



Mobiliteit

ONTMOET

Filosofie



PLATFORM31





Voorwoord

Panta rhei, oftewel: alles stroomt. Een van de meest geciteerde filosofische uitspraken, van Heraclitus in dit geval, vat ook de kern van ons denken over mobiliteit samen. We streven ernaar dat ‘alles stroomt’. Dat we vlot van A naar B kunnen komen. Je kan ook zeggen: onze mobiliteit is volop in ontwikkeling. Het hele beleidsdomein is in beweging.

Onze bevolking en steden groeien, met de komst van nieuwe – digitale – technologie ontstaan nieuwe mogelijkheden op tal van terreinen. We hebben steeds meer keuzemogelijkheden en ons mobiliteitsgedrag verandert. Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan zullen we goed naar al die nieuwe ontwikkelingen moeten kijken. Naar demografische veranderingen, naar de rol en functie van het achterland, naar stedelijke bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook naar klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de Nederlandse delta.

Mobiliteit gaat in feite altijd over verplaatsing in ruimte en tijd. Vroeger was reizen noodzakelijk om een boodschap van A naar B te krijgen. Met de komst van telefoon en telegraaf veranderde dat revolutionair. Tegenwoordig hebben we via internet toegang tot vrijwel de hele wereld, gewoon thuis, achter onze eigen pc. We communiceren *realtime* met iedereen over de hele wereld. Met *virtual reality* halen we ‘realistische’ ervaringen onze eigen huiskamer in. Het zijn ontwikkelingen die onze vraag naar mobiliteit in een nieuw perspectief zetten.

Mobiliteit gaat over – individuele – keuzevrijheid, maar ook over samenspel. De keuze om je te verplaatsen, maar ook de keuze hoe je je

verplaatst. Die keuzes hebben gevolgen. Veel mensen tegelijk in de auto op de weg, betekent een einde aan de mogelijkheid om je snel te verplaatsen. Veel vliegen heeft gevolgen voor het klimaat. Er is een keuzevrijheid in verbondenheid, met andere mensen en maatschappelijke belangen.

Er zijn nieuwe ontwikkelingen die de vraag naar, en het denken over mobiliteit in een nieuw perspectief plaatsen. Mobiliteit staat niet op zichzelf. De context van andere beleids-terreinen, zoals wonen, energie, economie, publieke ruimte is mede bepalend voor de manier waarop we onze mobiliteit invullen.

Door die veelheid aan raakvlakken, invalshoeken en nieuwe ontwikkelingen is ‘de blik van buiten’ zo ontzettend belangrijk. Daarom ben ik heel blij met het initiatief *Mobility meets Philosophy*. Filosofen en beleidsmakers die samen kritisch kijken naar de betekenis van verkeer & vervoer en mobiliteit. Het levert nieuwe inzichten op, nieuwe perspectieven en stromende creativiteit, die belangrijk zijn voor het maken van goed doordacht beleid. *Panta rhei!*

Ik wil alle betrokken organisaties, NMTM (New Movements in Transport and Mobility), Rijkswaterstaat, kennisplatform CROW, Platform31, provincie Noord-Holland en Platform WOW van harte bedanken voor de totstandkoming van deze fraaie publicatie.

En u, lezer, wens ik heel veel plezier en inspiratie bij het lezen van dit boek.

Stientje van Veldhoven

Minister voor Milieu en Wonen

Inhoud

Filosofen agenderen Mobiliteit 5

Vijf Filosofen:

Jan-Hendrik Bakker – **Wonen in hypermobiele tijden 9**

Naomi Jacobs – **Een Museum voor het ongeluk 17**

Henk Oosterling – **Bewegen in het Antropoceem 23**

Daan Roovers – **Vrijheid is benzine? 31**

Coen Simon – **Afstand bewaren in Asynchronotopia 37**

Mobiliteit in ontwikkeling – Lessen voor de toekomst 44

Filosofen agenderen Mobiliteit

Filosofen houden van mobiliteit. Beroemd is de uitspraak van Nietzsche: ‘Schenk geen geloof aan een gedachte die niet in de openlucht geboren is, bij vrije beweging, waarin niet ook de spieren feestvieren’. Al in het Oude Griekenland filosofeerde men al wandelend – om op die manier nieuwe denkwegen te verkennen. Geen denken zonder bewegen.

Filosofen houden van mobiliteit, maar is de liefde wederzijds? Houden verkeersdeskundigen ook van filosofen? Waarom zou iemand filosofen raadplegen bij het nadenken over mobiliteit, en niet een boek of rapport uit de

kast kunnen trekken van auteurs die wèl hebben doorgeleerd op het vakgebied van mobiliteit en vervoer? Verkeerskundigen, ingenieurs, beleidsambtenaren: er zijn mogelijkheden genoeg, zou je zeggen.

In deze inleiding willen we u desalniettemin warm maken voor de gedachte. We denken dat filosofen het begrip van mobiliteit kunnen verrijken. We menen bovendien, nog stoutmoediger, dat het mobiliteitsbeleid ook wijsgerige reflectie nodig heeft.

Om met het laatste te beginnen: het vakgebied is wat gesloten. De huidige beleidsdoelstellingen bestaan al enkele decennia: bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het zijn best abstracte begrippen. Wat betekenen ze? Verkeerskundigen hebben het al snel over voertuigverliesuren en een snelle verbinding tussen A en B, milieukundigen over grenswaarden aan bijvoorbeeld de luchtkwaliteit. Het beleid dat gebaseerd is op deze begrippen blijft aanlopen tegen dezelfde vraagstukken. De files worden langer, het klimaat wispelturiger en de verkeersonveiligheid groeit de laatste jaren ook weer. Er lijkt weinig schot in de zaak te zitten.

Dat gevoel van stagnatie past in een algemener beeld: Nederlanders zijn best pessimistisch. Het SCP formuleert ons levensgevoel zo: ‘Met mij gaat het goed, met ons gaat het slecht’. En, zo merkt het Planbureau sinds kort: we maken ons

niet alleen zorgen over de samenleving, maar ook over de leefomgeving en het klimaat. Het loopt allemaal niet zoals we willen.

Er moet iets gebeuren. Maar waarom dan filosoferen? In 1888 verweet Karl Marx filosofen al dat zij de wereld alleen maar op verschillende wijzen hadden geïnterpreteerd. Een fout, volgens hem, het komt er juist op aan om de wereld te veranderen. Nu de vraag om oplossingen voor de huidige maatschappelijke vraagstukken zich aandringt, is het verleidelijk deze gedachtegang te volgen. Toch mag die urgentie ons niet verleiden tot ondoordacht activisme. In 2012 waarschuwt Slavoj Žižek juist voor deze opvatting van Marx. Hij stelt de provocerende vraag: is de les uit de vorige eeuw niet juist dat we te goed dachten te weten wat nodig was en daardoor misschien de wereld te snel hebben willen veranderen? Gezien de complexiteit en samenhang van de huidige vraagstukken is het niet tijd om aan de slag te gaan. Het is tijd om te beginnen met denken.

De vijf filosofen in deze bundel verkennen daarbij elk een eigen richting.

Jan-Hendrik Bakker bepleit een verbreding van het begrip mobiliteit met een ruimtelijke dimensie: laten we spreken over ‘verplaatsing’ in plaats van ‘mobiliteit’. Het gaat om meer dan de snelle weg tussen A en B. Er is altijd een waarlangs, waarheen en waarvandaan. Men kan wachten op de actiegroep die protesteert tegen een nieuwe verbinding door het landschap, maar het is ook mogelijk om mobiliteit vanaf het begin op te vatten als datgene wat het is: een verplaatsing. Dan komt niet alleen de omgeving concreet in beeld, maar ook de reiziger zelf die zich gezond actief, of ook passief, kan verplaatsen. Bakker eindigt met een pleidooi voor de herwaardering van traagheid.

Daan Roovers plaatst mobiliteit in sociaal-psychologisch en politiek perspectief. Mobiliteit staat voor meer dan de reis van A naar B. Het gaat om vrijheid, de mogelijkheid van nieuwe horizonten en vooruitgang. Geen wonder dat het politieke gesprek over het mobiliteitsbeleid zo moeilijk is: elke maatregel raakt mensen in hun hart. Hoe krijg je daar draagvlak voor?

Mobiliteitsvraagstukken worden daarom geregeld uit de democratische arena gehouden, bijvoorbeeld bij de ‘klimaattafels’ of door commissies. Roovers denkt dat dit een doodlopend spoor is en bepleit een discussie over nieuwe idealen van mobiliteit door een groep vrijgestelde, belangeloze burgers.

Henk Oosterling beziet mobiliteit in een ecologisch kader. Hij ziet een beweging van ego-emancipatie naar eco-emancipatie. Waar in de moderne tijd de nadruk lag op de emancipatie van het individu en zijn auto-mobiliteit, gaan we naar een periode waarin de complexe relaties tussen onderwerpen centraal staan. Mobiliteit heeft immers ook te maken met de manier waarop wij met elkaar omgaan in netwerken, als met onze eet- en beweegpatronen, als met de impact van ons gedrag op de planeet. We moeten de mentale, fysieke en sociale dimensies tegelijk beschouwen. Dat is een machtig complex geheel, maar dat is geen reden om bij de pakken neer te zitten. Oosterling staat voor doe-denken in plaats van doem-denken. Het gaat om de individuele actie die ieder van ons kan ondernemen om ons eigen leven, dat van anderen en van de planeet te verbeteren.

Coen Simon constateert dat informatietechnologie het vraagstuk van de bereikbaarheid heeft veranderd. Het gaat niet meer om het verkleinen van afstand. Mensen kunnen met elkaar communiceren los van tijd en plaats. Daar is geen asfalt meer bij nodig. Tegelijk wijst hij op nieuwe vraagstukken die dit oproept. De stroom van data, verhalen en emoties in de digitale wereld lijkt ook de ervaring af te stompen. Doorleven we de emoties die door sociale media opgeroepen worden echt? Net als de bereikbaarheid in de fysieke wereld leidt digitale bereikbaarheid de wereld tot een grijze ruis. De universele aanwezigheid van McDonalds maakt elke locatie vergelijkbaar met een ander. Vergen intimiteit en nabijheid niet juist afstand, in plaats van de constante digitale aanwezigheid van de ander? Zo bezien verandert het vraagstuk van de bereikbaarheid: het gaat niet meer om wegen of rails, maar om informatie, afstand en menselijke betrokkenheid.

Naomi Jacobs, tot slot, plaatst mobiliteit in de context van het leven – en de onbegrijpelijkheid en complexiteit daarvan. Zij wijst erop hoe we verkeersongevallen proberen te vatten in koele categorieën: een ‘bus botst tegen een auto’, er is sprake van ‘éénzijdige ongelukken’ en ‘ziekenhuisgewonden’. Het lijkt alsof mensen en emoties niet bestaan, alsof we de dood uit het dagelijks leven willen verbannen. Terwijl er altijd zaken onvoorspelbaar en onvoorzien zullen zijn. Elke nieuwe technologie zal ook zijn eigen, nieuwe ongelukken oproepen. In plaats van dat te negeren zouden we een ‘museum voor het ongeluk’ moeten maken, mobiliteit in al zijn facetten eerlijk moeten beschouwen, om op die manier ons begrip van de wereld te vergroten.

Tot slot

Dit kleine overzicht illustreert dat mobiliteit veel meer facetten kent dan die van de snelle weg van A naar B. Natuurlijk: het is begrijpelijk dat verkeerskundigen en beleidsmakers zich hierop richten. De 20ste eeuw was die van de mobiliteit. In 1900 was het nog vrij gewoon dat bewoners

van de Amsterdamse wijk Kattenburg de Jordaan nooit zagen. In 2000 waren wereldreizen niet ongevoelbaar en forensden vele mensen dagelijks tientallen kilometers. Rail-, weg- en luchtverkeer explodeerden. Die pure kwantiteit aan beweging moet gemanaged worden.

