is. Ze leggen uit dat mensen hun privé domein als veilig beschouwen en het publieke domein als onveilig. Mobiliteit koppelen mensen aan het publieke domein en zien het daarom als onveilig. Sheller en Urry betogen echter dat zowel binnen als buitenshuis openbare en privé ruimtes zich met elkaar mengen, dus dat het koppelen van mobiliteit aan onveiligheid niet per definitie 'juist' is (Sheller & Urry, 2003; Doughty & Murray, 2016).

Teksten die mobiliteit koppelen aan *'speedy connectivity'*, dragen uit dat de snelheid waarmee iets verplaatst, gekoppeld is aan status, of de welvaart van een land. Het veelbesproken transportproject HS2, een hogesnelheidstrein tussen Londen, Birmingham en Leeds, dat als een teken van nationale vooruitgang en trots moet dienen, is hier een voorbeeld van (Doughty & Murray, 2016, p. 309). Het is overigens niet altijd een hoge snelheid die aan welvaart wordt gekoppeld: een beweging als Cittaslow, die zich richt op 'slow food' en 'slow culture', gaat uit van langzame beweging, maar is wel aan een welvarende groep verbonden (Creswell, 2010, p. 23).

Tot slot zijn er de duurzame mobiliteitsdiscoursen, waarbinnen duurzame oplossingen voor mobiliteit worden gezocht. Een voorbeeld hiervan is het invoeren van milieuzones. Het probleem bij deze discoursen is volgens

Doughty en Murray echter dat de hiervoor genoemde discoursen duurzaamheid vaak in de weg staan, of als reden worden gegeven voor de onmogelijkheid tot duurzame ontwikkeling. Zo wordt er vanuit het technocratisch discours geredeneerd dat auto's noodzakelijk zijn voor de economische groei van een land en vormt dat uitgangspunt de basis voor een mobiliteitsplan. Het belang van duurzaamheid wordt daarmee ondergesneeuwd. Dit maakt de duurzame mobiliteitsdiscoursen fragiel (2016, p. 310).

In de praktijk bestaan deze vijf betekenisgevende discoursen niet alleen naast elkaar, maar worden ze door elkaar heen gebruikt en kunnen dus vaak niet los van elkaar gezien worden. Daarnaast zijn dit volgens de literatuur de heersende mobiliteitsdiscoursen, maar dat betekent niet dat zij de enige manieren zijn om over mobiliteit te denken; juist in de discoursen die een andere betekenis geven aan mobiliteit, ligt de oplossing voor veel mobiliteitsvraagstukken, volgens mobiliteitswetenschappers. Verschillende van hen hebben onderzoek gedaan naar andere, minder gangbare manieren om naar mobiliteit te kijken. Te Brommelstoet et al. (2017) onderzochten bijvoorbeeld wat de invloed van mobiliteit op connectiviteit is door per vervoersmiddel te kijken naar de potentie tot connectie met de omgeving. Vooral bij het verplaatsen met de fiets of te voet is er mogelijkheid tot contact met de omgeving. Bij de auto is dat contact doordat de reiziger zich in een afgesloten ruimte bevindt, een stuk kleiner, concludeerden Te Brommelstoet et al. (2017). Nikolaeva et al. (2017) onderzochten de manier waarop mobiliteit vanuit gemeenschappen kan worden opgebouwd, waardoor burgers een verantwoordelijkheidsgevoel voor de mobiliteit binnen hun gemeenschap verkrijgen. Hierbij kijken Nikolaeva et al. naar mobiliteitsprojecten die vanuit de gemeenschap zijn opgezet en ook de nadruk leggen op de verantwoordelijkheid voor mobiliteit vanuit de gemeenschap zelf. Dergelijke projecten dragen bij aan het creëren van het idee van 'mobiliteit als gemeengoed', in plaats van bijvoorbeeld het meer heersende idee van 'mobiliteit als individueel recht'. Volgens Doughty en Murray (2016) is het relevant om te kijken naar de plekken waar deze alternatieve discoursen ontbreken of stil gezwegen worden, om zo de uitsluiting van alternatieven zichtbaar te maken en de gestandaardiseerde discoursen te belichten (p. 310).

In deze paragraaf heb ik besproken dat zowel de fysieke beweging, de betekenis als de praktijk elementen van mobiliteit zijn. De betekenis die mensen aan mobiliteit geven, is veranderlijk en een belangrijk uitgangspunt voor het ontwikkelen van duurzame mobiliteit volgens mobiliteitswetenschappers. De betekenis die mensen aan mobiliteit geven, hangt samen met de ideologieën die zij aan mobiliteit koppelen. Ik heb besproken dat er volgens de literatuur op dit moment vijf mobiliteitsdiscoursen heersend zijn, maar dat er ook alternatieve discoursen bestaan. In de volgende paragraaf richt ik me op verschillende theorieën vanuit de journalistieke wetenschap. Ik ga in op de betekenisgeving in de journalistiek en hoe discoursen hierbinnen een rol spelen.

1.2 De journalistieke wetenschap: betekenisgeving, metafoor en homogenisering

Tijdens de groei van de journalistiek tot een professioneel vak in de vorige eeuw, werd het ideaal van 'objectiviteit' steeds meer verankerd in mediabeleid, routines binnen de redactie en journalistieke educatie (Raeijmakers, 2017, p. 648). Objectiviteit werd gezien als het fundament van de journalistiek en was "with no doubt the most sacred belief held among journalists worldwide" (Nordenstreng, 1995: 115 in Raeijmakers, p. 648). Met de jaren groeide echter het besef dat het onmogelijk is om de wereld en de gebeurtenissen die zich daarin voltrekken volledig objectief weer te geven. De journalistieke wetenschap beschouwt het nieuws daarom "not as a mirror of an event but as a constructed account shaped by and through a complex array of professional, organizational, technological, political, economic, and cultural factors" (Carlson, 2016, p. 394). Alle keuzes die een journalist maakt bij het schrijven van zijn verhaal, beïnvloeden wat er uiteindelijk op papier komt te staan. Deze keuzes zijn belangrijk, aangezien de journalist het communicatiekanaal is tussen de gebeurtenissen in de wereld en de burgers van een samenleving (Berkowitz, 2009, p. 103), met als taak om het algemeen belang van het volk te beheren (Reich, 2006, p. 497). Hermans en Drok (2018) zien in het hedendaagse medialandschap daarom het belang in van de zelfbewuste journalist die op de hoogte is van zijn rol als schepper van een 'mediated reality': "Journalists are believed to be responsible for the way the news reflects the world around us. With their news, journalists can serve people to develop balanced opinions, to make decisions and to act" (p. 685).

Het discours en de daarbij bijbehorende ideologieën waar vanuit een journalist schrijft, liggen ten grondslag aan de manier waarop hij of zij de wereld representeert (Van Dijk, 2009). In zijn artikel "News, Discourse and Ideology" laat Van Dijk (2009) zien op wat voor manieren ideologieën in het nieuws terug kunnen komen. Zo onderscheidt hij twaalf ideologische keuzes die de pers maakt en die, al is het ongewild, bijdragen aan racisme. Voorbeelden hiervan zijn onder andere te vinden in de keuze van het perspectief (er wordt voornamelijk geschreven vanuit het perspectief van de blanken) en de citaten (meestal worden blanke mannen geciteerd). Ook kijkt Van Dijk naar het metafoorgebruik van de journalisten wanneer zij over immigratie schrijven. Er wordt gesproken van een 'golf' of een 'invasie' van migranten, waardoor de immigranten op een negatieve manier geframed worden (Van Dijk, 2009, p. 200). In de klassieker *Metaphors we live by* (1980) stellen Lakoff en Johnson dat de metafoor een van de belangrijkste mechanismen die onze betekenis van de wereld beïnvloedt is. Metaforen zorgen ervoor dat het onbekende in de context van het bekende wordt geplaatst, waardoor we het onbekende kunnen begrijpen (Gschmeidler & Seiringer, p. 164). Een voorbeeld van metaforisch taalgebruik dat Lakoff en Johnson aanhalen om het belang van de metafoor te laten zien, is bij het Engelse 'argument', en ook in het Nederlands te zien als we spreken over 'discussiëren'. Het concept dat beschreven wordt is 'discussiëren' en de conceptuele metafoor hierbij is 'discussiëren is

oorlog'. Dit zie je terug in zinnen als 'hij heeft de discussie *gewonnen*', 'zij *viel* mijn standpunt *aan*' en 'hij *verdedigt* zijn standpunt goed'. Het concept 'discussiëren' wordt zo uitgelegd in termen die we kennen vanuit het concept 'oorlog'. Een discussie is op zichzelf geen oorlog, maar kan door het gebruik van oorlogsterminologie wel begrepen worden als een vorm van oorlog. Een discussie is een strijd die iemand kan winnen of verliezen, waar men strategieën voor moet bedenken en waarin de een de ander kan verslaan. De conceptuele metafoor *discussiëren is oorlog* bepaalt zo ook de manier waarop we in het dagelijks leven met een discussie omgegaan (Lakoff & Johnson, 1980).

Van Dijk benadrukt dat de ideologieën die in het nieuws heersend zijn, worden gereproduceerd in de samenleving (2009, p. 202). De keuze voor een bepaalde discursieve insteek, bewust of onbewust, draagt bij aan de manier waarop mensen tegenover een onderwerp gaan staan. Het vertellen van een verhaal wordt zo een vorm van macht (Papacharissi, 2015, p. 28), wat het belang aangeeft om lezers verschillende perspectieven aan te bieden. De optie om te kiezen tussen verhalen met een verschillende insteek, geeft hen immers de vrijheid om met verschillende ideologieën in aanraking te komen, waardoor meerdere idealen zich naast elkaar kunnen ontwikkelen. Op deze manier ontstaat een publiek debat dat gezond is voor een democratie (Van Aelst et al., 2017).

In het huidige medialandschap zijn er echter verschillende factoren die de pluriformiteit van ideologieën in de weg lijken te staan. Een daarvan is de door wetenschappers veronderstelde toename van homogenisering van het nieuws. In 2010 publiceerde Pablo Boczkowski een boek met uitgebreid onderzoek naar de homogenisering in Argentinië. Hierin komt naar voren dat het nieuws sterk aan homogenisering onderhevig is. Wat hij onder andere zag, was een toename van een homogene *selectie* van het nieuws en de gelijke manier waarop nieuwsberichten door verschillende kranten op de voorpagina werden gepresenteerd. Ook registreerde hij dat er online en offline veel dezelfde verhalen gepubliceerd werden (2010, p. 84). De homogenisering van het nieuws vindt overigens plaats ondanks het feit dat journalisten negatief tegenover deze trend staan (Boczkowski, 2010, p. 110). Doordat berichten uit verschillende kranten steeds meer op elkaar gaan lijken, kan de representatie van een diversiteit aan ideologieën worden bedreigd.