Maar de vraagstukken van de toekomst van mobiliteit gaan niet alleen over kwantiteit en snelheid. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat de explosie aan mobiliteit van de vorige eeuw zich in de komende eeuw zal herhalen. Andere vragen worden belangrijker. Die gaan over onze omgeving en onze gezondheid, die gaan over vrijheid en ongelijkheid, die gaan over macht en het bewustzijn dat wij de werkelijkheid mede kunnen vormgeven. In navolging van Daan Roovers citeren we Peter Sloterdijk: ‘Op de fiets wordt een mens optimistisch. Dan ervaar je dat willen, kunnen en uitvoeren één kunnen zijn (...) dan wil je wel juichen. *Es geht, es geht, es geht!*’.

Filosofie en mobiliteit: het is een levenslustige combinatie.



JAN-HENDRIK BAKKER studeerde filosofie, psychologie en literatuur in Leiden en Rotterdam. Hij is auteur, docent en journalist. In 1999 is hij gepromoveerd in de wijsbegeerte aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Jan-Hendrik Bakker is auteur van *Welkom in Megapolis* (2008), *Grond* (2011) en *In stilte, een filosofie van de afzondering* (2015).



“Mobiliteit lijkt alleen nog maar te gaan over vervoer van A naar B”

Wonen in hypermobiele tijden

In het huidige technisch-economische discours is ‘mobiliteit’ een begrip met een eenzijdige focus. Snelheid en infrastructuur domineren. Maar als ‘verplaatsing’ gedacht blijkt mobiliteit plotseling weer in relatie met het wonen gezien te kunnen worden. Verplaatsing is een breder begrip omdat de context van de beweging inbegrepen is. In de dynamische relatie tussen verplaatsing en de lokale wereld blijkt zelfs stilstand beweging te omvatten. Dat roept de volgende met elkaar samen-

hangende praktische vragen op: 1. Hoe kunnen we de verhouding tussen traagheid en snelheid evenwichtiger maken? 2. Hoe kunnen we de druk die de macro-infrastructuur op de leefomgeving heeft gelegd verminderen? 3. Wat zijn de mogelijkheden om de intensiteit van het woon-werk en recreatieve verkeer terug te dringen?

De vier elementen van het wonen

Elke dag wanneer ik door het stadsdeel loop waar ik woon word ik weer even uit mijn dagelijkse doen opgetild door een simpel en briljant kunstwerk. Het staat niet op één plek maar is verspreid over een aantal hectaren, zodat je er strikt genomen niet langs loopt, maar doorheen. Op de oude watertoren aan de rand van het stadspark prijkt hoog in de lucht in blauwe neonletters de aanduiding ‘Water’. Een paar honderd meter verder houdt een oude brandwachtoren het woord ‘Vuur’ omhoog, terwijl weer een stukje verderop de torenspits van de voormalige roomse kerk ‘Hemel’ zegt. Loop je vandaar de Hoogstraat af waaraan de kerk gelegen is dan kom je bij de gemeentelijke begraafplaats, die veel lager bij de grond de

aanduiding 'Aarde' boven haar koetshuis heeft en dus herinnert aan onze af- en toekomst. Je ziet die vier woorden nooit in één keer, maar ze komen min of meer toevallig bij elkaar als je door het gebied loopt of fietst, waardoor het verband van de vier elementen zich onnadrukkelijk onthult. Dan ervaart de passant hoe de geschiedenis van dit oude stadscentrum weliswaar een eigen verhaal heeft, maar ook in het grote kader rust van het aardse leven in zijn geheel.

Waarom begin ik dit essay over mobiliteit en wonen, waarin de moderne, zich overal heen spoedende mens centraal staat, met de beschrijving van een lokaal kunstwerk, gemaakt door een lokale kunstenaar, Dike Hof, en te vinden op een plek waar u waarschijnlijk nooit zult komen? Omdat wonen zich bewegen inhoudt op een specifieke plaats waarmee we een gedurige en duurzame band hebben. Of van plaats naar plaats waardoor er verbinding tot stand komt. Mobiliteit lijkt alleen nog maar te gaan over vervoer van A naar B, over infrastructuur en over efficiëntie, hoewel ze van oorsprong deel uitmaakt van het wonen, evenals het werken. In de hedendaagse manier van denken is de plaatselijkheid, waar mobiliteit van abstraheert door het gebruik van de algemene symbolen A en B, uit het zicht verdwenen. Ze komt met een harde dreun weer in beeld wanneer lokale groepen en natuurbeschermers zich verzetten tegen de aanleg van nieuwe infrastructuur omdat deze vernietiging van bestaand landschap, biodiversiteit of de leefbaarheid van wijken en buurten betekent. Op bestuurlijk niveau zien we deze confrontatie nu ook nu de overheid door de rechter is gedwongen de verkeersintensiteit terug te dringen om nabij gelegen natuur van de ondergang te redden.

Op zulke momenten botst het denken in termen van efficiëntie – tijd en geld – met de waarden van langzaamheid of zelfs stilstand. Tot nu toe is dit conflict, waar voor beide werelden grote belangen op het spel staan, bijna altijd, in elk geval te vaak, beslecht in het voordeel van de Voor(ui)tgang. Daarom stel ik voor de eenzijdige, modernistische interpretatie van mobiliteit te vervangen door het begrip

'zich verplaatsen'. 'Verplaatsing' is een breder concept dan 'mobiliteit' omdat de context van de mobiliteit er in meegedacht kan worden.

Het kunstwerk 'De vier elementen' gaat duidelijk niet over transport en vervoer in het algemeen, maar over mobiliteit binnen een bepaalde ruimte, die daardoor 'ingeruimd' wordt als betekenisvolle plek. Het betreft hier beweging als zingeving gedacht en niet instrumenteel. Cruciaal is dat dit soort beweging niet rechtstreeks op een doel afgaat, maar iets willekeurig heeft. Letterlijk. Kenmerkend is dat degene die in een redelijk rustig tempo door het gebied gaat, bijvoorbeeld om een boodschap te doen, de hond uit te laten of de kinderen naar school te brengen, min of meer toevallig getroffen kan worden door het samenspel van de vier elementen. Maar zelfs een automobilist die op een doorgaande weg even voor het stoplicht staat te wachten, kan er in zijn privéruimte die de auto is, iets van oppikken. Bijvoorbeeld als hij zojuist de watertoren heeft zien liggen, en nu bij het stoplicht de brandwachtoren. Water, vuur – en hij vult het verband dan verder aan.



Gezicht op de oude watertoren met nieuwbouwwijk, vanaf de doorgaande route gezien.
Foto: J.-H. Bakker

De ontmoeting met de vier neon-woorden ontstaat dus als een bijproduct van de beweging. Ze gebeurt tijdens de doorgang van het gebied. In de zichtbare geschiedenis van de plaats (kerk, brandweer, watervoorziening, dodencultus) verschijnt het grote verband, zoals dat ook in andere constellaties, waar ook ter wereld, kan verschijnen. Zo toont het universele zich in het unieke. Wat een plaats uniek maakt, tot déze plaats, is de verhouding van de geschiedenis van die plek tot de vier elementen, en de manier vooral ook waarop de bewoners die verhouding ervaren en hebben ervaren. Wonen begint weliswaar in de eigen woning, maar het is vooral een ontspannen verstandhouding met de omgeving waar mijn dagelijks leven zich afspeelt, in het wonen heb ik een gedurige en duurzame relatie met de dingen. Die dingen zijn geen geïsoleerde objecten, maar ze verwijzen naar elkaar, naar mij, naar de andere mensen, de geschiedenis en uiteindelijk onze afhankelijkheid van de aarde. Ze vormen een uniek weefsel van ruimte en tijd. Samen brengen ze de plaats tot stand. Verplaatsing in deze zin is dus eo ipso meer dan een product van tijd en afstand. Er is altijd ook een waarlangs, waarheen en waarvandaan.

Pas op de plaats

Mobiliteit is als begrip vol paradoxen. In de eerste plaats is naarmate we grote afstanden in hoge snelheid zijn gaan afleggen, de mens als fysiek bewegend wezen ernstig achterop geraakt. En kijken we naar mobiliteit als verplaatsing dan valt vervolgens op dat reizen lang niet altijd betekent een nieuwe wereld binnengaan. De oude nemen we vaak genoeg mee, zoals wanneer we even hier en dan weer even daar moeten zijn: zelfs al hopen we daarbij de hele wereld over, we nemen onszelf mee en onze culturele afkomst.

Bij de derde paradox wil ik langer stilstaan. Mobiliteit in de zin van verplaatsing kan stilstand betekenen. Dan bewegen wij alleen mentaal of imaginair en verplaatsen wij ons in of naar andere omstandigheden. De moderne mens kan namelijk op vele plaatsen tegelijk zijn, op haar werk en bij de kinderen, in het voetbalstadion en op de bank voor de tv. De

mens is in zekere zin multi-topisch. Het menselijk voorstellingsvermogen is altijd al sterk geweest omdat de mens niet alleen letterlijk de horizon zoekt, maar ook die van het eigen hier en nu. Verhalen, zoals de mythen uit de oertijd, de romans van later, televisie, films, documentaires, muziek en dans, hebben het menselijk voorstellingsvermogen vleugels gegeven. Al deze media vertellen hem over het elders in de wereld. Over een vroeger en een later. De komst van internet en de digitaal gegenereerde virtual reality, die het voorstellingsvermogen zelfs voor bijna honderd procent kan overnemen, heeft de multitopische positie van de mens nog scherper versterkt. De migratie en de multiculturaliteit hebben daarnaast een niet te miskennen aandeel gehad.

De beweeglijkheid van de geest is voor de wereld van verkeer en vervoer volstrekt irrelevant uiteraard. Voor het transport van goederen heb je er niets aan immers, maar anders ligt dat in de toeristenindustrie. Die leunt zwaar op het sentiment dat je ergens geweest moet zijn. Zo verkoopt men reizen. Maar dat je ergens geweest moet zijn, is maar zeer betrekkelijk. New York, de hoofdstad van de twintigste eeuw, figureert in talloze romans, films, liedjes en documentaires. In een aantal daarvan is New York zelfs de hoofdpersoon, zoals in de romans van Paul Auster, in *Manhattan Transfer* van Dos Passos of in de film *Taxi Driver*, om maar een willekeurige greep te doen. Nergens anders dan juist in deze artistieke verbeelding wordt de geschiedenis en het moderne karakter van de stad beter getroffen. Die verbeelding is er zelfs integraal onderdeel van. Tussen beeld en verbeelding bestaat een zeer nauwe band. Ook citymarketeers weten dat maar al te goed. Zij verkopen een merk, geen stad van steen en asfalt.

Wie het lange gedicht 'Crossing Brooklyn Ferry' van Walt Whitman kent, weet hoe dynamisch stilstand kan zijn. Je hoeft niet aan de kade van de East River bij Brooklyn te hebben gestaan om je de drukte en het gedrang voor te stellen van de mensen die bijna twee eeuwen geleden daar stonden, wachtend op de veerpont die hen naar Manhattan zou brengen. Whitman beschrijft hen, hij beschrijft de golfjes, de vogels

en heeft vervolgens het visioen dat eeuwen later mensen ook aan deze kade zullen staan, kijkend naar het water, wachtend op het veer. Die visionaire blik door de eeuwen heen, waargemaakt met simpele en directe zintuiglijke ervaringen, is geheel gebonden aan die plaats bij de East River, maar is nauwelijks ervaarbaar als je het gedicht niet kent. Immers, inmiddels is de Brooklyn Bridge er verschenen, rijden er vele auto's en reiken de wolkenkrabbers van Manhattan naar de hemel. Je moet de woorden van Whitman in het hoofd hebben om de sensatie te ondergaan, en daarvoor is een vliegretour New York-Amsterdam niet nodig.

Dankzij de verbeelding kunnen we op vele plaatsen tegelijk zijn zonder ons te hoeven verplaatsen. De eigen omgeving is plastisch en beweegbaar. De vormen ervan liggen nooit vast, en dat ervaren we steeds meer. In veel opzichten is reizen daarom helemaal niet nodig. Dat kunnen anderen voor ons doen, en dat hebben anderen ook voor ons gedaan. De verhalen en beelden die ons door mensen als Jules Verne, Paul Theroux, Floortje Dessing, David Attenborough, Bruce Chatwin en vele, vele andere hedendaagse fotografen, filmers, documentarismakers en schrijvers zijn gegeven, vertegenwoordigen een schat aan ervaringen, die ieder op zijn eigen manier in zijn eigen omgeving kan herhalen en integreren.

Het is zeer de vraag of de individuele toerist met zijn volledig verzorgde vier- of vijfdaagse reis de rijkdom en reikwijdte van hun infor-

matie en ervaringen kan evenaren. Immanuel Kant schreef al over de ontzagwekkende ervaringen van de bergwandelaar in het Alpengebied. Hij was er echter nooit geweest, hij kwam zijn eigen stad niet uit en had alles uit boeken en van schilderijen. De authentieke ervaring van de bergwandeling was niet nodig voor wat Kant te zeggen had daarover. Uiteraard zijn er redenen om de authentieke ervaring wel na te streven, omdat deze uiteindelijk onbemiddelbaar is. We hebben het dan echter niet over het massatoerisme dat steden en natuurgebieden overspoelt en daarmee de authentieke beleving juist vernietigt. Men is er geweest en daarmee is alles gezegd.

De horizon van homo sapiens is in principe altijd open geweest. Het zijn de vele verbanden tussen de eigen (woon)plaats en plaatsen elders in de wereld die het fenomeen 'de plaats' een plastisch karakter geven, bijna zoals in de computergame Minecraft. De plasticiteit van de plaats en de multitopicaliteit van de mens zijn zo twee kanten van dezelfde medaille. Onze tijdruimtelijke bepaaldheid is daarom flexibel, we kunnen haar nooit volledig afschudden (zelfs in cyberspace niet waar het menselijk lichaam uiteindelijk toch ook de basis blijft), maar we kunnen haar wel oprekken of laten krimpen. Toepassingen daarvan vinden we niet alleen in de wetenschap en de kunsten, maar ook en vooral in het individuele bestaan. Wonen en werken zijn bijvoorbeeld niet te scheiden, al hadden de grote modernistische stadsplanologen dat wel graag zo gezien. Maar

De veerpont Brooklyn-Manhattan zoals die er rond 1850 uitzag. Fotograaf onbekend.





ze uit zich ook als ik hoop op verbetering van mijn gezondheid of op zoek ga naar nieuwe vakantiebestemmingen. Daarnaast is er ook de flexibiliteit van de dingen zelf. Ze staan in een open relatie met de grote wereld. Uiteindelijk was alles wat dichtbij is, het bed, de prunus in mijn tuin, de fiets in mijn schuur, ooit ver weg.

De vervlochtenheid van het hier en nu met het elders in tijd en ruimte is wezenlijk voor de plasticiteit van het plaatselijke. Ze berust op het gegeven dat de ervaring van het menselijk bestaan ten diepste overal dezelfde dimensies kent. In het begin van dit stuk introduceerde ik de vier elementen, hemel, aarde, water en vuur. Als je die niet alleen letterlijk geofysisch opvat, maar ook mythisch- antropologisch dan vormen die vier een soort zingevend kader van het individuele en gemeenschappelijke bestaan. De Duitse filosoof Martin Heidegger heeft het over 'het viertal'. Hij noemt het Aarde, Hemel, Sterveling en Goden. De sterveling leeft tussen

hemel en aarde, hij rijkt naar het hogere, maar is gebonden aan wat hem draagt en voedt. Deze matrix zet de ruimte uit waarbinnen het bestaan vorm en zin krijgt. Het lokale en het universele grijpen op die manier in elkaar. En juist daarom kunnen we ons voorstellingen maken van hoe het leven elders is.

De weg en het doel

Mobiliteit gezien als verplaatsing geeft niet alleen rekenschap van het lokale karakter van A en B, maar biedt ook de mogelijkheid om de context van de beweging tussen A en B te betrekken in de analyse. Er is al vaak betoogd dat de komst van auto, trein en vliegtuig de tussenliggende afstand vernietigd heeft. Dat is een van de oorzaken dat de mens footloose is geraakt. Hij is de nowhere man uit het bekende liedje van de The Beatles. Waar gekwantificeerd wordt verdwijnt de kwaliteit van de bijzondere omstandigheden. Wat telt is het aantal af te leggen kilometers, niet de omgeving waardoor die voeren. Daarom is snelheid in deze rekensom de belangrijkste factor. De oude Oosterse wijsheid dat de reis niet als doel de bestemming heeft maar de weg zelf is, of meer westers gedacht: het onderweg zijn, is aan deze logica volledig vreemd uiteraard. Zo verdwijnt het landschap waarover de reis wordt afgelegd geheel naar de achtergrond. Vliegereizen lijken overal op elkaar, lange ritten over de snelweg eveneens.

Hoe rationeel het ook lijkt, in feite wordt voor die snelheid een hoge prijs betaald, die echter niet in rekening wordt gebracht op de tijdswinst waar vervoerder en reiziger van profiteren, maar wel in de maatschappelijke kosten terugkeren. Snelheid heeft trouwens ook een irrationele kant, getuige de topsporter die jaren moet trainen om die ene keer een seconde sneller te gaan. Toch is snelheid geen absolute must. Er zijn trage middelen van verplaatsing die zich niet van de context losmaken en bovendien nauwelijks milieubelastend zijn. Natuurlijk zijn dat in de eerste plaats de fiets en de benenwagen. Uiteraard zijn die op geen enkele manier een vervanger van de vrachtwagen of het vrachtvliegtuig, op microniveau echter vullen zij de gemotoriseerde logistiek

overtuigend aan. Kijk naar de vele fietskoeriers en bakfietsgebruikers in de stad (het dedain over de laatsten in sommige kringen is eigenlijk heel ongepast).

Al vanaf zijn begin als nomadisch wezen is de mens voetganger geweest en dat is hij vele millennia gebleven. Zijn lichaam is gebouwd om grote afstanden te kunnen lopen. En daar heeft hij vanaf de oertijd gebruik van gemaakt totdat andere vervoersmiddelen en ten slotte de gemotoriseerde vormen daarvan die de industriële revolutie bracht, de voetganger tot een rariteit maakten. Ik ken geen andere filosoof en culturele antropoloog in ons taalgebied die daar mooier over geschreven heeft dan Ton Lemaire. Lemaire laat zien hoe het wandelen in de moderniteit op kon komen als vrijetijdsbesteding en een met de voeten beleden kritiek op de schijnbaar zo rationele wereld van voortjakkende mobiliteit kon worden. Zijn denken is een remedie tegen de eenzijdigheid van de hypermobile manier van leven die ons steeds meer van onze eigen omgeving vervreemdt.

Verplaatsing is niet alleen van de ene plaats naar de andere gaan, de beweging zelf impliceert ook een vorm van plaatselijkheid. Je komt ergens langs en je bent zelfs ergens even. Voor de wandelaar geldt Goethes beroemde spreuk

'Nur wo du zu Fuss war bist du wirklich gewesen', maar zeker ook voor de fietser, denk ik, en roeiers, zeilers en kanoërs, de scootmobilitist en de skater. Een zekere traagheid brengt de omgeving dichterbij. Iedere ouder die zijn kind per fiets naar school of het sportclubje brengt, weet dat er onderweg meerdere malen gezwaaid en geroepen kan worden naar andere kinderen. In de supermarkt achter het winkelkarretje wordt soms bijgepraat met de burens die je anders nooit ziet. Traagheid is contextvriendelijk.

Ik kom uit een deel van de Randstad waar tweehonderd jaar geleden de schilder Johan Barthold Jongkind (1819-1891) opgroeide en werkte, voordat hij naar Frankrijk vertrok en daar naam zou maken. Als jonge man ging hij meerdere malen per week te voet van Maasvluis naar Den Haag. Tientallen jaren lang voerde mijn eigen woon-werkverkeer ook langs die route, wanneer ik op de fiets ging. Tijdens zijn tochten bleef Jongkind vaak stilstaan om een snelle schets te maken van iets wat hem trof, de vormen van een huisje, een bootje in de rietkraag of de spiegeling in het water van de vliet. Zo ontstond in de loop van zijn jonge jaren een hele reeks tekeningen en aquarellen die het landschap van die tijd laten zien en vooral ook de beleving daarvan, de sfeer. Daarmee legde Jongkind als het ware de



Ets van Jongkind gemaakt tijdens zijn dagelijkse voettocht langs de Vlaardinger Vaart richting Delft en Den Haag. Door Jongkind gesigneerd in 1862.

humane en culturele waarde van dat gebied vast. Wie er nu wandelt ziet de verschillen, maar vooral ook de overeenkomsten. Dezelfde eenden, reigers, rietoevers, en sommige van de huisjes staan er nog. En dat licht dat achter een paar regenwolken door komt. Mocht Rijkswaterstaat ooit de plannen kunnen doorzetten hier een nieuwe snelwegverbinding aan te leggen dan wordt er een wereld die over de eeuwen heen een verbond schiep tussen wandelaars, roeiers, schilders en fietsers vernietigt. Kunnen snelheid en traagheid niet naast elkaar bestaan?

Twee snelheden

Met die vraag kom ik aan bij het slot van deze verkenning. Het onderscheid dat ik heb gemaakt tussen mobiliteit en verplaatsing berust niet op een conceptuele tegenstelling, maar op een verschil in denken. En uiteindelijk in een manier van leven. Verplaatsing sluit mobiliteit in, maar is ook veel ruimer. Immers er bestaat ook zoets als mobiliteit van de geest, bemiddeld door media en de verbeelding. Mobiliteit daarentegen wordt in de moderne wereld vooral geassocieerd met snelheid, efficiënt van A naar B komen. Deze technische interpretatie en toepassing van de mobiliteit heeft Nederland en de gehele wereld ingrijpend veranderd. De voordelen ervan zijn evident. Zij heeft de onderlinge bereikbaarheid tot op wereldschaal mogelijk gemaakt. Jules Vernes *De reis om de wereld in tachtig dagen* zien wij nu als een toppunt van traagheid. Toen de roman in 1873 uitkwam gold het als een snelheidsrecord. De huidige vorm van mobiliteit is volledig verweven geraakt met het op consumptie gebaseerde kapitalisme en is daarom voortdurend op zoek naar schaalvergroting. Zo is het een zichzelf versterkend en naar ongebreidelde groei strevend monstrum geworden. Snelheid is een doel in zichzelf geworden, ook al is de rationaliteit ervan maar heel betrekkelijk en staat zij vaak niet in verhouding tot het verlies van lokale werelden, gemeenschappen, stilte en een schoon milieu.

Ik pleit voor het naast elkaar bestaan van twee snelheden, de hoge snelheid van het lange afstandsverkeer en de traagheid van het nabije. De vreedzame coëxistentie van die twee is een opgave voor de toekomst én voor het voortbestaan van onze wereld, zoals ook de traagheid van het menselijk lichaam en zijn gebondenheid aan cyclische tijd zich moet kunnen verdragen met de lineaire versnelling van het moderne leven. In dit deel van Europa zijn veel van de binnensteden autoluw tot autovrij gemaakt. De menselijke maat heeft het er meer voor het zeggen gekregen. Dankzij verenigingen die zich ontfermd hebben over streeklandschappen en natuur zijn deze gebieden tegenwoordig goed voorzien van voet- en fietspaden. Dat is winst ten opzichte van de grote verliezen die er in het verleden geleden zijn. Maar voor een werkelijk vreedzame coëxistentie, of zelfs maar een wankel evenwicht, is veel meer nodig. De macht van de snelle mobiliteit is haast niet te temmen. Dagelijks gaan er onvoorstelbare hoeveelheden goederen, forenzen en toeristen de wereld rond. De financiële belangen die daarmee gemoeid zijn laten zich raden. Om dit almaar versnellende perpetuum mobile te stoppen is er maar één remedie: blijf (vaker) thuis en produceer zoveel mogelijk voor de lokale markt.