Ook de toename van convergerende mediabedrijven in veel landen wordt als problematisch gezien voor het behoud van een verscheidenheid aan gepresenteerde ideologieën (Van Aelst et al., 2017). Mediaconcentraties ontstaan met het doel winstgevend te kunnen blijven in een tijd waar de druk om te investeren in nieuwe technologieën groot is (Van Aelst et al., 2017, p. 10). Het probleem van de samensmeltende mediabedrijven is dat ze de diversiteit van de spelers en perspectieven die in het publieke debat gerepresenteerd worden, beïnvloeden: "The key concern is that increased ownership concentration in

a given political communication environment may lead to a more ‘narrow ideological debate’ in the media (Van Aelst et al., 2017, p. 10). Volgens Van Aelst et al. (2017) is echter nog niet genoeg onderzoek gedaan naar de impact van de convergentie van mediabedrijven en geven de studies die er gedaan zijn verschillende resultaten aangaande de diversiteit van de mediacontent: zowel een afname van de diversiteit als het behoud van stabiliteit van de content werd gevonden (Van Aelst et al., 2017, p. 11).

Hoewel de uitkomsten van de content van geconvergeerde mediabedrijven verschillen, stellen Van Aelst et al. wel dat een meer gedecentraliseerd medialandschap een grotere *garantie* op een diverser aanbod geeft (2017, p. 11). Belangrijk is hierbij echter wel dat de aanbieders zich niet alleen door de vraag laten sturen, zoals online veelal gebeurt. Online is het informatieaanbod zo groot, dat nieuwsaanbieders daar paradoxaal genoeg minder diverse content aanbieden. De concurrentie zorgt ervoor dat ze hun aanbod aanpassen aan de wensen van de klant, zodat ze de lezer aan zich kunnen binden. Aangezien de meeste aanbieders dit op dezelfde manier doen, neemt de diversiteit van het nieuws af (Van Aelst et al., 2017). Volgens Dwyer (2010) is het daarom belangrijk dat beleidsmakers van een land hun gedachtegoed mee veranderen met de tijd. Waar vroeger de algemene consensus bestond dat er meerder media-aanbieders moesten bestaan om diversiteit in meningen en idealen te waarborgen, is dit in het huidige, digitale medialandschap niet per definitie meer de juiste redenering. Het is belangrijk dat beleidsmakers bewust blijven van hun originele gedachtegoed rondom diversiteit in de media: “ideas that promote the open ability of groups to maximize expression of divergent viewpoints and values, and the ability of citizens to have equitable access to these informational resources” (Dwyer, p. 73). Wanneer dit gedachtegoed centraal staat en er niet alleen gekeken wordt naar gangbare of ouderwetse manieren om dit te bereiken, kan de diversiteit van de media-input voor de burger gewaarborgd worden.

1.3 Betekenis van mobiliteit in een homogeen medialandschap

In de afgelopen twee paragrafen is ten eerste naar voren gekomen dat de betekenis die mensen aan mobiliteit geven veranderlijk is. Volgens mobiliteitswetenschappers is het van belang dat de momenteel heersende mobiliteitsdiscourseen veranderen om zo de betekenis die mensen aan mobiliteit toekennen te kenteren en daarmee een stap in de richting van het oplossen van de mobiliteitsproblematiek te zetten. Vervolgens hebben we gezien dat de media een belangrijke rol spelen in het bepalen van heersende discoursen in de samenleving. Als communicatiekanaal tussen ‘de wereld’ en de samenleving, zijn de media van grote invloed op de betekenis die mensen aan de wereld geven. In relatie tot de besproken mobiliteitsproblematiek, zouden de media hier een uitkomst kunnen bieden. Mobiliteitswetenschappers

wensen immers een verandering van de heersende mobiliteitsdiscoursen en de media zijn bij uitstek een middel dat de heersende discoursen van de samenleving kan beïnvloeden. Het is echter de vraag of de media bijdragen aan het veranderen van de heersende mobiliteitsdiscoursen. Uit de theorie komt immers naar voren dat er een homogenisering van de berichtgeving plaatsvindt in het huidige medialandschap, waardoor minder verschillende ideologieën onder de aandacht van de lezer worden gebracht. Dit terwijl de media juist een sleutelrol zouden kunnen spelen om de heersende mobiliteitsdiscoursen te doorbreken en mensen op een andere manier over mobiliteit te laten nadenken. Een belangrijk mechanisme dat bijdraagt aan de manier waarop we over concepten denken en inzicht geeft in de achterliggende ideologieën van een stuk, is de metafoor. Om erachter te komen welke mobiliteitsdiscoursen de berichtgeving over het fileprobleem van de Nederlandse en Vlaamse kwaliteitskranten zal ik daarom op zoek gaan naar een antwoord op de volgende twee deelvragen:

1. Wat zijn de conceptuele metaforen die de berichtgeving over het fileprobleem in de Nederlandse en Vlaamse kwaliteitskranten kenmerken?
2. Welke mobiliteitsdiscoursen kunnen worden opgemaakt uit de conceptuele metaforen die de berichtgeving over het fileprobleem in de Nederlandse en Vlaamse kwaliteitskranten kenmerken?

2. Methode

Aangezien de onderzoeksvraag van deze studie zich richt op de mobiliteitsdiscoursen in de media, is in dit onderzoek een kritische discoursanalyse toegepast. Dit houdt in dat ik heb gekeken hoe er door middel van taal een sociale werkelijkheid wordt gecreëerd (Van den Berg, 2004, p. 27). Hierbij geldt het uitgangspunt dat “taal een eigen werkelijkheid vormt en benaderd moet worden als sociaal gedrag” (Van den Berg, 2004). De wereld op zich heeft niet een losstaande betekenis, maar deze betekenis wordt gecreëerd door de mens zelf, met behulp van taal. Taal is hierin niet een objectief doorgeefluik van de ‘echte’ betekenis, maar eerder de *maker* van de betekenis. In dit onderzoek richt ik me specifiek op de metaforen in de berichtgeving over het fileprobleem. In paragraaf 2.2 bespreek ik de *systematic metaphor analysis* (SMA) die hiervoor is toegepast.

Voor dit onderzoek heb ik alle metaforen uit de opinie- en achtergrondartikelen van vier Vlaamse en Nederlandse kwaliteitskranten – *De Standaard*, *De Morgen*, *De Volkskrant* en het *NRC* –, gepubliceerd tussen 2016 en 2019, met het fileprobleem als onderwerp geanalyseerd. Ik heb voor deze vier kwaliteitskranten gekozen, omdat ze een doorsnee beeld kunnen geven van de heersende mobiliteitsdiscoursen in de lage landen. Kranten die een meer uitgesproken mening onderschrijven, zullen wellicht een minder genuanceerd beeld geven van de mobiliteitsdiscoursen die heersen in de samenleving. De keuze om specifiek opinie- en achtergrondartikelen te onderzoeken, is omdat in deze artikelcategorieën het meest ruimte is voor metaforisch taalgebruik. Korte nieuwsberichten bevatten vooral droge tekst en bieden daardoor een minder vruchtbare bodem voor een metafooranalyse.

2.1 Corpus

Om een geschikt corpus te verkrijgen, heb ik de hoeveelheid artikelen beperkt tot artikelen gepubliceerd tussen 2016 en 2019. Deze periode van drie jaar is meen ik lang genoeg om de belangrijkste conceptuele metaforen bij het fileprobleem boven water te krijgen en biedt tegelijkertijd een hoeveelheid berichten die voor dit onderzoek behapbaar is.

De eerste stap om de artikelen te vinden, was door online de door de kranten aangeleverde selectie bij het woord ‘file’ te bekijken. Bij *De Volkskrant* en het *NRC* kon dit door ‘file’ in te voeren in zoekbalk op de website van de krant. Om de artikelen van *De Morgen* en *De Standaard* te verzamelen heb ik per krant gezocht op ‘file’ via GoPressAcademic. Vervolgens heb ik alle artikelen tussen 2016 en 2019 die de websites aanleverden vluchtig doorgelezen, om zo de artikelen met het fileprobleem als hoofdonderwerp eruit te kunnen halen. In

sommige gevallen was het lezen van de titel voldoende om te weten of het wel of niet aansloot bij mijn onderzoek.

In totaal leverde mijn zoektocht naar achtergrond- en opinieartikelen met de file als hoofdonderwerp, gepubliceerd tussen 2016 en 2019, 70 artikelen op, waarvan 18 bij *De Volkskrant*, 11 bij *NRC*, 21 bij *De Morgen* en 22 bij *De Standaard*. Deze artikelen zijn chronologisch gesorteerd en de titels zijn te vinden in bijlage 1.

2.2 Systematic metaphor analysis

Om een metafooranalyse uit te kunnen voeren, heb ik gebruik gemaakt van de *systematic metaphor analysis*, die is ontwikkeld door Schmitt (Schmitt, 2005). SMA bestaat uit twee stappen:

1. Allereerst moeten de metaforen geïdentificeerd worden en het tekstdeel dat een metafoor bevat, overgenomen worden in een aparte lijst. Het identificeren van de metaforen is een ingewikkelde taak, omdat eerst bepaald moet worden waar sprake is van een metafoor. Schmitt stelt dat een metafoor aan de volgende kenmerken moet voldoen (2005, p. 371):

- a. A word or phrase, strictly speaking, can be understood beyond the literal meaning in the context; and
- b. the literal meaning stems from an area of sensoric or cultural experience (source area),
- c. which, however, is transferred to a second, often abstract, area (target area).

Schmitt legt dit uit aan de hand van een voorbeeld uit een eerder onderzoek van hem, waarin een respondent zei dat hij ‘meer open is naar mensen’ als hij gedronken heeft. Het woord ‘open’ heeft in deze zin niet een letterlijke betekenis die relevant is; de respondent is niet letterlijk ‘open’. ‘Open’ verwijst hier naar het brondomein ‘container’ (of een ander object dat zich in een open of dichte staat kan bevinden). Het brondomein, de container, wordt verplaatst naar het doeldomein, het sociale zelfbeeld van de respondent. Schmitt voegt hier aan toe dat het belangrijk is voor de onderzoeker om goed rekening te houden met zijn of haar eigen onbewuste metafoor gebruik, om te voorkomen dat die metaforen over het hoofd worden gezien.