Aantekeningen

Walt Whitman's 'Crossing Brooklyn Ferry' is opgenomen in *Leaves of Grass*. Een uitvoerige analyse van de betekenis en de historische omstandigheden rond de locatie van het lange gedicht heb ik gegeven in *Welkom in Megapolis, Denken over wonen, stad en toekomst* (2008), p.226 -236.

De boeken die Ton Lemaire schreef over het wandelen zijn *Wandelenderwijs* (1997) en met name *Met lichte tred* (2019).



NAOMI JACOBS is filosoof en schrijver. Ze doet promotieonderzoek over technologieën voor gezondheid gerelateerde gedragsverandering voor kwetsbare mensen aan de Technische Universiteit Eindhoven. Daarnaast is ze actief als moderator en is medeauteur van *Onszelf voorbij* (2018).

“Ongelukken hebben aantrekkingskracht:
ik móet kijken naar de brokstukken”

Een Museum voor het ongeluk

‘Daily life is becoming a kaleidoscope of incidents and accidents, catastrophes and cataclysms, in which we are endlessly running up against the unexpected, which occurs out of the blue, so to speak.’

– Paul Virilio, *Unknown Quantity* (2002)

In de rijdersstoel raas ik over de snelweg. Links en rechts van me zie ik eindeloos veel gekleurde blikjes van baan wisselen, afremmen en gas geven. Terwijl ik uit het raam kijk kan ik niet anders dan me voorstellen hoe die rode Peugeot straks op die grijze Citroën botst waarna wij haar achterkant schampen en ik voorover klap in de

uitgesprongen airbag terwijl we knalhard in de vangrails crashen.

De Franse filosoof en architect Paul Virilio deed in zijn werk *Politics of the Very Worst* de inmiddels befaamde uitspraak dat iedere technologische uitvinding tevens de uitvinding van haar eigen ongeluk is: ‘de uitvinding van het schip is eveneens de uitvinding van het schipwrak, de uitvinding van het vliegtuig die van de vliegtuigcrash’.¹

Het ongeluk fascineert me. Als kind al deed ik op straat het liefst mijn ogen dicht om te onderzoeken hoeveel stappen ik kon zetten voordat ik tegen iets of iemand aan zou botsen. Meestal waren het er een stuk of vijf voordat ik op de buik van een gehaaste voorbijganger stuitte of dat ik met mijn eigen buik tegen een paaltje beukte.

De opwinding die ik toen voelde, voel ik nu wanneer ik naar beelden kijk van vliegtuigcrashes, zinkende schepen of over de kop

¹ Paul Virilio (1999) *Politics of the Very Worst*. New York: Semiotext(e).

gevolgen auto's. Ongelukken hebben aantrekkingskracht op me: ik móet kijken naar de brokstukken, de ingedeukte vangrails en de bloedspetters op het asfalt. Terwijl ik kijk voel ik mijn benen slap worden en mijn handen klam. Ik wil het eigenlijk niet zien, maar ik kan mijn ogen niet afwenden. Wat is er toch zo fascinerend aan het ongeluk?

Volgens Virilio onthult het ongeluk iets dat anders verborgen was gebleven. Een ongeluk, net als een experiment, bestaat uit een reeks omstandigheden die een breuk veroorzaken in de gebruikelijke orde van dingen. In het ongeluk opent zich de mogelijkheid van een andere manier van zien, wat kan resulteren in de ontdekking van nieuwe vormen van kennis. Het ongeluk is als de belichaming van de verrassing, en om die reden beschouwt Virilio het als een 'profaan wonder'.

Om te doorgronden wat het ongeluk precies is, grijpt Virilio terug op het gedachtegoed van de oud-Griekse filosoof Aristoteles. De werkelijkheid, zo meende Aristoteles, bestaat uit een combinatie van *substantie* - datgene dat robuust, absoluut en noodzakelijk is - en *accidens* - datgene dat relatief, toevallig en beweeglijk is. Zodra iets robuust is (*substantie*), wordt het onvermijdelijk vergezeld door iets onvoorspelbaars en beweeglijks (*accidens*), wat ieder moment kan leiden tot de botsing en uitbarsting van onbeheersbare krachten, stelde Aristoteles. Zo wordt bijvoorbeeld iedere berg (*substantie*) vergezeld door de mogelijkheid van een aardbeving (*accidens*), en zie hier de botsing en breuken.

Dit is de sleutel tot het begrijpen van het ongeluk: het laat namelijk zien dat ontwikkeling zich doorgaans voordoet in reactie op het ongeluk. Ter illustratie noemt Virilio de 'crash tests' die autofabrikanten uitvoeren bij het maken van een nieuwe auto. Om een nieuwe auto te ontwikkelen, worden er meerdere *crashes* gesimuleerd in de fabriek om te zien waar het ontwerp verbeterd kan worden. Het

veroorzaken van ongelukken resulteert in de verbetering van het product. Het ongeluk is letterlijk deel van het ontwikkelingsproces, constateert Virilio.²

Het ongeluk, zo begrepen, vormt een inherent onderdeel van de realiteit. Bovendien gaat er een onmiskenbare dubbelzinnigheid uit van de mogelijkheid van het ongeluk. Het is datgene wat ons angst inboezemt en tegelijkertijd blijven we het opzoeken. De parachutist springt uit een vliegtuigje naar beneden, de motorrijder raast over de snelweg, en ikzelf slalom zo hard als ik kan met mijn gammele fiets over de trambaan op weg naar de andere kant van de stad. Het geeft me een gevoel van opwinding en energie als ik in volle vaart langs een optrekende vrachtwagen fiets of wanneer ik nog net op tijd voor een auto wegglijp.

Angst is volgens de 19e-eeuwse filosoof Søren Kierkegaard inherent dubbelzinnig. In *Het begrip angst* (1844) beschrijft Kierkegaard hoe ieder mens uit een synthese bestaat; uit een samenstelling van lichaam en geest, het tijdelijke en het eeuwige. Ons lichaam duidt op onze eindigheid en het tijdelijke, terwijl onze geest wijst naar het eeuwige, het oneindige en het mogelijke. Als mens zijn we verdeeld tussen die twee uitersten: we vertegenwoordigen een onophefbare tegenstelling tussen het eindige en het oneindige, en dat leidt tot angst. Angst is iets anders dan vrees, meende Kierkegaard. Vrees voel je altijd voor *iets*: het richt zich op zoiets concreets als slangen of bloed. Maar angst is anders. Angst richt zich op het *niets*. Op het mogelijke, het oningevulde en onvoorspelbare.³ En dat maakt angst inherent dubbelzinnig: de mogelijkheid van het oningevulde en onvoorspelbare trekt aan én schrikt af.

Het ongeluk is als een concretisering van angst: het maakt het onvoorspelbare bijna tastbaar. Voortdurend balanceren we tussen de schrik én de aantrekking die uitgaat van het onvoorspelbare.

2 Paul Virilio (1998). 'Surfing the Accident: Interview with Paul Virilio by Andreas Ruby'. In: *The Art of the Accident* (1998). (Ed.) Brouwer, J. and Mulder, A. Rotterdam: NAI Publishers/V2_Organisatie. Geraadpleegd op 25-10-2019 op: <https://v2.nl/archive/articles/surfing-the-accident>.

3 Dit fragment is gebaseerd op een passage uit mijn essay 'Boven op de Toverberg, over durven verdwalen in het donker' in het boek *Onszelf voorbij, kijken naar wat we liever niet zien*. Doeland, L., Jacobs, N., en de Mul, E. (2018). Amsterdam: uitgeverij de Arbeiderspers. p.41.



Niemand verbeeldde de kunst van dat balanceren treffender dan de kunstenaar Bas Jan Ader. Begin jaren zeventig maakte Ader de serie *The Fall*, een reeks korte films waarin Ader zich overgeeft aan de zwaartekracht. De toeschouwer ziet de kunstenaar van een dak afrollen, uit een boom vallen of met een bosje bloemen in de hand de Reguliersdwarsgracht in fietsen. Telkens stopt de film op het moment dat Ader valt.

Vallen gebeurt doorgaans te snel om te zien, maar niet om te verbeelden. Als ik naar de inmiddels beroemde *filmstill* kijk waarop het voorwiel van Aders fiets boven de Reguliersdwarsgracht zweeft, het korte moment vlak voor de onvermijdelijke val, voel ik ruimte. Alsof ik, door naar Aders val te kijken, mezelf voel

zweven in de lucht boven het water van de gracht. Ik kan de versnelling van massa haast in mijn eigen lichaam voelen en de opgeslagen energie die plots vrijkomt in de val. Het moment van vallen is als 'the obscured realm between cause and effect' zoals T.S. Eliot het zo mooi verwoordde in zijn gedicht *The Hollow Men* (1925). In de val vindt een verandering plaats: dat wat was, wordt opgeschud. In het korte moment van zweven wordt alles opnieuw gerangschikt. Het is het ultieme moment van vrijheid: niets heeft *meer*, en niets heeft *nog* een vaste vorm. Pas op het moment dat we de grond raken, nemen we een nieuwe vaste vorm aan.

Wanneer de val, het ongeluk, zich dan heeft voorgedaan, zie je de tegenstrijdige combinatie van angst en fascinatie in de blik van de toeschouwer. Koude rillingen lopen over zijn rug, de spieren in zijn lichaam verkrampen, zijn maag draait zich om én toch blijft hij kijken zonder zijn ogen ook maar een keer af te wenden. We zien het terug in ramptoerisme en kijkersfiles.

Hoe kunnen we de fascinatie voor het ongeluk en zijn aantrekkingskracht verklaren? Volgens Virilio komt het doordat we de realiteit van de dood uit ons dagelijks leven hebben verwijderd. Kijk bijvoorbeeld naar hoe we verkeersongevallen bespreken in de media. Journalist Thalia Verkade en hoogleraar Urban Mobility Futures Marco te Brömmelstroet onderzochten voor *de Correspondent* hedendaagse ongevallenberichtgeving. Wat opviel? 'Het is heel normaal om te lezen dat een auto een fietser aanrijdt, of een busje tegen een auto botst. Maar als je beter kijkt, zie je dat daar iets gekks aan de hand is: het lijkt net alsof de mens is verdwenen. Alsof we meer compassie hebben voor een gebutst portier dan voor een gebutst mens.'⁴ Auto's lijken zelf te handelen, bestuurders zijn machteloze passagiers en op foto's zijn alleen voertuigen te zien. Ongevallenberichten anno 2019 lijken nog het meest op weerberichten, constateren Verkade en te Brömmelstroet. Mensen verliezen 'de macht over het

⁴ Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet (2019) 'Busje ramt auto', 'file na ongeluk'. En de mensen dan?. Geraadpleegd op 17 oktober 2019 op: <https://decorrespondent.nl/9272/busje-ramt-auto-file-na-ongeluk-en-de-mensen-dan/343106595568-7dfaa2dd>.

stuur' ('vandaag overwegend bewolkt'), 'worden geschept' ('forse windstoten') en komen 'met de schrik vrij' ('morgen opklaringen').⁵ Emoties en mensen - de gewonden en de doden - zijn uit de berichten weggelaten.

Maar de dood is een onontkoombaar onderdeel van het leven en we voelen voortdurend een behoefte haar verwijdering te herstellen, observeert Virilio.⁶ Er is een verlangen onszelf bloot te stellen aan risico's om dit onderdrukte onderdeel van onze menselijkheid terug te winnen. Waar samenlevingen vroeger *bewust* offers brachten in rituelen van aanbidding, zijn wij de beoefening van zulke offerrituelen verleerd, meent Virilio. En omdat we die bewuste beoefening van offerrituelen zijn verleerd, worden we er telkens door ingehaald. Verkeersongelukken zijn de hedendaagse offers die we onbewust maken. Het zijn de offers die ons van buiten af worden opgelegd en waar we iedere keer door worden verrast. Het zijn de onbewuste offers die we maken aan "the godhead of mobility to keep the wheels of traffic moving", aldus Virilio.⁷

Het ongeluk is de belichaming van de verrassing, van het onvoorspelbare en onvoorziene. Het ongeluk fascineert: het trekt aan én schrikt af. En het is die laatste reactie die we hebben gecultiveerd: we kaderen het ongeluk in risicoanalyses, we strijken het glad en we halen de scherpe randjes weg uit onze berichtgeving. Uitgekleed en geabstraheerd wordt het ongeluk iets waar we zonder gevoel naar kunnen kijken. We zien alleen nog het gebutste portier en de ingedeukte vangrails.

Maar wat nu als we het ongeluk als het 'profane wonder' dat het volgens Virilio is, ensceneren zoals in een *Wunderkammer* waarin we het ongeluk in volle omvang van dichtbij kunnen bekijken? Wunderkamers ontstonden in de 16de-eeuw in een poging een microkosmos te creëren, om zo grip te krijgen op de grootse en complexe wereld om ons heen. Wetenschappelijke ontdekkingen, waaronder de telescoop en de microscoop, hadden laten zien dat de wereld zoveel groter en rijker was dan aanvankelijk werd gedacht. Het leidde tot een onstuitbare drang om alles wat afweek van het tot dan toe bekende, te doorgronden. Door het vreemde en zeldzame tentoon te stellen in wonderkamers, hoopte men de wereld beter te leren begrijpen.

Wat nu als we een eigentijdse wonderkamer creëren waarin we het ongeluk tentoonstellen om het beter te begrijpen? De hedendaagse wonderkamer, laten we het een 'museum' noemen, waarin we het ongeluk ensceneren; een plek waar we het ongeluk tonen om grip te krijgen op het ongrijpbare. Een plek waar we *bewust* en *actief* een offerritueel beoefenen; waar we het ongeluk van zijn verhullende identiteit ontdoen en het de naam geven die het eigenlijk toebehoort; een *crash*, *botsing* of *aanrijding*.⁹ Het museum is een plek om te bewaren, onderzoeken, interpreteren en ons begrip van de wereld te vergroten.¹⁰ Natuurlijk is het ongeluk niet letterlijk op een sokkel te plaatsen of in een lijst aan een museummuur te hangen. Bij een hedendaags museum voor het ongeluk zullen sommigen denken aan de online collectie beelden van ongelukken die op YouTube staan, anderen aan televisieseries zoals *Twaalf steden, dertien ongelukken*.¹¹ Wat ik zou willen voorstellen, is het idee van een ruimte waar we alle facetten van het mysterie van het ongeluk kunnen doorvoelen; waar gelegenheid

5 Ibid.

6 Paul Virilio (1998). 'Surfing the Accident: Interview with Paul Virilio by Andreas Ruby'. In: *The Art of the Accident* (1998). (Ed.) Brouwer, J. and Mulder, A. Rotterdam: NAI Publishers/V2_Organisatie. Geraadpleegd op 25-10-2019 op: <https://v2.nl/archive/articles/surfing-the-accident>.

7 Ibid.

8 Mieke Rijnders (2005). 'Uit de geschiedenis van het verzamelen'. In: *Kabinetten, galerijen en musea, het verzamelen en presenteren van naturalia en kunst van 1500 tot heden*. Zwolle: Waanders Uitgevers.

9 Met dank aan Marco te Brömmelstroet voor deze suggestie.

10 ICOM (2019) 'Museum Definition'. Geraadpleegd op 31-10-2019 op: <https://icom.museum/en/activities/standards-guidelines/museum-definition/>.

11 Met dank aan de deelnemers van de workshop *Mobility meets Philosophy* op 22-11-2019 bij RIVI in Den Haag voor deze suggesties.

wordt gegeven aan de eindeloos verschillende belevingen die mensen hebben van het ongeluk. De verscheidene herinneringen, associaties, gevoelens van vrees en verdriet, van nieuwsgierigheid, opwinding, en fascinatie die mensen ervaren bij het denken aan, of zien van een ongeluk. Een ruimte waar we het ongeluk laten zien zoals de filmstill van Bas Jan Ader: het bevroren moment waarop hij boven het water van de gracht hangt, het moment vlak voordat hij valt. Zodat we eindeloos kunnen kijken naar het moment van zweven, om zo het vallen te doorgronden.

Het ongeluk is een onontkoombaar onderdeel van de realiteit. Het ongeluk is beweging, en het uitiem onvoorspelbare. Wat nu als we het een volwaardig onderdeel laten zijn van onze beleefwereld, het proberen te zien en doorvoelen in al zijn complexiteit? Het een ruimte geven - al dan niet letterlijk begrepen - waar we het bewaren, onderzoeken en interpreteren, waar we het in zijn volle omvang tot ons door laten dringen. Het zal ons begrip van de wereld, waar het ongeluk een inherent onderdeel van is, doen vergroten.

Drie vragen naar aanleiding van het artikel:

- 1 Wanneer we het ongeluk begrijpen als stimulans van ontwikkeling en vooruitgang, zoals Paul Virilio voorstelt, zou het ongeluk dan een prominentere rol moeten spelen in verkeers- en mobiliteitsbeleid?
- 2 In hun analyse van ongevallenberichten laten Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet zien dat emoties en de verwijzing naar mensen doorgaans uit de berichtgeving worden weggelaten. Welke betekenis, en mogelijke waarde, zou het kunnen hebben als emoties en mensen worden teruggebracht in de wijze waarop we over ongelukken spreken in verkeers- en mobiliteitsbeleid?
- 3 Dit artikel pleit in navolging van Paul Virilio voor een 'enscenering van het ongeluk' om op die manier het ongeluk beter te doorgronden. Hoe zou een encenering van het ongeluk er volgens u uit kunnen zien?

HENK OOSTERLING is filosoof, auteur en betrokken bij verschillende maatschappelijke projecten. Hij is o.a. oprichter van het educatieve project Rotterdam Vakmanstad Skillcity en was tot 2018 hoofddocent filosofie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.



“Snelheid roept inderdaad
een goddelijk gevoel op”

Bewegen in het Antropoceen

Op weg naar een comobiel bestaan



Het denken over automobilititeit is volop in beweging. Wat voorheen letterlijk vanzelfsprekend was – niemand sprak erover, nagenoeg iedereen deed gewoon wat de anderen ook deden – is in zichzelf verstrikt geraakt. In de filosofie heten zulke fricties contradicties. In het managementjargon duiken ze op als paradoxen: dienend leiderschap of sociaal kapitalisme. Paradoxen ontstaan als het oude denken in zichzelf vastloopt en een nieuwe

denkwijze nog geen samenhang biedt. Wat is de fysieke paradox van de automobilititeit? De file. Individuele versnelling heeft tot collectieve stilstand geleid. Door de stikstofcrisis is ons denken over mobiliteit ecopanisich geworden: bij gebrek aan een integrale visie schiet de aanpak van infrastructurele problemen alle kanten op.¹ Valt de paniek te bezweren of is er een nieuwe oriëntatie nodig?

Paradigmashift: van sectoraal naar integraal

Spraken we vijftig jaar geleden uitsluitend nog over het ‘milieu’, nu heeft iedereen de mond vol van het ‘klimaat’. Wat aanvankelijk als een lokaal of regionaal, dus als een territoriaal afgebakend probleem werd gezien blijkt nu, door voortschrijdend inzicht in wereldomspannende, ecosystemische feedbackloops, een mondiale crisis. Wees Einstein er niet op dat een probleem niet kan

¹ Oosterling, Henk (2020). *Verzet in ecopanisiche tijden. Van ego-emancipatie naar eco-emancipatie*. Amsterdam: Lontano.

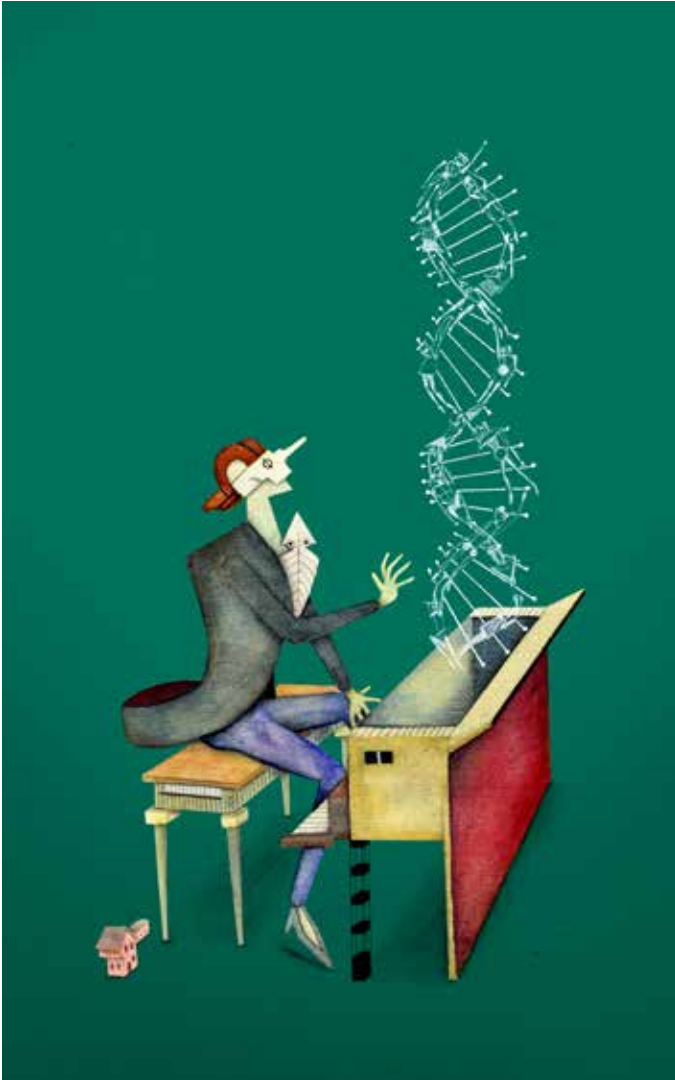
worden opgelost met de denkwijze die het heeft veroorzaakt? Gaan we met dezelfde denkwijze de automobiele paradox te lijf, dan is er maar één optie: meer asfalt. Zo'n lokaal-fysieke oplossing volstaat echter niet meer. We moeten onze achterhaalde mobiliteitsopvattingen zelf fileren om tot een integrale analyse en aanpak te komen. Er is ecopolitiek denken nodig om het *why*, *how* en *what* van onze mobiliteit anders te definiëren en in te richten. Een ecosystemisch doendenken waarmee we het ecopanische doemdenken pareren. Ik zal een poging wagen niet alleen enkele concepten maar ook een andere verbeelding aan te geven voor zo'n nieuwe denkwijze, zienswijze en zijswijze. Want pas als er nieuwe concepten en beelden worden ontwikkeld waarmee andere samenhangen zichtbaar worden, kunnen we scenario's inzetten die het mobiliteitsprobleem ecosystemisch inbedden.