In mijn analyse is een voorbeeld van een metafoor te vinden in de volgende passage:

“Hebben we met de zelfrijdende auto de panacee tegen de oplopende congestie?” (De Volkskrant, 2017)

Het woord ‘panacee’ beschouw ik hier als metafoor, omdat het in deze zin niet letterlijk gaat om een panacee (letterlijk: geneesmiddel, Van Dale). Panacee behoort thuis tot het brondomein ‘ziekte’ en wordt gebruikt om ‘de file’ als een naar en bedreigend fenomeen te framen.

2. Vervolgens moeten de metaforen verdeeld worden onder verschillende doel- en brondomeinen. Hierbij maakt Schmitt gebruik van een belangrijk uitgangspunt: “Individual metaphorical idioms do not occur by chance, but as a rule can be traced back to a small number of common concepts” (Schmitt, 372). De onderzoeker moet dus op zoek gaan naar het concept waar verschillende metaforen onder vallen. Lakoff en Johnson noemen dit het ‘metaforisch concept’. Het proces van onderverdelen gaat door tot alle gevonden metaforen aan een concept verbonden zijn. In het door mij aangehaalde voorbeeld wordt het doeldomein ‘de file’ uitgelegd in begrippen uit de context van het brondomein ‘ziekte’. Dit gebeurde in verschillende artikelen. Andere voorbeelden zijn ‘De beste remedie tegen de file is de file’ (Stravens, 2017) en ‘Files zijn bij uitstek een welvaartsziekte’ (Wester, 2016). Het metaforisch concept dat ik in dit voorbeeld gevormd heb is: de file is een ziekte.

Om alle gevonden metaforen onder conceptuele metaforen te kunnen clusteren, heb ik de losse metaforen die ik bij stap 1 gevonden en genoteerd had, opnieuw bekeken en in een apart Excelbestand gezet. In dat Excelbestand had ik verschillende subpagina’s onder de noemer van verschillende brondomeinen gemaakt. In het begin was dat een aantal brondomeinen dat mij tijdens stap 1 al was opgevallen (bijvoorbeeld ‘de file is een ziekte’ en ‘de file is de vijand’). Wanneer ik er tijdens het onderverdelen van de metaforen gevonden in stap 1 achter kwam dat ze niet pasten bij één van de reeds aangemaakte brondomeinen, voegde ik een nieuw brondomein aansluitend bij de gevonden metafoor toe. Nadat alle metaforen onderverdeeld waren, heb ik eerst alle gevonden metaforische uitspraken teruggebracht tot hun ‘kern’. Zo werd de metafoor in een zin als ‘de wegen naar en in de steden slibben dicht met files én de huur- en woningprijzen vreten aan ons budget’ teruggebracht tot ‘wegen slibben dicht’ (Delrue, 2017). Ook heb ik sommige metaforen samengevoegd wanneer zij bijna gelijk aan elkaar waren. Een voorbeeld hiervan is dat ik ‘horrorfiles’ en ‘horrorspitsen’ heb samengevoegd tot ‘horrorfiles’. Vervolgens ben ik de brondomeinen gaan clusteren, totdat ik tot een zestal brondomeinen uit kwam.

Een speciale vorm van beeldspraak die een zelfde soort doel kan dienen als de metafoor, is de metonymie (Lakoff en Johnson, 1980). Bij een metonymie wordt een entiteit gebruikt om een andere, gerelateerde entiteit te beschrijven. Een bekende vorm van de metonymie is het benoemen van een geheel in plaats van een deel (totum pro parte). Een voorbeeld hiervan is ‘De Volkskrant heeft een stuk geschreven’. Hier wordt ‘De Volkskrant’ gezegd, terwijl het in werkelijkheid ‘een journalist van De Volkskrant’ is geweest die een stuk heeft geschreven. De metonymie wordt niet besproken door Schmitt in zijn SMA, maar ze biedt voor mijn

onderzoek wel een interessante grond voor analyse en daarom heb ik ook de metonymia genoteerd tijdens stap 1 en in een aparte categorie onderverdeeld bij stap 2.

Nadat de conceptuele metaforen zijn gevormd, is het de taak van de onderzoeker om de gevonden resultaten te interpreteren en zo te kijken of er een connectie is tussen de conceptuele metaforen en de handelingen, gedachtes en gebeurtenissen uit de ‘echte’ wereld (Schmitt, 2005). Het is afhankelijk van het onderzoek dat wordt uitgevoerd op wat voor manier deze interpretatie wordt uitgevoerd. Voor mijn onderzoek wilde ik bestuderen op wat voor manier de conceptuele metaforen een beeld scheppen van de file en op een breder vlak: hoe deze conceptuele metaforen bijdragen aan de betekenisgeving van mobiliteit.

2.3 Doeldomein

Omdat ik wil onderzoeken welke betekenis er middels de media aan *het fileprobleem* wordt gegeven, ben ik op zoek gegaan naar metaforen met het doeldomein ‘de file’. Ik kies er bewust voor om niet ‘fileprobleem’ als doeldomein op te schrijven, omdat dat op zich zelf al een woord is waar een negatieve connotatie aan hangt. ‘Fileprobleem’ is overigens op zichzelf geen metafoor: ‘probleem’ kan hier namelijk in de letterlijke zin van het woord worden opgevat. Het geeft alleen wel een bepaalde sturing aan het woord, wat een positieve betekenisgeving aan ‘de file’ in de weg zou staan.

In enkele artikelen werd kritiek geuit op de woordkeuzes en het metafoorgebruik van mensen die schrijven of praten over de file. Een voorbeeld hiervan uit *De Standaard*:

“Als je tijdens de spits wil autorijden, dan zal je inderdaad langer onderweg zijn. Zoals je langer aanschuift op zondagmorgen bij de bakker. We zeggen daar ook niet dat het bij de bakker 'vastloopt' of dat zijn winkel 'verzadigd' is” (Van Damme, 2017).

De bekritiseerde metaforen uit die artikelen heb ik uit de analyse gelaten. Dit heb ik gedaan, omdat in deze artikelen juist de betekenis van de file-metaforen aan de kaak werd gesteld. De metaforen waren dus niet bedoeld om het doeldomein te zien in termen van het brondomein en daarmee de file op een bepaalde manier te framen, maar juist om dit proces bloot te leggen.

3. Resultaten en interpretatie

In alle geselecteerde opinie- en achtergrondartikelen heb ik in totaal 183 verschillende metaforen onderscheiden en onderverdeeld. Deze verzameling is terug te vinden in bijlage 2. Uiteindelijk leverde mijn analyse zes verschillende conceptuele metaforen en één kenmerkende metonymie op: ‘de file is een object’, ‘de file is een ziekte’, ‘de file is de vijand’, ‘de file is een natuurlijk proces/product’, ‘de file is een meetbaar systeem’, ‘de file is helend’ en ‘de file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland’. Daarnaast is er nog een aantal metaforen dat niet onder grotere categorieën onderverdeeld kon worden, zonder deze verder te moeten veralgemeniseren. Deze metaforen zijn samengevoegd onder het kopje ‘overig’ in bijlage 2 en zal ik niet in mijn analyse opnemen.

In dit hoofdstuk licht ik eerst een kenmerkende metonymie en vervolgens de conceptuele metaforen toe aan de hand van voorbeelden en bespreek wat de mogelijke uitwerking/betekenis ervan is op/in onze samenleving. Daarnaast kijk ik of hoe deze conceptuele metaforen zich verhouden tot de de vijf heersende discourses die Doughty en Murray (2006) onderscheiden (zie paragraaf 1.1).

3.1 Metonymie

3.1.1 De file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland

Allereerst wil ik het vaak voorkomende gebruik van de metonymie ‘totum pro parte’ om de file te beschrijven, bespreken. Deze metonymie zorgt ervoor dat de file wordt geframed als een probleem van geheel Vlaanderen of Nederland.

De voorbeelden in tabel 1 laten zien dat de file door het gebruik van de metonymie geframed wordt alsof het een probleem is van het gehele land. In werkelijkheid staat natuurlijk niet ‘Vlaanderen’ in de file, maar staan ‘de Vlamingen die een auto bezitten en hiermee op tijden wanneer er file was in hun auto reden op de weg van de file in kwestie’ in de file. Door te schrijven dat ‘Vlaanderen’ in de file staat, worden ten eerste veel meer mensen aangesproken dan oorspronkelijk iets met de file te maken hadden: ook iemand die níét in de file stond of zelfs iemand die geen auto bezit kan zich nu aangesproken voelen. Hij of zij is immers óók onderdeel van Vlaanderen. Ten tweede lijkt de file zich zo als een groot probleem voor te doen: de file is iets waar het ‘gehele land’ onder lijdt. Hierbij is het interessant op te merken dat ‘stilstaan’ of ‘het langzaam bewegen in de file’ als iets negatiefs wordt neergezet. Dit sluit aan bij de ‘speedy connectivity’ discourses, waarbinnen juist de snelheid en vooruitgang van voertuigen als status voor een land kunnen dienen en

stilstand als achteruitgang van de welvaart van het land. Op die manier krijgt de file zo op een dieper niveau de betekenis van ‘blokkade’ van de welvaart, status en economische groei van ‘het land’.

Tabel 1: voorbeelden van de metonymie ‘de file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland’
De file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland
Nu de economie weer aantrekt, blijkt tijdens de eerste de beste herfstige dag <u>geheel Nederland</u> weer massaal in de file te staan. (Nota, 2016)
<u>Vlaanderen</u> staat stil. Of het nu een drukke dinsdagochtend in de werkweek is dan wel een rustige zaterdagavond in de vakantie: stilstaan doen we. (De Ceulaer, 2018)
Dit jaar stonden we <u>met z'n allen</u> meer dan 1.588 uur in de file op de Belgische wegen. (Christiaens, 2018)

Deze metonymie geeft dus op verschillende manieren betekenis aan de file: iedere lezer lijkt er last van te hebben, het is een groot probleem en het zorgt voor een stilstand in de economische groei en welvaart van het land. Zo creëert deze framing een groot draagvlak onder de lezers voor een urgente oplossing die koste wat het kost dit grote probleem tegen moet gaan. Een logische partij die voor een oplossing moet zorgen, lijkt de overheid: zij besturen immers ‘het land’ en moeten problemen die in dat land spelen proberen te verhelpen.