In recente debatten over onze dichtgeslibde automobilititeit lijken de woordvoerders van bewoners, boeren, bouwers, bestuurders en beesten elkaars taal niet te spreken. Achterhaalde argumenten en gedateerde begrippen blijven opduiken. Ondanks wat sectorale speling – van rekeningrijden tot uitkooppremies voor boeren – wordt het stikstofprobleem door weinig partijen integraal geadresseerd. Iedereen lijkt te beseffen dat een revolutionaire shift naar het nieuwe bewegen niet zonder slag of stoot verloopt. Daarvoor wordt in nagenoeg elk beleidsstuk waarin van zo'n 'mindshift' gewag wordt gemaakt, gewaarschuwd. We willen wel anders bewegen maar zonder 'gedoe': geen extra kosten of inperking van onze bewegingsvrijheid. Ons comfort moet intact blijven. Toch gaat, zodra we onze paradoxale automobilititeit fileren, onvermijdelijk onze comfortabele levensstijl onder het mes. Na de operatie liggen de twee kostbaarste organen van wilsbekwame individuen op de snijtafel: autonomie en vrijheid. Maar hoe autonoom en vrij zijn we nog? Kan het strategische concept 'multimobilititeit' daar nieuw licht op werpen, zolang we niet uit onze comfortzone komen? Betekent *multi* niet gewoon meer van hetzelfde, maar dan net iets anders?

Comobilititeit: fysieke, sociale en mentale gezondheid

Wat komt er in beeld als we onze automobilititeit in een duurzame, integrale samenhang herdenken? Laten we deze ecosystemische inzet met het oog op duurzaam samenleven 'comobilititeit' noemen. Duurzaamheid is de toetssteen. Door excessief gebruik is dit begrip echter op sterven na dood. Hoe kan het nieuw leven worden ingeblazen? Bovenaan de verlanglijstjes van mensen die jaarlijks wereldwijd worden geïnterviewd over wat ze in hun leven belangrijk vinden staat nagenoeg altijd gezondheid. Optimale lucht-, water-, grond- en voedselkwaliteit wordt ook afgemeten aan de effecten voor de individuele en volksgezondheid. De WHO definieert gezondheid als 'een toestand van volledig *lichamelijk, geestelijk en sociaal* welzijn'. Deze drie aspecten lussen voortdurend in elkaar. Met een kloppende, zwerende vinger ben je op je werk voor je collega's niet te harden en valt concentreren je een stuk moeilijker. Energiebronnen, processen en technologieën zijn pas optimaal duurzaam als deze integraal het fysieke, sociale en mentale welzijn van zo veel mogelijk betrokkenen bevorderen. Onze vervoersmodi vallen onder fysieke duurzaamheid, maar ook onze individuele beweegpatronen, zij het op een andere schaal. Bij sociale duurzaamheid komt de omgang met en zorg voor anderen in beeld. Mentale duurzaamheid zegt iets over onze geestelijke gezondheid en ons creatief, lerend vermogen. Hoe zijn de twee laatstgenoemde aspecten in termen van comobilititeit te herdefiniëren?

Als we duurzaamheidsnotie herladen vanuit dit integrale gezondheidsperspectief lussen stikstofuitstoot, afnemende biodiversiteit en vliedschaamte terug naar overgewicht, ademhalingsklachten en filestress. Individuele beweegpatronen lussen via onze vervoersmodi en het internationale vracht- en reisverkeer door naar de klimaatcrisis. Onze eetpatronen zijn dan direct verbonden met het rondpompen van vlees, fruit en groenten over de hele globe. De problemen met exoten en virussen zijn evenmin los te denken van deze globale circulatie. In deze ecosystemische samenhang ligt de klimaatcrisis iedere ochtend op ons



eigen bordje. Zolang we deze afzonderlijke aspecten en schalen echter blijven scheiden en ze niet naar elkaar doorlussen, blijft multimobiliteit sectoraal vastlopen in fysieke, sociale en mentale fricties.

Fysieke fricties: verlichte lichamen

Hoe lopen we fysiek vast? Paul Virilio stelt in zijn dromologische (Grieks: *dromos* = renbaan) analyse van de relaties tussen macht, transport en toenemende snelheid dat het kernprobleem van iedere heerschappij een “voortdurend zoeken is van een ideale gewichtsloosheid”.² Wat betekent dat concreet? Lopen van Rotterdam naar Parijs vergt een enorme inspanning. Maar paarden, koetsen, fietsen, treinen,

auto’s, schepen en vliegtuigen hebben deze reis fysiek beduidend lichter gemaakt. Je zou kunnen zeggen dat transportmiddelen onze lichamen letterlijk ‘verlichten’. Inmiddels razen we vastgesnoerd in veiligheidsriemen over de snelweg, terwijl we *handsfree* met headphones deals met partners elders op de globe maken. Tegelijkertijd checken we het thuisfront met onze smartphone en voert de Tomtom ons naar een bestemming waar we nog nooit van hebben gehoord. Als ‘onbewogen beweger’ – Aristoteles’ paradoxale beschrijving van de goddelijke Demiurg - voelen we ons zo vrij als een vogel.

De moderne verlichting van de geest - een mentale verlichting - is door technologische innovaties van de Industriële en Digitale Revolutie dus gepaard gegaan met een fysieke verlichting. Echter, los van collectieve angsten die bij de introductie van een nieuw medium altijd opspelen, de doorwerkingen van dit fysieke comfort zijn ecosystemisch nauwelijks doordacht. Inmiddels beseffen we dat er naast weldadige effecten ook *collateral damage* is. Automobilititeit schaadt de fysieke gezondheid van allerlei soorten op vele schalen. Op een globale schaal staat het overleven van *homo sapiens* als soort op het spel, regionaal de biodiversiteit in schaarse natuurgebieden en lokaal, de fitnesscultuur ten spijt, ons eigen welzijn. We zitten de hele dag. Door de ontwrichting van eet- en beweegpatronen steekt obesitas inmiddels hart- en vaatziekten naar de kroon als levensbedreigende ziekte nummer één.

Sociale fricties: virtueel verstrikt

Waarom reizen mensen? Er is weliswaar in iedere cultuur een omslagpunt waar mobiliteit als ‘reizen’ een genot op zich wordt, maar in een historische terugblik is mobiliteit primair logistiek van aard. Mobiliteit is een netwerkverschijnsel. Je gaat naar je familie, vrienden, leraren, baas of klanten toe. Of naar een plek waar je samen met hen iets gaat doen. Met de introductie van pc, internet en smartphone is onze sociale actieradius nog eens exponentieel vergroot. Ook computers hebben in het sociale

² Virilio, Paul (1989). *Het horizon-negatief. Essay over dromoscopie*. Amersfoort: De Vrije Uitgevers, p. 39

verkeer onze fysieke interacties verlicht. Technologie is echter ambivalent: een zegen kan een vloek, een gift en gif worden. In sociaal opzicht worden sociale media asociaal, zodra de communicatie hufterig vertwittert.

Ook auto's zijn tegenwoordig virtueel ingebed. Het zijn digitale knooppunten geworden in het *Internet of Things* met het dashboard als databank. Heel *smart*, maar wat blijft er van onze individuele autonomie over als algoritmen en kunstmatige intelligentie ons letterlijk aansturen? Elon Musks integrale ambitie sluit zelfs alle vervoersmodi en -schalen op elkaar aan. De op het 5G-netwerk aangesloten, zelfsturende Tesla wordt gevoed door zonnepanelen op ons van een Powerwall voorziene huis van waaruit we reserveringen kunnen maken bij een Interplanetair Transport Systeem dat met spaceshuttles reguliere diensten naar de maan en Mars verzorgt. De politieke fricties van dit planetaire *smart grid* denken voor worden echter steeds duidelijker.³ Kortom, onze gedigitaliseerde automobilititeit verlicht niet alleen onze lichamen en onze sociale interacties, zij heeft fysiek en sociaal ook schaduwkanten.

Mentale fricties: verslavende vrijheid

Zodra automobilititeit ons denken stuurt en ons zelfbewustzijn formatteert, levert onkritische consumptie van technologisch comfort ons ook uit aan mentale fricties. Na de oorlog gaat automobilititeit als *a way of life* onze kijk op de wereld bepalen. Vrijheid wordt voor alles bewegingsvrijheid. Naast geluidsoverlast en disproportionele uitstoot gaat het debat rond Lelystad Airport over het vermeende recht op drie spotgoedkope vakantievluchten per jaar. Naast vlietschaamte bekruipt echter menigeen het verontrustende gevoel dat vrijheid, net als bij het autonoom rijden, in zijn tegendeel is omgeslagen. Zijn we niet verslaafd geraakt aan onze automobilititeit? In 1964 vatte Marshall McLuhan deze mentale kortsluiting speels samen in de slogan: *the medium is the message*. Zodra mobieltjes en auto's al onze dagelijkse interacties organiseren, beheren en faciliteren, worden ze, juist door die vanzelfsprekendheid,

onzichtbaar, onmisbaar en onbespreekbaar. Het wordt van een luxeproduct een basisbehoefte. Zo wordt een hulpmiddel door infrastructurele inbedding een doel op zich. Daarom staan we, als onze smartphone of auto gestolen is, met meer dan lege handen. We zijn onthand. We kunnen onszelf niet meer oriënteren. We worden panisch.



³ Zuboff, Shoshana (2019), *The Age of Surveillance Capitalism. The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. London, Profile Books.

Tweeslachtige antropocene conditie: radicaal middelmatig én interesse

Het 'auto' van automobilititeit betekent 'zelf' (Grieks: *autos*). Valt ons zelfbewustzijn samen met ons medium? Media hebben ons bestaan geradicaliseerd (Latijn: *radix* = wortel): het zijn de wortels waarmee we met de wereld vervlochten zijn. Dat geldt voor DNA sequencers, MRI-scanners en Hubbletelescopen. Deze tonen ons hoe wij als mens en hoe de wereld daarbuiten echt in elkaar zit. Maar wel op screens en interfaces. En zoals deze wetenschappelijke hulpmiddelen onze kijk op de wereld en op ons 'zelf' bepalen, zo bepalen smartphones en auto's als primaire behoeften op dagdagelijkse schaal ons levensritme. We leven op de maat van onze middelen. Dat wat we hebben uitgevonden, neemt ons op den duur de maat. In die zin zijn we radicaal middelmatig. Deze middelmatigheid is niet psychologisch, maar techno-psychologisch van aard. Donna Haraway kenschetste de mens in 1985 al als cyborg: een cybernetisch organisme. Hoe vreemd dat ook aanvoelt, dat lijkt mij technisch gezien de kern van onze huidige menselijke conditie. Gooi je smartphone weg en je snapt het.

Is die zijswijze nog te bekritisieren? Hannah Arendt kenschetst in 1958 de politieke kern van onze *human condition* als 'interesse': letterlijk een tussen (*inter*) zijn (*esse*). Interesse wijst psychologisch op een open, ontvankelijke gemoedstoestand. In politieke zin duidt interesse bij Arendt op het kritisch spreken en handelen in de publieke ruimte. Interesse activeert onze autonomie en vrijheid. Ontologisch - als zijswijze - wijst interesse erop dat het bestaan (*esse*) per definitie relationeel (*inter*) is: alles is met alles verbonden en werkt op elkaar in. Ecosystemisch opent interesse het zicht op de ruimte tussen fysieke, sociale en mentale duurzaamheid waarin deze op elkaar kunnen inhaken. Daarin ontplooit zich onze comobilititeit. Maar wat kunnen we na ruim zestig jaar met Arendts analyse van onze *human condition* in het naoorlogse tijdperk dat

geologen en klimatologen ondertussen het Antropoceen (*antropos* = mens) noemen?

Als we 'conditie' niet alleen als feitelijke toestand maar ook als bestaansvoorwaarde opvatten is onze conditie niet langer *human* - en derhalve evenmin *posthuman*, *transhuman* of *inhuman* - maar *antropoceen*. Als gevolg van technologische *collateral damage* is onze weinig duurzame levensstijl over honderdduizenden jaren af te lezen aan sedimenten van disproportionele hoeveelheden uranium, plastic, nitraat en CO₂.⁴ Net als technologie is onze antropocene conditie tweeslachtig. De duurzame kern is interesse. Maar ondanks het inzicht dat in globaal opzicht sociaal alles met alles verbonden en politiek alles op alles betrokken is, wordt ecosystemische interesse nog steeds sectoraal opgeknipt en politiek-economisch afgebakend. We denken nog in naties, opposities, hokjes en middelen, niet in ecosystemen, relaties, patronen en doelen. De paradigmatische omslag van onze even vanzelfsprekende als onkritische consumptie van technologisch comfort - radicale middelmatigheid - naar ecosystemische interesse vergt naast nieuwe concepten ook een andere verbeelding. In het hart van iedere zijswijze ligt naast een denkwijze immers ook een zienswijze. Iedere visie steunt op creatieve verbeelding.

Piramide als netwerk: van lineair-exclusief naar circulair-inclusief

Welk paradigmatisch 'denkbeeld' schraagt ons wereldbeeld en zelfbeeld? Even terug naar de stikstofcrisis. Op departementen is een van de grootste obstakels voor een integrale aanpak dat wat Jan Rotmans in *Omwenteling. Van mensen, organisaties en samenleving* (2017) 'silosering' noemt. Als we aan machtsverhoudingen denken - in het bedrijfsleven, bij de overheid maar ook in het onderwijs - visualiseren we altijd hiërarchisch gestratificeerde piramides met een strategische, tactische en operationele laag. De verticale bevelslijn die daar doorheen snijdt, is lineair-exclusief en top-down. Wil je 'hogerop komen' dan

4 Schuilenburg, Marc & Sjoerd van Tuinen (2019). *Leven in het antropoceen. Een handleiding*. Amsterdam: Boom.

moet je de sociale ladder 'beklimmen'. Maslows behoeftepiramide is een psychologische variant. Bloom plaatst ons creatieve vermogen bovenaan een piramide. Pas aan de top vindt respectievelijk zelf- of creatieve ontplooiing plaats. Het paradigmatisch denkbeeld dat deze zienswijze bepaalt, staat ook achter op de Amerikaanse dollar: een piramide met een oog erboven.

Iedereen begrijpt dat hokjes, schotten en drempels integraal beleid blokkeren. Een eco-geïnteresseerde, dus circulair-inclusieve participatiesamenleving is niet gebaat bij piramides met hun institutionele fricties. Piramides, zo stelt Niall Ferguson, worden steeds ontwricht en opengebroken door netwerken.⁵

Internet en neuropsychologie hebben ons doen inzien dat ons zelf een primair vernetwerkte conditie is. Netwerk is dan ook het paradigmatische denkbeeld voor het Antropoceen. Kate Raworth zet het in *Donuteconomie* (2017) in als focus voor een paradigmashift.⁶ In netwerken gaat het niet primair om (op)posities, maar om relaties. Niet om draagvlak maar om veerkracht. Zo werkt in onze antropocene conditie alles via feedbackloops op elkaar in. Zelfreflectie is dan een mentale feedbackloop die sociaal en fysiek wordt verknoopt. In deze circulair-inclusieve conditie zitten we niet in de knoop, wij zijn per definitie een knoop in netwerken. Het versterken van deze relationele patronen vanuit interesse breekt onze radicale middelmatigheid open.



⁵ Ferguson, Niall (2018). *The Square and the Tower: Networks, Hierarchies and the Struggle for Global Power*. New York: Penguin.

Comobiliteit: mediawijs en ecowijs doendenken

Wat zegt dit over de randvoorwaarden van een mobiliteitstransitie? We moeten anders leren kijken, denken en doen. Je kunt daarmee niet vroeg genoeg beginnen. De pedagogische basis is dan ook ander onderwijs. Ecosystemisch doendenken vergt nu eenmaal andere skills. Op de UNESCO schaal voor de '21st Century Skills' zijn dan naast 4 C's – *communication, collaboration, creative innovation, critical thinking* – twee nieuwe geletterdheden (*literacies*): mediawijsheid en ecowijsheid.⁷ De meest infrastructurele 'skill' is echter *life long learning*, een leven lang leren. Dat geldt voor mensen, maar ook voor organisaties. Binnen institutionele hiërarchieën zal informatie en expertise gaan circuleren en is iedere deelnemer betrokken. Dat is geen bottom-up aanpak. Die is net als een top-down aansturing lineair-exclusief. Om voortdurend integrale afwegingen te kunnen maken zal comobiliteit institutioneel verankerd worden via de circulair-inclusieve uitwisseling van informatie en expertise door alle lagen heen. Zo verandert een piramide in een lerende organisatie en wordt silosering doorbroken.

De politieke consequenties zijn verrijkend. Gaat Rotmans er in zijn transitie scenario's nog vanuit dat er in de 'derde industriële revolutie' een omslag plaatsvindt 'van bezit naar gebruik en van lineair naar circulair'⁸, Thomas Rau zet in zijn circulair-inclusieve scenario Turntoo, een stap verder: gebruik wordt herijkt als relationele dienst. Mobiliteit 'as a service' (MaaS) heet dat in de rapporten die omzichtig 'gedoe' willen vermijden. In een doendenken kunnen we echter niet om 'gedoe' heen. Dit zal zelfs revolutionair zijn, als we 'revolutie' eco-emancipatoir herdefiniëren. We hebben namelijk geen Circulaire Revolutie nodig, maar revolutionaire circulariteit. Uiteindelijk zullen we, mediawijs en ecowijs, bij alles wat we denken en doen leren doorlussen naar het hart van onze comobiliteit: samenleven.

6 Raworth, Kate (2017). Donuteconomie. In zeven stappen naar een economie voor de 21e eeuw. Amsterdam: Nieuw Amsterdam, p. 121, 166.



DAAN ROOVERS is sinds 29 maart 2019 Denker des Vaderlands. Daarbij wil zij zich inzetten voor 'publiek denken': hoe kunnen wij gezamenlijk verder komen? Daarnaast is ze trainer aan de Denkademie en doceert ze aan de School of Life en de Universiteit van Amsterdam. Tot 2015 was zij hoofdredacteur van *Filosofie Magazine*.

“Opvallend: de gewonnen tijd wordt niet besteed aan een langer bezoek”

Vrijheid is benzine?

‘Als we overal terug moeten naar 100, dan heb je de poppen aan het dansen. Daar word je gek van. Vroeger was 80-100 kilometer per uur prachtig, maar met de huidige moderne auto’s zit je jezelf op te vreten als je niet harder mag¹, aldus verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen over de verlaging van de maximumsnelheid op alle snelwegen. Dat bij uitstek de vroem-partij VVD, die een paar jaar eerder met veel bombarie de maximumsnelheid

verhoogd had naar 130, zich niet veel later met diepe weezin genoodzaakt ziet deze terug te schroeven naar 100 kilometer per uur is ironisch, maar het laat ook zien dat beleid rondom snelheid en snelheidsbegrenzing niet alleen gaat over politieke en economische impact. Snel, sneller, snelst betekent veel meer dan een toenemende tijdwinst. Snelheid en versnelling beïnvloeden direct onze bewegingsvrijheid en hebben daardoor ook een existentiële betekenis.

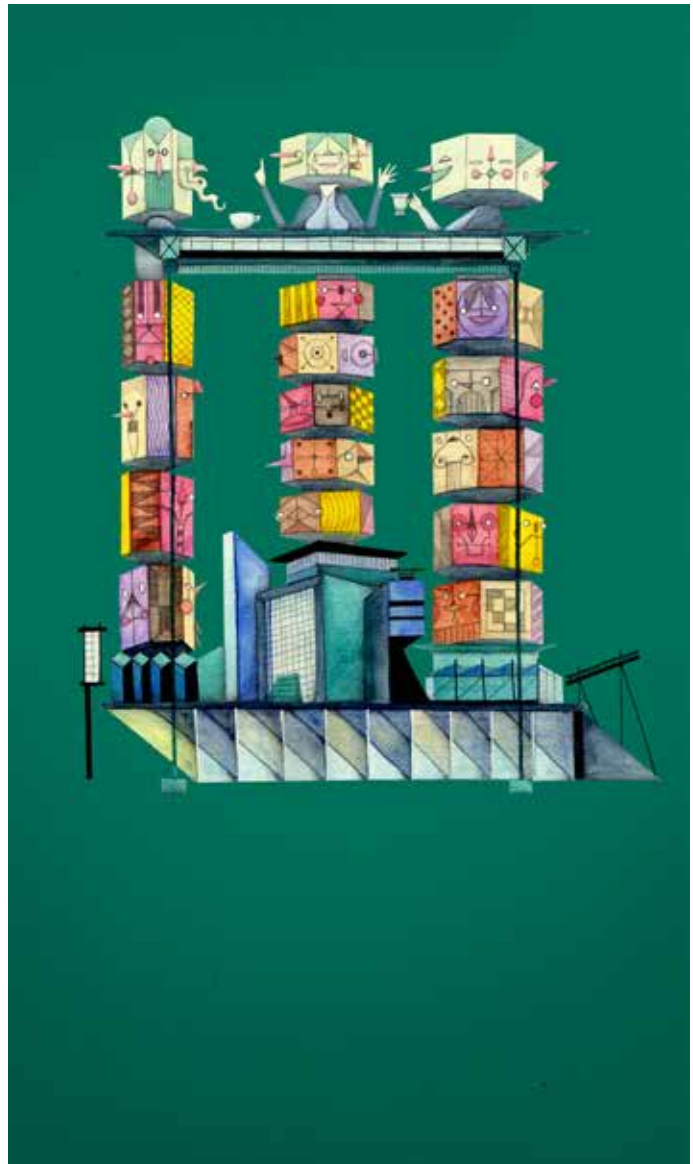
Misschien is het leerzaam om even uit te zoomen en terug te gaan naar het begin van die ervaring van ‘versnelling’. De eerste ‘verkeerspsycholoog’ uit de geschiedenis lijkt me zonder twijfel Marcel Proust. In zijn wereldberoemde *À la recherche du temps perdu* (1907-1922) reist hoofdpersoon Albertine met haar geliefde voor het eerst een dagje met een auto in plaats van met de vertrouwde koets met paarden. En dan blijkt dat ze op een dag niet één, maar wel twee verschillende dorpen kunnen bezoeken. ‘Dan

¹ Algemeen Dagblad, 1 november 2019.

gebeurt er iets onverwachts. Albertine, die nog maar enkele uren eerder niet wilde geloven dat je twee dorpen op een enkele dag kunt aandoen en dus een dag gewonnen heeft, krijgt plotseling haast. Op bezoek in het ene dorp werpt ze haar geliefde een blik toe om duidelijk te maken dat ze niet veel langer kunnen blijven. Ze moeten immers nog naar het tweede dorp. De reisgenoten sparen tijd uit door sneller te reizen dan met een koets, maar gebruiken die om een langere reis te maken en meer bestemmingen aan te doen.²

En zo wordt Albertine de eerste vrouw met haast, een moderne reiziger met nieuwe afwegingen en andere prioriteiten. Opvallend: de gewonnen tijd wordt niet besteed aan een langer bezoek of een extra wandeling. Nee, het bezoek wordt juist korter! De extra tijd besteden ze aan een langere reis: 'De horizon komt niet dichterbij, maar schuift naar achteren'.³ De snelheidswinst schiept nieuwe mogelijkheden en verwachtingen.