3.2 Conceptuele metaforen

3.2.1 De file is een object

De eerste conceptuele metafoer die in de artikelen naar voren kwam, is ‘de file is een object’. Dit is een metafoer op een wat breder niveau dan de andere metaforen die besproken worden, omdat ‘de file is een object’ gaat over de basis waarmee mensen de file als concept begrijpen en dus niet zozeer om de file op een bepaalde manier te framen. In tabel 2 staan enkele voorbeelden van deze conceptuele metafoer.

Zoals in deze voorbeelden te zien is, wordt de file middels voornamelijk voorzetsels verbeeld als iets waar je ‘in’ of ‘uit’ kan, wat ‘randen’ heeft en waar je ‘op’ kunt stuiten. De file wordt zo een entiteit, iets wat je kunt meten, waarnaar je kunt refereren en wat je kunt identificeren. Lakoff en Johnson noemen dit een

‘ontologische metafoor’ (1980, 25). Door de file als object te verbeelden, wordt het voor mensen mogelijk om het te herkennen en erover te spreken. Het is de basis van de manier waarop wij de file als concept begrijpen. Er vindt hier letterlijk een objectivering van de file plaats, die de file het karakter geeft van een vaststaands en neutraal iets, dat daardoor ook onvermijdelijk lijkt. Waar deze framing de file in een objectief daglicht zet, zullen de volgende conceptuele woorden de file eerder een subjectieve rol geven.

Tabel 2: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor ‘de file is een object’
De file is een object
Dus zullen nog meer mensen de <u>'randen' van de files</u> opzoeken om zo min mogelijk stil te hoeven staan. (Misérus, 2016)
Waar je halverwege je woon-werktraject makkelijk overstapt van je leaseauto op lightrail als je <u>op een file</u> stuit. (Duursma, 2018)
Autopendelaars die bewijzen dat ze tijdens die maand hun gedrag aanpasten en vijf keer niet tijdens de spitsuren (van 7 tot 9 en van 16 tot 18 uur) <u>in de file</u> gingen staan, krijgen een winkelwaardebbon van 7 euro. (Poppelmonde, 2017)

3.2.2 De file is een ziekte

In de geanalyseerde artikelen kwamen metaforen naar voren die de file in een medische context plaatsen en zo de file problematiseren. Tabel 3 toont enkele metaforen en de context van het artikel waarbij ‘ziekte’ als brondomein bij het doeldomein ‘file’ wordt voorgesteld.

Zoals te zien is in tabel 3, wordt het beeld van een ziekte bij de file opgeroepen. De oplossingen die voor de file gezocht moeten worden, zijn dan ook ‘remedies’, ‘een dosis’ van iets of andere ‘middelen’ die voor ‘verlichting’ of ‘beterschap’ moeten zorgen. De automobilisten zijn hier de patiënten die het ‘fileleed’ ondergaan en ‘lijden’. Ze worden hier letterlijk als *lijdend* voorwerp gepositioneerd.

Door de file als ziekte te framen, wordt voorbijgegaan aan de automobilist als *onderdeel* van de file: de file wordt als iets losstaands gezien, waar een medicijn tegen gevonden moet worden. De verantwoordelijkheid van de automobilist voor de file valt hiermee weg. De *agent* (in dit geval: de automobilist) wordt op deze manier passief gemaakt.

Tabel 3: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is een ziekte'
De file is een ziekte
De A50 is ook een <u>hoofdpijndossier</u> voor automobilisten. (Van Dinther, 2018)
Afgelopen decennium heeft de zoektocht naar <u>het verzachten van het fileleed</u> vooral geleid tot oplossingen. (Nota, 2016)
“(…) als het geheel van oplossingen net de meest krachtige <u>remedie</u> vormt voor de <u>fileziekte</u> in ons land.” (Van Biesbroeck, 2016)

Als we kijken naar de betekenis die hier wordt gegeven aan de mobiliteit van het rijden met de auto, is met de ziekte-metafoor een bevestiging van de heersende discoursen waarin de auto de norm is, te zien. Het rijden met de auto an sich wordt niet geproblematiseerd, maar het is een externe factor (namelijk: een ziekte) die de automobilititeit bedreigt. Wanneer de fileziekte wordt genezen, is het probleem opgelost. Zo kan de positieve betekenis van bijvoorbeeld vrijheid aan de auto verbonden blijven: bij de auto zelf ligt het probleem immers niet. Deze framing sluit aan bij de 'recht op mobiliteit' discoursen die Doughty en Murray onderscheiden. Zoals in paragraaf 1.1 te lezen is, wordt er binnen deze discoursen vanuit gegaan dat mensen recht hebben op mobiliteit, waarbij mobiliteit vaak wordt verengd tot 'de auto'. Wanneer iets de mobiliteit in de weg staat bij mensen, is dat een inbreuk op hun vrijheid. Met de conceptuele metafoor 'de file is een ziekte' lijkt het alsof de file de vrijheid van een 'gezonde' en daarmee ook 'normale' situatie bedreigt. Wanneer iemand een ziekte heeft, is dat een uitzondering waar iets aan gedaan moet worden. Door de file als ziekte te framen, wordt het autogebruik als een gezonde situatie voorgesteld en daarmee genormaliseerd. De fileziekte ontnemt de automobilist zijn 'gezonde' recht om zich vrij te bewegen. De beweging die hij in een gezonde, normale en rechtvaardige situatie wel zou hebben.

Daarnaast roepen ziektebeelden een zekere angst op. Ziek zijn wordt snel als iets negatiefs en zorgelijks gezien. Iets waar letterlijk 'zorg' voor gedragen moet worden en wat genezen moet worden. Dit kan ervoor zorgen dat mensen er belang aan gaan hechten dat deze 'fileziekte' wordt uitgebannen, om als samenleving weer 'gezonder' verder te kunnen leven. Het genezen van de ziekte lijkt zo een urgente zaak te zijn en blijft ook voor op de politieke agenda een relevant aandachtspunt waar veel geld naar gezonden moet worden. Voor de auto-industrie is dit logischerwijs een handige constante: mensen zien niet de auto, maar de file als probleem en zullen auto's blijven kopen. Daarbij probeert de overheid door het probleem 'op te lossen' zelfs meer autoruimte te creëren, waardoor ook de verkoop van auto's kan blijven stijgen.

3.2.3 De file is de vijand

Een derde conceptuele metafoer is ‘de file is de vijand’. Dit concept is op te delen in twee subconcepten, namelijk ‘de file is de oorlogsvijand’ en ‘de file is het angstaanjagende wezen’. Enerzijds wordt de file beschreven in termen van een oorlogcontext, waarin de file als oorlogsvijand wordt gezien. Anderzijds wordt er terminologie gebruikt die past bij een horror/griezelverhaal, waarbij de file als het ‘het angstaanjagende wezen’ neergezet is. Van beide subconcepten geef ik in tabel 4 en 5 enkele voorbeelden.

Tabel 4: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoer ‘de file is de oorlogsvijand’
De file is de oorlogsvijand
Ondanks nieuwe wegen en opgeloste knelpunten, staan er in Nederland over vijf jaar een derde meer files (...). Het enige <u>wapen</u> daartegen volgens de mobiliteitsorganisaties: rekeningrijden. (Van Lieshout, 2016)
Al vindt hij dat <u>de strijd tegen structurele files</u> er een te prominente plaats in krijgt. (De Morgen, 2018)
Het fileprobleem dijt uit in ruimte omdat bestuurders de traditioneel drukke wegen <u>ontvluchten</u> , 'omdat die volledig verzadigd zijn'. De grootste <u>slachtoffers</u> van die expansie zijn de E314 (tussen Houthalen en Lummen) en de E313 (tussen Ham en Lummen). (Poppelmonde, 2017)

De voorbeelden in tabel 4 laten zien hoe de file wordt neergezet als oorlogsvijand. De file is ‘de vijand’, die ‘slachtoffers’ maakt en waar we tegen moeten ‘strijden’. Net als bij de conceptuele metafoer ‘de file is een ziekte’, wordt de file hier geëxternaliseerd van de automobilist: de file lijkt in deze beeldspraak los te staan van de automobilist of de auto. Daarnaast zorgt de oorlogsframing ervoor dat de file als iets ernstigs wordt gezien, waarvan het noodzakelijk is dat het ‘verslagen’ wordt. In een oorlog is het immers het doel om de vijand te verslaan of uit te schakelen.

In tabel 5 zien we hoe metaforen de file framen als het angstaanjagende wezen in een horrorfilm. Deze framing plaatst een gevoel van angst bij de file, waardoor een logische oplossing voor de file lijkt om het wezen – net als de oorlogsvijand – te bestrijden of te verslaan, voor het nog meer mensen ‘aanvalt’.

Tabel 5: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is het angstaanjagende wezen'
De file is het angstaanjagende wezen
'Met deze vier maatregelen los je de <u>horrorfiles</u> op.' (Brakenhoff, 2016)
Verkeersminister Cora van Nieuwenhuizen schiet de gekwelde automobilist nu te hulp en bindt de strijd aan met het <u>filemonster</u> . (Van de Weijer, 2018)
<u>Donkere wolken pakken zich dan ook samen boven ons wegennet</u> . In oktober 2015 maakte het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) al bekend dat we in 2020 waarschijnlijk 45 procent langer zullen wachten in het verkeer. (Van Leeuwen, 2016)

De conceptuele metafoor 'de file is de vijand' draagt bij aan het idee dat alles op alles gezet mag of moet worden om de file te stoppen. Het is een metafoor die inspeelt op het gevoel van de lezer. Oorlog en horror roepen angst en strijdvaardigheid op en men zal het er over eens zijn dat de vijand *verslaan* een betere optie is dan de vijand gewoon in het land laten zitten en het te laten 'overnemen' of 'terroriseren'. Zo zorgt deze conceptuele metafoor net als 'de file is een ziekte' voor een rechtvaardiging voor de politiek om veel geld te steken in het actief oplossen van de file en is daarmee ook voordelig voor de auto-industrie. De file is bij deze beeldspraak immers losgetrokken van de auto, waardoor de auto niet als probleem wordt gezien en buiten schot blijft. Meer ruimte voor de auto creëren lijkt zo de meest logische en rechtvaardigste oplossing, wat bijvoorbeeld het aanleggen van meer wegen in de hand kan werken.

Deze conceptuele metafoor sluit net als 'de file is een ziekte' aan bij de 'recht op mobiliteit' discoursen. De file is hier de vijand die de 'vrede' – waarin mensen met hun auto over de wegen kunnen rijden zónder file – bedreigt. Aangezien in onze maatschappij over het algemeen geaccepteerd is dat vrede 'normaal' en rechtvaardig is, zorgt deze conceptuele metafoor voor de instandhouding van het idee dat mensen recht hebben op de 'normale' en 'vredige' auto als vervoersmiddel.

3.2.4 De file is een natuurlijk proces/product

De vierde conceptuele metafoor is 'de file is een natuurlijk proces/product'. Ook dit concept is onder te verdelen in verschillende categorieën: 'de file is een opstopping in de rivier', 'de file is een persoon' en 'de file is een organisme/natuurfenomeen'. In tabel 6, 7 en 8 zijn hier enkele voorbeelden van te zien.

Tabel 6: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is een opstopping in de rivier'
De file is een opstopping in de rivier
(...) de wegen naar en in de steden <u>slibben dicht met files</u> (...). (Delrue, 2017)
(...) die miljardeninvesteringen maken niet dat de <u>doorstroming</u> op de snelwegen en het onderliggende wegennet flink is verbeterd. (Bouma & Lieshout, 2018)

Tabel 7: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is een persoon'
De file is een persoon
(...) waardoor <u>de files</u> vanzelf <u>terugkeren</u> . (De Volkskrant, 2017)
De tragiek is dat files een chronische kwaal zijn die telkens <u>de kop opsteekt</u> bij een opgaande conjunctuur. (NRC, 2018)

Tabel 8: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is een organisme/natuurfenomeen'
De file is een organisme/natuurfenomeen
In de regio Antwerpen <u>groeiden de files</u> in één jaar tijds zelfs met 11 procent. (De Kort, Coopman, Vermeulen & Seynhaeve, 2017)
Wat valt er te doen tegen de <u>woekerende files</u> ? (Bouma & van Lieshout, 2018)

Bij de categorie 'de file is een opstopping in de rivier' worden de auto's neergezet als een 'stroom' en is de file 'het slib' dat deze stroom tegenhoudt of vormt de file op een andere manier een blokkade die de stroom in de weg zit. In de categorieën 'de file is een persoon' en 'de file is een organisme/natuurfenomeen' krijgt de file eigenschappen toegeschreven van levende wezens of natuurfenomenen. Doordat de file geframed wordt als een natuurlijk proces of product, lijkt het alsof de file iets is wat een eigen leven leidt en dus ook onafhankelijk van de mens 'groeit' en 'woekert'. Net als bij 'de file is een ziekte', en 'de file is de vijand' wordt

de file hier als probleem geëxternaliseerd: de file en haar oorzaak wordt losgetrokken van de automobilist. Dit sluit net als bij ‘de file is een ziekte’ en ‘de file is de vijand’ aan bij de ‘recht op mobiliteit’ discoursen. Ook bij deze conceptuele metafoer lijkt iets anders dan de auto zelf de mobiliteit van mensen immers *in de weg* te staan; in dit geval een organisme of natuurfenomeen. Alsof de file een blokkade is die er niet hoort te zijn en die een ‘normale’ situatie belemmert, terwijl een normale situatie iets is waar je recht op lijkt te hebben – het is immers de norm. Dit beeld van de file als blokkade zorgt tevens voor het idee dat de oplossing ligt in het weghalen of het omzeilen van die blokkade. Wegen kunnen verbreed of uitgebreid worden, zodat de auto’s weer door kunnen ‘stromen’. Deze framing haalt wederom de focus af van de auto zelf als probleem en legt de oorzaak van het probleem bij de file zelf en het gebrek aan ruimte dat de auto’s hebben.

3.2.5 De file is een meetbaar systeem

De volgende conceptuele metafoer is ‘de file is een meetbaar systeem’. Dit concept heb ik onderverdeeld in twee categorieën: ‘de file is een meetbare substantie’ en ‘de file is een record’. In tabel 9 en 10 staan voorbeelden van metaforen uit deze categorieën.

Tabel 9: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoer ‘de file is een meetbare substantie’
De file is een meetbare substantie
Een kilometerheffing is dan ook het rendabelst als ze heel gericht wordt toegepast op de drukste wegen en momenten óf als <u>de filedruk</u> in Nederland <u>zeer hoog oploopt</u> (nog veel hoger dan nu). (Hofs, 2018)
Het doel daarbij is niet om met meer asfalt de filedruk volledig te elimineren, maar eerder om ons wegennet zo goed mogelijk te benutten: dynamische prijsmechanismen die verkeer van de spits naar verkeersluwe momenten verschuiven, ontmoedigingsbeleid, zelfrijdende auto’s en andere slimme technologieën. Alles om <u>het kookpunt</u> voor te blijven. (Van Leeuwen, 2016)

Tabel 10: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is een record'
De file is een record
Het stuk van de A2 tussen Culemborg en Zaltbommel komt dit jaar met stip binnen op nummer 8 van <u>de file top 10</u> . (Van Dinther, 2018)
De laatste jaren worden keer op keer <u>filerecords gebroken</u> . (NRC, 2018)

In beide categorieën wordt de file neergezet als een meetbaar systeem, dan wel in de vorm van een record als in de vorm van een meetbare substantie. Files staan in 'ranglijsten', kunnen een 'kookpunt' bereiken en er is sprake van een 'filebarometer' om de 'filedruk' te meten. Door deze framing lijkt een technische oplossing gebaseerd op metingen, berekeningen en modellen een voor de hand liggende keuze. Deze conceptuele metafoor past binnen de technocratische mobiliteitsdiscoursen zoals beschreven in paragraaf 1.1, waarbinnen mobiliteit gezien wordt als een meetbaar gegeven en de voorkeur uitgaat naar technologische oplossingen voor mobiliteitsproblemen. Daarnaast doet 'de file is een meetbaar systeem' denken dat de file een soort extreme situatie is geworden. De file bereikt 'records' en zelfs bijna 'het kookpunt'. Het lijkt alsof er elk moment iets zou kunnen knappen, of 'overkoken', zo extreem zijn de files geworden. Dit draagt bij aan een gevoel van urgentie voor het oplossen van dit probleem.

3.2.6 De file is helend

Tot slot kwam in een aantal artikelen de conceptuele metafoor 'de file is helend' naar voren, dat weer onder te verdelen is in twee categorieën. De eerste categorie noem ik 'de file is ontspanning' en de tweede categorie 'die file is een medicijn voor stress'. In tabel 11 en tabel 12 staan voorbeelden van deze twee categorieën.

De file wordt bij 'de file is ontspanning' uitgelegd in termen van ontspannende activiteiten zoals een wellness centre. De positieve betekenis die aan een wellness hangt, wordt zo overgebracht op de file-ervaring. Door deze framing wordt het autogebruik gerechtvaardigd en zelfs aangemoedigd: waar je aan 'vrijheid' inboet door in de file te staan, krijg je nu een ander voordeel terug, namelijk: een rustpuntje op je drukke dag.

Bij 'de file is het medicijn voor stress', gebeurt er iets soortgelijks. De filerijder of 'filiest' wordt neergezet als een 'patiënt' die 'een medicijn' moet hebben voor zijn drukke leven en de stress die hij daar ervaart. De file wordt hier geframed als dit medicijn en deze framing rechtvaardigt zo het autogebruik. Het is goed en zelfs genezend om de auto te gebruiken en in de file te staan.

Tabel 11: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is ontspanning'
De file is ontspanning
Even gas terug: de file is het gelukzalige <u>Happinez-momentje</u> voor de automobilist. (Geelen, 2016)
Het uurtje tussen bureau en aanrecht is <u>pure wellness</u> , gratis en voor niets. (Temmerman, 2018)

Tabel 12: individuele metaforen binnen de conceptuele metafoor 'de file is het medicijn voor stress'
De file is het medicijn voor stress
(...) op een occasioneel fileslachtoffer na, geniet de filebestuurder van de file. Sterker nog, <i>de filist heeft als een patiënt met een doktersvoorschrift</i> zijn files tweemaal daags nodig. (Temmerman, 2018)

Hoewel 'de file is helend' het autogebruik onderschrijft en wellicht zelfs aanmoedigt, is deze conceptuele metafoor niet direct onder te verdelen bij de heersende mobiliteitsdiscoursen van Doughty en Murray. Het opent wellicht een nieuw discours waarbinnen de file als iets positiefs en ontspannends wordt gezien en niet meer als probleem wordt ervaren.

Conclusie & discussie

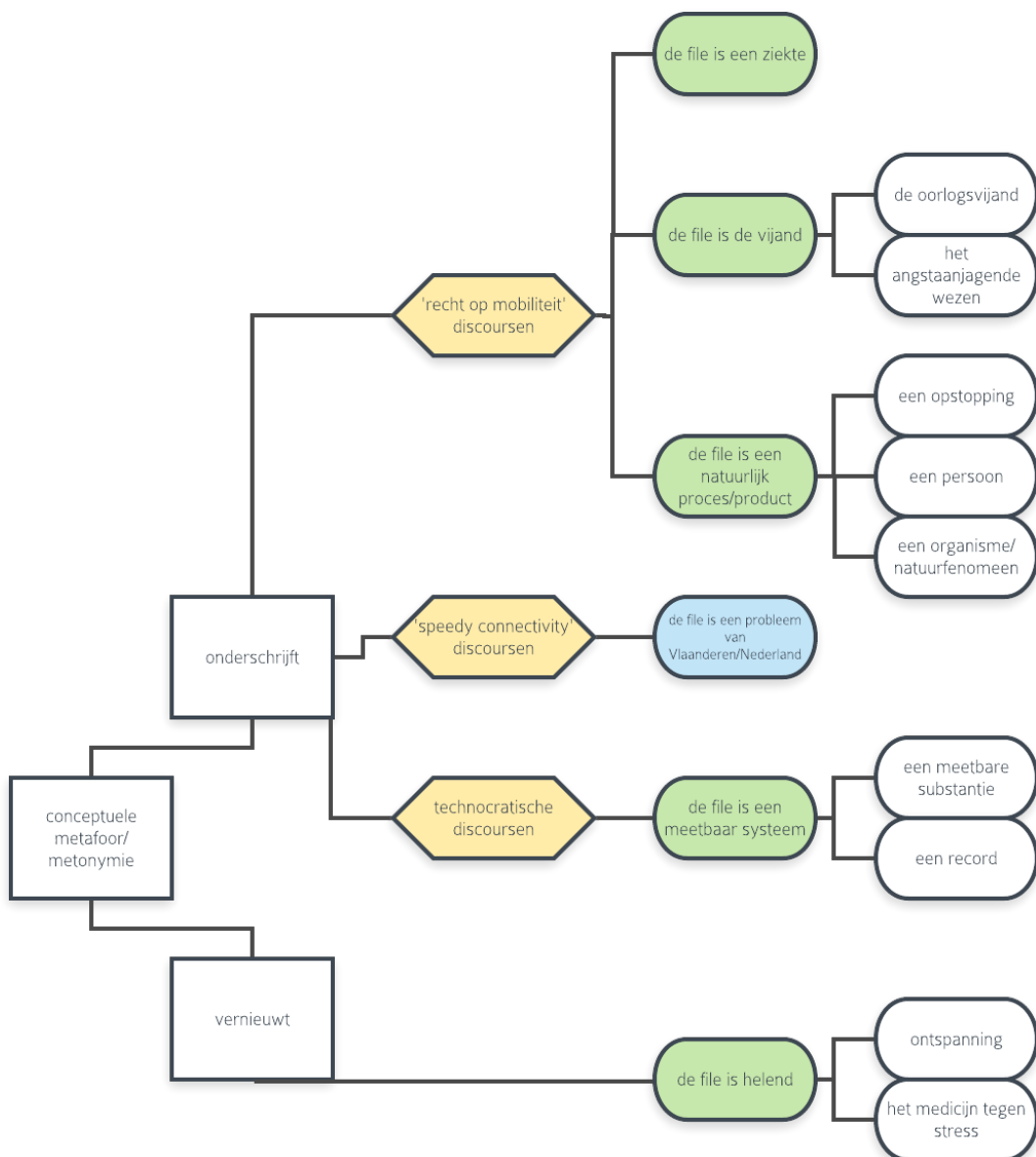
De manier waarop mensen zichzelf en hun producten momenteel verplaatsen, is een belangrijke oorzaak van het klimaatprobleem, waarbij vooral het veelvuldig gebruik van de auto milieuschade aanricht. De overheersing van discoursen over mobiliteit zoals technocratische discoursen, ‘het recht op mobiliteit’ discoursen, ‘mobiliteitsrisico’s’ en ‘speedy connectivity’ mobiliteitsdiscoursen dragen onder andere bij aan het normaliseren en het in stand houden van de auto als belangrijkste vervoermiddel. Om te onderzoeken of de media bijdragen aan een *verandering* van deze discoursen of dat ze deze juist in stand houden, zijn de metaforen in de berichtgeving over het fileprobleem in de Vlaamse en Nederlandse kwaliteitskranten geanalyseerd.

Uit de analyse kwamen één kenmerkende metonymie en zes conceptuele metaforen naar boven: ‘de file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland’, ‘de file is een object’, ‘de file is een ziekte’, ‘de file is de vijand’, ‘de file is een natuurlijk proces/product’, ‘de file is een meetbaar systeem’ en ‘de file is helend’. De eerste conceptuele metafoor, ‘de file is een object’, is de basis waarmee we de file als concept begrijpen. Hij objectificeert de file en geeft het zo een vaststaand, neutraal en onvermijdelijk karakter. Omdat deze conceptuele metafoor de basis is waarmee de file begrepen wordt, heb ik deze niet ondergebracht bij een specifiek discours.

De volgende vier conceptuele metaforen, ‘de file is een ziekte’, ‘de file is de vijand’, ‘de file is een natuurlijk proces/product’, ‘de file is een meetbaar systeem’ en de metonymie ‘de file is een probleem van heel Vlaanderen/Nederland’, sluiten aan bij bovengenoemde, heersende mobiliteitsdiscoursen en dragen zo bij aan het behoud ervan. Ten eerste zorgen ze ervoor dat de de autogebruiker als oorzaak van de file wordt geëxternaliseerd: door de file als ‘vijand’, ‘ziekte’ of ‘natuurlijk proces/product’ te verbeelden, lijkt het alsof de file een probleem is dat los van de automobilist bestaat, waarvan de oorzaak ook los staat van de automobilist en dat dus ook los van de automobilist moet worden opgelost. De filevijand moet worden verslagen, de fileziekte genezen en het natuurlijke proces/product dat de file is, moet worden tegengaan. Zo hoeft de automobilist zich niet schuldig te voelen over zijn eigen aandeel in de file en kan hij boos blijven op zijn ‘recht’ op ‘vrede’ en ‘gezondheid’ – of wel: met de auto kunnen rijden zonder file – dat hem ontnomen wordt. Voor de auto-industrie kunnen deze conceptuele metaforen voordelig zijn: er wordt immers gestuurd een oplossing te vinden die *de file* uitbant, niet de auto zelf. Meer ruimte voor het groeiend aantal auto’s lijkt hier een passend middel voor. Ten tweede zorgt de metonymie ‘de file is een probleem van heel Nederland/Vlaanderen’ ervoor dat de file als een probleem van het hele land wordt gezien. Niet alleen doordat ‘heel Nederland’ in de file zou staan, maar ook doordat een afname van de snelheid waarmee wij ons kunnen bewegen voor een afname van onze economische groei en daarmee ook de welvaart en status

van het hele land zou zorgen. Tot slot draagt de conceptuele metafoor 'de file is een meetbaar systeem' er aan bij dat we mobiliteit en de problemen die daarbij bestaan zien als iets meetbaars, waarvoor technische oplossingen gebaseerd op modellen en berekeningen voor de hand liggend lijken.

De laatste conceptuele metafoor, 'de file is helend' lijkt niet aan te sluiten bij de heersende mobiliteitsdiscoursen. Deze metafoor verbeeldt de file als iets ontspannends en positiefs in plaats van dat hij als probleem wordt ervaren. Figuur 1 geeft in een boomstructuur weer welke conceptuele metaforen en subcategorieën er zijn, of ze aansluiten bij de heersende mobiliteitsdiscoursen uit de literatuur, en zo ja, bij welke.



Figuur 1: de conceptuele metaforen en metonymie over het fileprobleem en bijbehorende discoursen

De resultaten van de analyse suggereren dat de Vlaamse en Nederlandse kwaliteitskranten de heersende mobiliteitsdiscoursen in stand houden, in plaats van er verandering in aan te brengen. Alleen de laatste conceptuele metafoer, ‘de file is helend’, lijkt aan te sluiten bij een alternatief mobiliteitsdiscours. De betekenis die deze conceptuele metafoer aan de file geeft, draagt echter ook bij aan het normaliseren van de auto als vervoermiddel en staat daarmee haaks op de betekenisverandering die mobiliteitswetenschappers voor ogen hebben en noodzakelijk achten. Ook ‘de file is helend’ levert daarmee geen bijdrage aan het veranderen van onze huidige kijk op mobiliteit naar een meer duurzame en houdbare vorm van bewegen. Door steeds gebruik te maken van dezelfde, auto-normaliserende terminologie, is het lastig de gedachtegang over de file te veranderen en is er weinig ruimte voor een creatieve oplossing voor dit probleem. De discussie over de file lijkt zo steeds op hetzelfde uit te komen en vast te lopen. Een reden voor het in stand houden van deze discoursen zouden partijen die veel waarde hechten aan het economisch belang van de auto kunnen zijn: automobilititeit is immers belangrijk voor de groei van de economie. Discoursen die zowel het autogebruik als de noodzaak voor economische groei bekritisieren, kunnen een bedreiging zijn voor de huidige politieke koers die voornamelijk is gericht op die economische groei en daarmee voor veel bedrijven.

Deze studie heeft laten zien dat voor de mobiliteitswetenschap in de media theoretisch een ingang ligt om actief verandering te brengen in de heersende discoursen van de samenleving – een verandering die volgens mobiliteitswetenschappers noodzakelijk is. Journalisten zouden meer op de hoogte gebracht kunnen worden van de werking van de metafoer en de noodzaak om de metaforen aangaande de file of, op een breder niveau, ‘mobiliteit’ te veranderen. In een vervolgstudie zou het interessant zijn te kijken naar andere discourssturende aspecten, zoals wat voor wetenschappers/professionals er het meest aan het woord komen en wat hun achterliggende belangen zijn. Ook met de uitkomsten van een dergelijk vervolgonderzoek kunnen mobiliteitswetenschappers wellicht stappen zetten richting een verandering van de heersende mobiliteitsdiscoursen. Voor de journalistieke wetenschap levert deze studie een bijdrage aan het groeiende inzicht van de journalist als schepper van het nieuws in plaats van als het objectieve doorgeefluik en benadrukt ze het belang van journalisten die zich hiervan bewust zijn. De keuze voor een bepaalde metafoer draagt immers een ideologie uit en wanneer een journalist zich hier niet van bewust is, kan hij of zij een (on)bedoeld effect in zijn of haar publiek genereren.

In dit onderzoek heb ik me gericht op de conceptuele metaforen binnen filegerelateerde artikelen en dat leverde waardevolle informatie op. Er is echter nog meer informatie te winnen over mobiliteitsdiscoursen in de media. Het is namelijk goed mogelijk dat journalisten of schrijvers die anders over de file willen praten dan wat de norm is, de file liever helemaal buiten beschouwing laten en over de mogelijkheden van andere vervoersvormen schrijven. Artikelen met een ander onderwerp dan de file, zijn in deze studie niet onderzocht. Om meer inzicht te krijgen in de representatie van mobiliteitsdiscoursen in de media, is het

relevant een vervolgonderzoek te doen naar de conceptuele metaforen en hun achterliggende discoursen bij een ander mobiliteitsonderwerp dan de file. Tevens heb ik in deze studie slechts vier kranten kunnen onderzoeken. Een onderzoek naar andere mediavormen of meer alternatieve kranten zou interessante inzichten kunnen opleveren over de mobiliteitsdiscoursen die die media representeren.

Bibliografie

- Aldred, R. (2010). On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11 (1), 35-52. doi: 10.1080/14649360903414593
- Aelst, P., Van, Strömbäck, J., Aalberg, T., Esser, F., de Vreese, C., Matthes, J., . . . Stanyer, J. (2017). Political communication in a high-choice media environment: a challenge for democracy? *Annals of the International Communication Association*, 41 (1), 3-27, doi: 10.1080/23808985.2017.1288551
- Banister, D., Givoni M., Macmillen J. & Schwanen, T. (2013). Thinking change and change thinking. In M. Givoni & D. Banister (Eds.), *Moving Towards Low Carbon Mobility* (pp. 267-284). Cheltenham: Edward Elgar.
- Berg, H., van den (2004). Discoursanalyse. *Kwalon*, 26 (2).
- Berg, H., van den. (2004). Discoursanalyse in de praktijk. *Kwalon*, 27 (3).
- Berkowitz, D. (2009). Reporters and their sources. In Wahl-Jorgensen, K & Hanitzsch, T (Eds). *The Handbook of Journalism Studies*. (102-115). New York, USA: Routledge.
- Boczkowski, P. J. (2010). *News at Work: Imitation in an Age of Information Abundance*. Chicago: University of Chicago Press.
- te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2 (1), 1-15. doi: 10.1080/23800127.2017.1283122
- Carlson, M., Robinson, S., Lewis, S.C. & Berkowitz, D.A. (2018). Journalism Studies and its Core Commitments: The Making of a Communication Field. *Journal of Communication*, 68 (1), 6-25. doi: 10.1093/joc/jqx006
- Carlson, M. (2016) Metajournalistic Discourse and the Meanings of Journalism: Definitional Control, Boundary Work, and Legitimation. *Journal of Communication*, 26 (4), 349-368. doi: 10.1111/comt.12088
- Charteris-Black, J. (2004). *Corpus approaches to critical metaphor analysis*. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan.
- Creswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. doi: 10.1068/d11407
- Van Damme, J. (2017, 23 oktober). Eén ding is zeker: de file is stipt. *De Standaard*.
- Dijk, T. A., van. (2009). News, Discourse and Ideology. In Wahl-Jorgensen, K & Hanitzsch, T (Eds). *The Handbook of Journalism Studies*. (102-115). New York, USA: Routledge.

- Dinther, M., van. (2018, 27 december). Nederland stond weer vaker in de file in 2018. *de Volkskrant*. Geraadpleegd op <https://www.volkskrant.nl/>
- Doughty, K. & Murray, L. (2016). Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment. *Mobilities*, 11 (2), 303-322. doi: 10.1080/17450101.2014.941257
- Dwyer, T. (2010). *Media Convergence*. Birkshire: Open University Press.
- Gschmeidler, B., & Seiringer, A. (2012). "Knight in shining armour" or "Frankenstein's creation"? The coverage of synthetic biology in German-language media. *Public Understanding of Science*, 21(2), 163-173. doi: 10.1177/0963662511403876
- Gössling, S., Choid, A., Dekkere, K., Metzlerf, D. (2019) The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. *Ecological Economics*, 158, 64-74. doi: 10.1016/j.ecolecon.2018.12.016
- Hermans, L., & Drok, N. (2018). Placing Constructive Journalism in Context. *Journalism Practice*, 12 (6), 679-694. doi: 10.1080/17512786.2018.1470900
- Hermans, L., & Gyldensted, C. (2018). Elements of Constructive Journalism: Characteristics, practical application and audience valuation. *Journalism*, 1-17. doi: 10.1177/1464884918770537
- Hickman, R., & Banister, D. (2014). *Transport, Climate Change and the City*. London: Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780203074435>
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980) *Metaphors We Live By*. Chicago: The University of Chicago Press.
- McIntyre, K., & Gyldensted, C. (2018). Positive Psychology as a Theoretical Foundation for Constructive Journalism. *Journalism Practice*, 12 (6), 662-678. doi: 10.1080/17512786.2018.1472527
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J.Y., Novoa, A. & Temenos, C. (2017) A new politics of mobility: Commoning movement, meaning and practice in Amsterdam and Santiago.
- Papacharissi, Z. (2015). Toward New Journalism(s). *Journalism Studies*, 16 (1), 27-40. doi: 10.1080/1461670X.2014.890328
- Ponterotto, D. (2012). Gender Bias in Sports Reporting: Female Athletes in the British Press. *Studii de Știință și Cultură*, 8(3).
- Raeijmaekers, D., & Maesele, P. (2017). In objectivity we trust? Pluralism, consensus, and ideology in journalism studies. *Journalism*, 18(6), 647-663. doi: 10.1177/1464884915614244
- Reich, Z. (2006). The Process Model of News Initiative. *Journalism Studies*, 7 (4), 497-514. doi: 10.1080/14616700600757928

- Reijn, G. (2019, 11 januari 2019). Minder CO2, maar liever niet vandaag. Qua uitstoot zijn we een land van smeerkezen. *de Volkskrant*. Geraadpleegd op <https://www.volkskrant.nl/>
- Schmitt, R. (2005). Systematic Metaphor Analysis as a Method of. *The Qualitative Report*, 10(2), 258-394. Opgehaald van <https://nsuworks.nova.edu/tqr/vol10/iss2/10>
- Sheller, M., & Urry, J. (2003). Mobile transformations of 'public' and 'private' life. *Theory, culture & society*, 20(3), 107-125. doi: 10.1177/02632764030203007
- Smith, A., & Stirling, A. (2010). The politics of social-ecological resilience and sustainable socio-technical transitions. *Ecology and Society*, 15 (1).
- Straven, M. (2017, 27 december). Zorgt extra asfalt voor minder files of juist voor meer gebruik? Kabinet blijft inzetten op meer wegen. *De Volkskrant*. Geraadpleegd van <https://volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/zorgt-extra-asfalt-voor-minder-files-of-juist-voor-meer-gebruik-kabinet-blijft-inzetten-op-meer-wegen~bc5aa8f9/>
- TT, redactie. (2018, 27 december). Nieuw record: maar liefst 925.000 uur file in 2018. *De Morgen*. Geraadpleegd op <https://www.demorgen.be>
- VVD. (2018, 26 mei). Speech Mark Rutte VVD-congres 2018. [videoclip]. Gevonden op: https://www.youtube.com/watch?time_continue=61&v=f050B9V7mxU
- De Volkskrant. (2017, 23 oktober). Waarom de zelfrijdende auto het fileprobleem nog niet oplost. *De Volkskrant*. Geraadpleegd op <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/waarom-de-zelfrijdende-auto-het-fileprobleem-nog-niet-oplost~bcf05609/>
- Wester, J. (2016, 16 november). Waarom zijn lange files terug van weggeweest? *NRC*. Geraadpleegd van <https://www.nrc.nl/nieuws/2016/11/16/de-welvaart-groeit-dus-de-file-is-terug-5322664-a1532155>

Bijlage 1

Krantenartikelen

Datum	Krant	Auteur	Titel
18-11-2016	Volkskrant	Marcel van Lieshout	Zo zijn de lange files op te lossen
19-11-2016	Volkskrant	Ruud Brakenhoff	'Met deze vier maatregelen los je de horrorfiles op'
23-11-2016	Volkskrant	Marcel van Lieshout	Schade voor ondernemers door 'alarterende' filedruk stijgt tot ruim miljard euro
24-11-2016	Volkskrant	Sjoerd Nota	Verklein reisafstanden om fileprobleem op te lossen
29-11-2016	Volkskrant	Jean-Pierre Geelen	Stiekem vinden veel weggebruikers files wel lekker
23-12-2016	Volkskrant	Mark Misérus	Files beginnen steeds eerder en duren langer, maar schrikken automobilist nog niet af
23-10-2017	Volkskrant	Pieter Hotse Smit	Zes vragen over onze files (en ja, ze worden komende jaren alleen maar langer)
23-12-2016	Volkskrant	Mark Misérus	Nederland dit jaar weer langer in de file- filedruk met 10 procent gestegen
1-5-2017	Volkskrant	Robert Giebels	Ministerie waarschuwt: wegen worden alleen maar drukker, stop niet met investeren in infrastructuur
23-10-2017	Volkskrant	–	Waarom de zelfrijdende auto het fileprobleem nog niet oplost
21-11-2017	Volkskrant	Maaïke Vos	Twee (negatieve) records achter elkaar, en het wordt alleen maar erger: vier vragen over fileleed
27-12-2017	Volkskrant	Manon Stravens	Zorgt extra asfalt voor minder files of juist voor meer gebruik? Kabinet

			blijft inzetten op meer wegen
4-4-2018	Volkskrant	Jonathan Witteman	ANWB: Aantal files in 2018 met kwart toegenomen, onder meer door ongelukken en weersomstandigheden
30-10-2018	Volkskrant	Kaya Bouma en Marcel van Lieshout	Vast in de file? Vijf dingen die u voortaan moet weten
31-10-2018	Volkskrant	Jan Kreuze, Susanne Kuijpers, Thomas Dijker en Sven Schutte	Volkskrant-lezers over de file: 'Zolang de werkgever de autokosten blijft vergoeden, los je het fileprobleem nooit op'
16-11-2018	Volkskrant	Yvonne Hofs	Gaan we binnenkort echt afrekenen per gereden kilometer?
12-12-2018	Volkskrant	Bard van de Weijer	Minder rode kruizen bij drukte op de weg: minister offert spitsstrook in de strijd tegen files
27-12-2018	Volkskrant	Mac van Dinther	Nederland stond weer vaker in de file in 2018
5-1-2016	NRC	Johan van Leeuwen	Fileleed? Benut de wegen beter of sta nog langer stil
16-11-2016	NRC	Jeroen Wester	Waarom zijn lange files terug van weggeweest?
9-5-2017	NRC	Filip van As, Lot van Hooijdonk, Saskia Kluit, Pex Langenberg en Pieter Litjens	Rutte III moet de autoforens verleiden de fiets te pakken
21-7-2017		Mark Duursma & Jos Verlaan	De aderen van de Randstad slibben dicht
29-7-2017	NRC	NRC	Toename mobiliteit in Nederland verdient een urgente reactie
18-10-2017	NRC	Loeka Oostra	Neem eens een deelscooter naar kantoor
11-2-2018	NRC	Arjen Schreuder	Een lik verf om de file te bestrijden is net niet genoeg

23-5-2018	NRC	Mark Duursma	'Kabinet is te traag met nieuw vervoer'
12-11-2018	NRC	Kim Bos	De psyche van de filerijder
12-11-2018	NRC	Jos Verlaan	Helpt meer asfalt deze keer wel?
16-11-2018	NRC	NRC	De verstopping van de Randstad vraagt om een spitsheffing
15-1-2016	De Morgen	Kristof Calvo	Pohlmann & Calvo
27-2-2016	De Morgen	Dennis Rijnvis	Mieren staan nooit in de file
25-4-2016	De Morgen	De Morgen	Sp. a wil af van salariswagens
3-12-2016	De Morgen	De Morgen	We laten de bus voorbijrijden
3-1-2017	De Morgen	De Morgen	Files waren nooit langer, en het wordt nog erger
21-1-2017	De Morgen	Eline Delrue	'Geef werknemer keuze: firmawagen of woonkorting'
31-1-2017	De Morgen	Sam Feys	Lost zelfrijdende auto fileleed op?
24-8-2017	De Morgen	Jonas Muylaert	Standpunt
18-9-2017	De Morgen	Bart Eeckhout	Weg uit vijanddenken
19-9-2017	De Morgen	Joris Vandenbroucke	Minister Weyts, maak óók werk van spitsmijden
22-11-2017	De Morgen	Yannick Verberckmoes	File? hier zijn vijf slimme remedies
23-11-2017	De Morgen	Dirk De Kort, Bart Coopman, Jan Vermeulen, Jan Seynhaeve	CD&V-burgemeesters: 'Onze dorpskernen slibben dicht'
12-1-2018	De Morgen	De Morgen	Kilometerheffing moet files wegwerken
17-3-2018	De Morgen	Bart van Eeckhout	Mobiliteitsval
19-6-2018	De Morgen	Matthias Somers	Vlaamse mobiliteit: clowneske laksheid
19-7-2018	De Morgen	Bart van Craeynest	Zonder lastige ingrepen worden files alleen maar langer

19-7-2018	De Morgen	Yannick Verberckmoes	U went maar beter aan dat aanschuiven
20-7-2018	De Morgen	Joël de Ceulaer	Wie zit ons toch uit te lachen terwijl wij in de file staan?
23-7-2018	De Morgen	Joël de Ceulaer	'De file is niet het echte probleem'
29-12-2018	De Morgen	Freek Evers	Overleven zonder auto
29-12-2018	De Morgen	Eva Christiaens	Rekeningrijden: veel potentieel, weinig focus
21-3-2016	De Standaard	De Standaard	Weyts wil 100 miljoen extra voor wegenwerken
9-6-2016	De Standaard	Peter Van Biesbroeck	Schot in de zaak, schop in de grond
14-7-2016	De Standaard	Stijn Cools	Iedereen wil vooruit, dus iedereen staat in de file
26-8-2016	De Standaard	De Standaard	'Meer vakantie in eigen land is oorzaak files'
23-11-2016	De Standaard	Leo van Broeck	Het probleem is de auto, niet de rijstroken
19-1-2017	De Standaard	Jef Poppelmonde	Altijd en overal in de file
17-2-2017	De Standaard	Jef Poppelmonde	Nachtelijk vrachtverkeer moet Antwerpen zuurstof geven
25-2-2017	De Standaard	Kris Peeters	Uit de ban van de ring
27-3-2017	De Standaard	Kate Croisier	Deel van de oplossing: deel een auto
18-8-2017	De Standaard	Jef Poppelmonde	Blijf uit de spits, win een gratis etentje
20-10-2017	De Standaard	Jef Poppelmonde	'Breng carpoolen naar de pendelaar, niet andersom'
18-11-2017	De Standaard	Ine Renson	Wie krijgt ons weer in beweging?
25-11-2017	De Standaard	Joris van Damme	Eén ding is zeker: de file is stipt
24-11-2017	De Standaard	Jef Poppelmonde	'We investeren meer dan ooit' En toch staan we stil
10-1-2018	De Standaard	Jef Poppelmonde	Vracht over water in strijd tegen files

10-2-2018	De Standaard	Tom Ysebaert	En plots kan het toch zonder lange files
13-3-2018	De Standaard	Karel Brits	Extra stroken, extra verkeer
13-7-2018	De Standaard	Max Temmerman	Filefun
19-7-2018	De Standaard	Roger Kesteloot	Files nemen toe, maar we staan niet stil
29-8-2018	De Standaard	Jef Poppelmonde	'vlot bereikbare' bedrijven vind je niet aan stations
14-9-2018	De Standaard	Korneel Delbeke	Nog even proberen met het mobiliteitsbudget
20-11-2018	De Standaard	Luc Lauwers	Mobiele leegstand

Bijlage 2 onderverdeelde metaforen

DE FILE IS EEN OBJECT

de file verleggen
op een file stuiten
files kun je langer maken
ongevallen veroorzaken hinder
chauffeurs 'door de file sturen'
automobilist moet zijn neus stoten aan de files
de randen van de files opzoeken
in de file zitten/staan
automobilisten uit de file lokken
uit de file blijven
de omvang van de file

DE FILE IS EEN ZIEKTE

fileleed verzachten
fileleed
verlichten van de filedruk
files verhelpen
remedie tegen de file
opstoppingen
A50 is een hoofdpijndossier
parallelrijbaan zorgt voor verlichting
de file verdragen
de file is een (chronische) kwaal
remedie tegen de files/ het fileleed
lange file is ontwrichting
de file is een welvaartsziekte
veel hoop op beterschap is er niet
aanpakken van files
de oplossing is een flinke dosis parler-vrai
filelijders
chronisch probleem

middel tegen de files
egoïsme verlamt de verkeersstroom
de fileziekte van ons land
parallelrijbaan zorgt voor verlichting
ingrepen (om files te voorkomen)
nachtelijk verkeer moet Antwerpen zuurstof geven
de verstopping van de Randstad
rijstroken wegnemen = 'een verstandige operatie'
de aderen van de randstad slibben dicht
verkeersinfarct
transportaders
helpen tegen files
de file is een welvaartsziekte
knelpunten
de file is een pijnpunt
file oplossen is de gekwelde automobilist te hulp schieten
de oplossing moet 'troost' bieden aan bijv. transport bedrijven
filepijngrens

DE FILE IS DE VIJAND

De file is de oorlogsvijand

filebestrijding
wapen tegen de file
files richten schade aan
getroffen door files
files terugdringen
de strijd aanbinden met de file
de filedruk te lijf gaan
filedruk elimineren
file bestrijden
aanleg asfalt is het tandeloze wapen
knelpunten bestrijden
files oplossen is vechten tegen de bierkaai

de file is een stilstaande colonne
files aanpakken
files teisteren
drukke wegen ontvluchten
de E314 is slachtoffer
de file ontlopen
komaf maken met de files
strijd tegen files
files berokkenen schade
fileslachtoffer
het fileprobleem houdt ons land in een wurggreep
ontsnappen aan de file
(experts zeggen dat harde maatregelen nodig zijn) 'Van Overtveldt neemt die handschoen niet op'
de filestijging maakt op brute wijze een einde aan de daling van de filedruk.
de nood aan meer rijstroken verminderen
de noodklok luiden (omdat wegen te druk worden)
elke rit die via carpooling uitgespaard wordt, is een overwinning
De wedstrijd winnen van de file
spitsstrook offeren in de strijd tegen files

De file is het angstaanjagende wezen

horrorfiles
het filemonster een prikje toedienen
de strijd aanbinden met het filemonster
files schrikken nog niet af
donkere wolken pakken zich samen boven ons wegennet
het filemonster geeft een zetje
dreigende congestie

DE FILE IS EEN MEETBAAR SYSTEEM

De file is een wedstrijd

de A15 voert de ranglijst aan
filerecord

de A2 komt binnen in de file top 10
scoren in de ranglijst van files
filerecords breken/kloppen
extreme spits, klasse 6
Vlaanderen heeft een record gebroken
recordjaar
recordlengte
Europees record file per werknemer
filerecords worden scherper gesteld
filerecords gaan eraan
files breken records
steden met meeste files zijn recordhouders

De file is een meetbare substantie

filedruk
de filedruk loopt hoog op
het kookpunt voor blijven
filezwaarte is gestegen
verkeerconcentraties
filedruk temperen
capaciteitsprobleem dreigt
filetrend
filezwaarte
het netwerken van snelwegen is verzadigd
files noteren
filebarometer
files verlagen
zwaarste filemaand
de filelengte piekte
filetendens
wegen zijn verzadigd
groeiprognoze voor de file
de druk op de weg neemt toe

de file is een natuurwet
we zijn terug op het niveau van 2005
het kritieke punt (tipping point)

DE FILE IS EEN NATUURLIJK PROCES OF PRODUCT

De file is een opstopping in de rivier

stroming van het verkeer
inhalende vrachtwagens zijn een steen in de rivier
verkeersstromen
opstoppingen
File = het gestrande verkeer
sommige filerijders 'houden de doorstroom tegen'
wegen/steden/landen slibben dicht
verbeterde doorstroming
file als blokkade van het water: of je erop het einde of halverwege met een voet op gaat staan, in beide gevallen komt er geen water meer uit
de file is de opstopping

De file is een organisme/natuurfenomeen

de file vormt zicht
de file groeit
de file is de slakkengang
doorgewinterde filerijders
files zwellen aan
Files oplossen is de evolutie keren
de files stijgen
files ontstaan
files lossen op
extra wegen is zaaigoed voor files die we later oogsten
files dikken aan
het probleem dijt uit
woekerende files
regenspitsen

Wanneer er geen file is, is er sprake van verkeersluwte
gegroeide situatie van congestie

De file is een persoon

de file dwingt tot verstillings
de herrijzenis van files
files steken de kop op
files keren terug
files waren hardnekkiger
files duiken op
het (file)probleem mee laten betalen voor de oplossing
files eisen structurele oplossingen
het fileprobleem zal niet verdwijnen
de file aan de voordeur
de file is terug van weg geweest

DE FILE IS HELEND

De file is ontspanning

de file is een gelukzalige Happinez-momentje voor de automobilist
de file is een rustpunt
file is verlengd wegens groot succes
in de file staan is pure wellness
de filehitparade

De file is een medicijn tegen stress

de filerijder als 'patiënt met een doktervoorschrift' heeft 'zijn file tweemaal daags nodig'

DE FILE IS EEN PROBLEEM VAN IEDEREEN

Vlaanderen heeft een record gebroken
geheel Nederland staat in de file
het land uit stilstand leiden
dit jaar stonden we met z'n allen in de file
met z'n allen stilstaan in de file

iedereen staat langer in de file
Nederland stond in de file
we rijden onszelf vast
Nederland slibt dicht
Vlaanderen staat stil
collectieve stilstand

OVERIG

als er geen file staat, heb je de vrijheid om de snelweg op en af te rijden
de file is miserie troef
oplossing=cultuuromslag
rekeningrijden is een revolutionaire beslissing
de file is niet alleen een teken des tijds, hij past geheel in de tijdgeest
oplossing is een omwenteling
de congestie is een welvaartsverschijnsel
salariswagens = filesubsidies
file oplossen is de factuur voor onze kinderen besparen
het verkeer loopt vast
filevrij reizen
vaststaan
het verkeer zat strop
we rijden onszelf vast
oplossingen tot nu toe zijn druppels op een gloeiende plaat
parkeerbeleid als hefboom voor een modal shift
de file is gelukzalige overmacht
verkeer moet zich over wegen persen
geen file is geluk hebben
in de file staan is jezelf martelen in het verkeer
de file is een bondgenoot
de file is het medicijn
de file is een remedie