Mobiliteit is meer dan alleen bewegingsvrijheid; het is synoniem voor vooruitgang, voor mogelijkheden en nieuwe horizons, schrijft de Duitse filosoof Peter Sloterdijk in *Eurotaoïsme*: 'Vooruitgang is voor ons slechts denkbaar als beweging die tot een groter bewegingsvermogen leidt, voor zover wij als moderne subjecten vrijheid a priori als bewegingsvrijheid opvatten'.⁴ De beste verbeelding van vrijheid als bewegingsvrijheid is, volgens Sloterdijk, de auto. Niet alleen een sterke accelerator van het dagelijks leven, maar ook een die je zelf bestuurt en die uitnodigt om als een verlengstuk van jezelf beschouwd te worden: 'Wie auto rijdt, (...) voelt hoe zijn kleine ik een grote zelf wordt dat van de hele wereld van de snelwegen ons vaderland maakt en ons ervan bewust doet worden dat wij tot meer voorbestemd zijn dan tot het half dierlijke bestaan van voetganger'.⁵ Eindelijk ontstijgen we het dierenrijk, via de automobilititeit. En we hebben, via het stuur van de auto, de richting van ons leven in eigen hand. Vrijheid is benzine - korter kunnen we de



tweede helft van de twintigste eeuw niet samenvatten.

Het is een misverstand te denken dat mobiliteit alleen over beweging gaat. Mobiliteit gaat óók over vrijheid. Het begrenzen van de snelheid wordt als een regelrechte beknutting van die vrijheid ervaren. En zie daar maar eens draagvlak voor te krijgen. Politici gaan deze discussie over mobiliteit dan ook liever uit de weg, en hebben een aantal strategieën om dit debat

2 *De haast van Albertine. Reizen in een technologische cultuur: naar een theorie van passages*, Peter Peters, Uitg. De Balie, Amsterdam 2003, p.23.

3 P.Peters (2003), p.23.

4 *Eurotaoïsme*, Peter Sloterdijk, uitg. Arbeiderspers, Amsterdam 1991, p.31.

5 P.Sloterdijk (1991), p.38.

zoveel mogelijk buiten de politieke arena te houden. Ten eerste: afschuiven op een commissie. Onder aanvoering van premier Rutte deden veel politici de 100-km-maatregel direct af als een 'rotmaatregel', die rechtstreeks voortkwam uit een dwingend advies van het rapport *Niet alles kan*. De verantwoordelijke politici schuilden maar al te graag achter de brede rug van de commissie-Remkes met als excuus: het moet van Remkes. Niet echt een manier om een gesprek in de samenleving op gang te brengen of om draagvlak te creëren. Een tweede manier van het depolitiseren van het mobiliteitsdebat is het verantwoordelijk maken van de polder voor het proces en de uitkomsten - zie de vorig jaar ingestelde 'klimaattafels'. Daaraan namen vele mensen plaats, maar die mensen waren niet zomaar burgers, maar belangengroepen en bedrijven. Aan de sectortafel Mobiliteit schoven onder andere de ANWB, BOVAG, NS, de Fietzersbond, de Nederlandse Vereniging van Autoleasemaatschappijen, de Vereniging Elektrische Rijders, en nog een twintigtal andere organisaties aan. Kortom, bijna allemaal vervoerder, of verenigingen met elk hun specifieke kijk op én belang in vervoer en mobiliteit. De deelnemers aan zo'n tafel zijn dan, zoals te verwachten, niet primair bezig met een algemeen belang, maar met hun eigen particuliere belang - op basis waarvan ze nota bene ook waren uitgenodigd! - dat ze zo goed mogelijk proberen te waarborgen en waarvan ze zo veel mogelijk willen realiseren. Dat is politiek reduceren tot de uitruil van economische belangen. De betrokkenen hebben misschien *verstand* van mobiliteit, maar ze hebben zeker ook allen *belang* bij bepaalde uitkomsten van die tafel. Zijn dat de aangewezen partijen om echt opnieuw na te denken over de functie en het ideaal van mobiliteit in relatie tot onze klimaatopdracht in de komende tien jaar? Hoe onafhankelijk kunnen zij denken? Het risico van het uitbesteden van politieke besluiten aan de polder is dat je niet verder komt dan hooguit wat subtiele aanpassingen op de status quo.

Ik denk dat het aan het politieke debat rondom mobiliteit op twee punten schort. Ten eerste ten aanzien van het proces: de besluitvorming ligt voor een belangrijk deel op tafel bij partijen

die er ook financiële belangen bij hebben. Ten tweede, deels als gevolg van het eerste probleem: juist omdat de huidige 'stakeholders' gevraagd wordt actief mee te denken, is het moeilijk om buiten de status quo te denken. De toekomst is al snel het verlengstuk van het heden, als we deze laten definiëren door de organisaties die er nu belang bij hebben. Dat weerhoudt ons om echt nieuwe idealen ten aanzien van ons huidige idee van mobiliteit te ontwikkelen.

Het proces

Allereerst het probleem van het politieke proces. Onze democratische besluitvorming kent een lange traditie, van tenminste twee eeuwen, sinds de Franse Revolutie. De typisch Nederlandse invulling daarvan noemen we ook wel het poldermodel: praten met vertegenwoordigers van belanghebbende partijen om zo tot een gedragen consensus te komen. We hebben er in het verleden grote delen van het land mee drooggelegd, maar de laatste decennia ook akkoorden gesloten tussen werkgevers en werknemers, bijvoorbeeld. Een bewezen succesvol model dat toch, beweer ik, ongeschikt is om draagvlak te creëren voor acute actuele vraagstukken met een grote maatschappelijke impact, zoals CO2-reductie. Niet omdat een democratie te veel overleg vergt om een radicale koerswending door te maken, zoals het laatste jaar, onder andere na de mislukte klimaatop in Madrid, veelvuldig gesuggereerd is. (Het is ook de meest gestelde vraag aan mij als Denker des Vaderlands het afgelopen jaar: denkt u dat onze democratie in staat is om echt grote problemen zoals het klimaatprobleem aan te pakken?) Mijn stelling is dat onze democratie juist te weinig overleg kent om draagvlak en actieve betrokkenheid van de burgers te creëren. We zijn, denk ik, in de loop van de afgelopen twee eeuwen, iets te gemakkelijk vertrouwd geraakt met het idee dat de politiek een apart bedrijf is dat ver van ons af staat en waaraan wij onze beslissingen uitbesteden. Bij grote maatschappelijke vraagstukken is onze eerste reactie vaak: wat doet de politiek? Maar hoe terecht is het om een sluitend antwoord op maatschappelijke vragen uit Den Haag te verwachten? Wat weten zij wat wij niet weten?

In een heel andere tijd, in een heel andere staat en in een heel ander type democratie worstelde Socrates al met zijn ambivalentie ten aanzien van de democratie, en ik denk dat we iets daarvan vandaag nog kunnen herkennen. In de dialoog *Protagoras*, een van de vroege dialogen van Plato, discussieert Socrates met een aantal voorbijgangers over welke verschillende soorten talenten en experts de samenleving kent, en over de vraag welke kennis te onderwijzen is. Als het over scheepsbouw gaat of om stedenbouw, zegt Socrates, hebben we geen enkele moeite om in onze samenleving de experts aan te wijzen, en op hun oordeel te vertrouwen. Daarvoor hebben wij de scheepsbouwer en de bouwmeesters. Maar, zo vraagt Socrates zich af, als het om politiek en moraal gaat: wie zijn dan de experts? Op wiens oordeel kunnen we ons verlaten? Socrates discussieert hier een tijdje over met een aantal mannen en stelt dan: in politiek en moraal bestaan geen echte experts. Je kunt je daar uiteindelijk niet echt in bekwamen. Niemand kan voor mij bepalen wat rechtvaardig is, of wat moed is. Scheepsbouwers kunnen beoordelen wat een goed schip is, maar wie kan beoordelen wat een goed besluit is, of wat sociaal handelen is? Dat oordeel kun je niet uitbesteden aan deskundigen. En dan is de conclusie onafwendbaar: dat is goed en slecht nieuws tegelijk. Het slechte nieuws is dat we het bestuur van de stad of het land niet zomaar kunnen overlaten aan een groep van echte deskundigen, terwijl we zelf weer rustig gaan slapen; aan mensen die er echt verstand van hebben, want die mensen bestaan helemaal niet. Het goede, of redelijke nieuws, is dan: het is aan ons allen. Aan ons allen en aan niemand anders. Dat noemen we democratie, en er is geen alternatief. Hoezeer we het landsbestuur ook zouden willen overlaten aan een paar experts: dat zou een illusie zijn, want die zijn er niet.

Natuurlijk, het Athene uit de Oudheid kende een heel andere democratie. Het was een directe democratie, waarbij de stemgerechtigde mannen, een 'vrijgestelde klasse' (inderdaad alleen mannen, en alleen van een bepaalde klasse), het politieke handwerk per toerbeurt onder elkaar verdeelden, een soort politieke dienstplicht. En

wie bij de volksvergadering aanwezig was, mocht meebeslissen. Er was geen rechtsstaat, er bestond geen scheiding der machten, en stemrecht was er dus alleen voor een heel beperkte groep. Die democratie was in vele opzichten minder ontwikkeld dan de onze. Maar toch blijkt ook voor ons dezelfde vraag: kunnen wij ons politieke oordeel uitbesteden aan iemand die er meer verstand van heeft dan wijzelf?

Onze vorm van representatieve democratie stamt uit de achttiende eeuw, maar om de politieke macht te vormen en te legitimeren pleitte Jean-Jacques Rousseau destijds, geïnspireerd door de oude Grieken, voor een gemengd systeem van verkiezingen en loting. Het lot zou een deel van de burgers aanwijzen en afvaardigen in de volksvergadering. Dat idee van een meer directe vorm van democratie - ook nog altijd populair in de tijd van Rousseau, heeft onder andere de Vlaamse schrijver David van Reybrouck geïnspireerd om met het model van meer directe vertegenwoordiging te gaan experimenteren, zoals bijvoorbeeld in een G1000.

Dat type actieve inspraak en betrokkenheid van burgers is de laatste eeuwen grotendeels op de achtergrond geraakt. Wij zijn politiek gaan zien als het maken en uitvoeren van beleid, maar dat is eigenlijk een heel technocratische reductie. Politiek bestaat dan vooral uit uitvoering, in plaats van spreken over hoe een goede samenleving eruit zou moeten zien. Sinds de jaren negentig zijn we regeren gaan zien als een vorm van management: de BV Nederland. De 'managers' uit Brussel en Den Haag spreken met de 'stakeholders' uit de sector en suggereren daarmee een maatschappelijk draagvlak te creëren. Maar staat dit type management niet juist haaks op het democratisch proces? Waarom niet gewone, belangeloze burgers aan tafel zetten? Luister in de politiek vooral naar de raadgevers zonder directe belangen, zou Aristoteles zeggen.

Het idee van sterkere burgerbetrokkenheid is inmiddels ook aangekomen bij de Franse president Macron. Hij heeft, onder andere op aanraden van Van Reybrouck, nu een burgerraad geïnstalleerd. Van september 2019 tot januari 2020 buigen 150 gelote burgers zich over



de vraag hoe CO₂ uitstoot in 2030 met 40% kan worden teruggedrongen op een sociaal rechtvaardige manier. De voorstellen die zij doen worden in een referendum of aan het parlement voorgelegd.

Het ideaal van mobiliteit

Mijn tweede suggestie gaat over het herformuleren van het ideaal van mobiliteit, kort gezegd de formule: vrijheid is benzine. Is daarvoor niet een alternatief denkbaar? Als de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen, ook wel bekend als de Brever-wet, klopt dan is investeren in (snel)wegen en spoor in feite een stimulans voor mensen om nog meer kilometers te maken. De Brever-wet luidt dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen. Al decennialang reizen mensen over de gehele wereld zo'n zeventig tot negentig minuten per dag. Doordat de snelheid van vervoermiddelen is toegenomen en de infrastructuur is verbeterd, legt men de laatste jaren dus steeds meer kilometers af, in diezelfde tijd. Denk nog maar eens terug aan Prousts Albertine. En zij werd daar behoorlijk onrustig van.

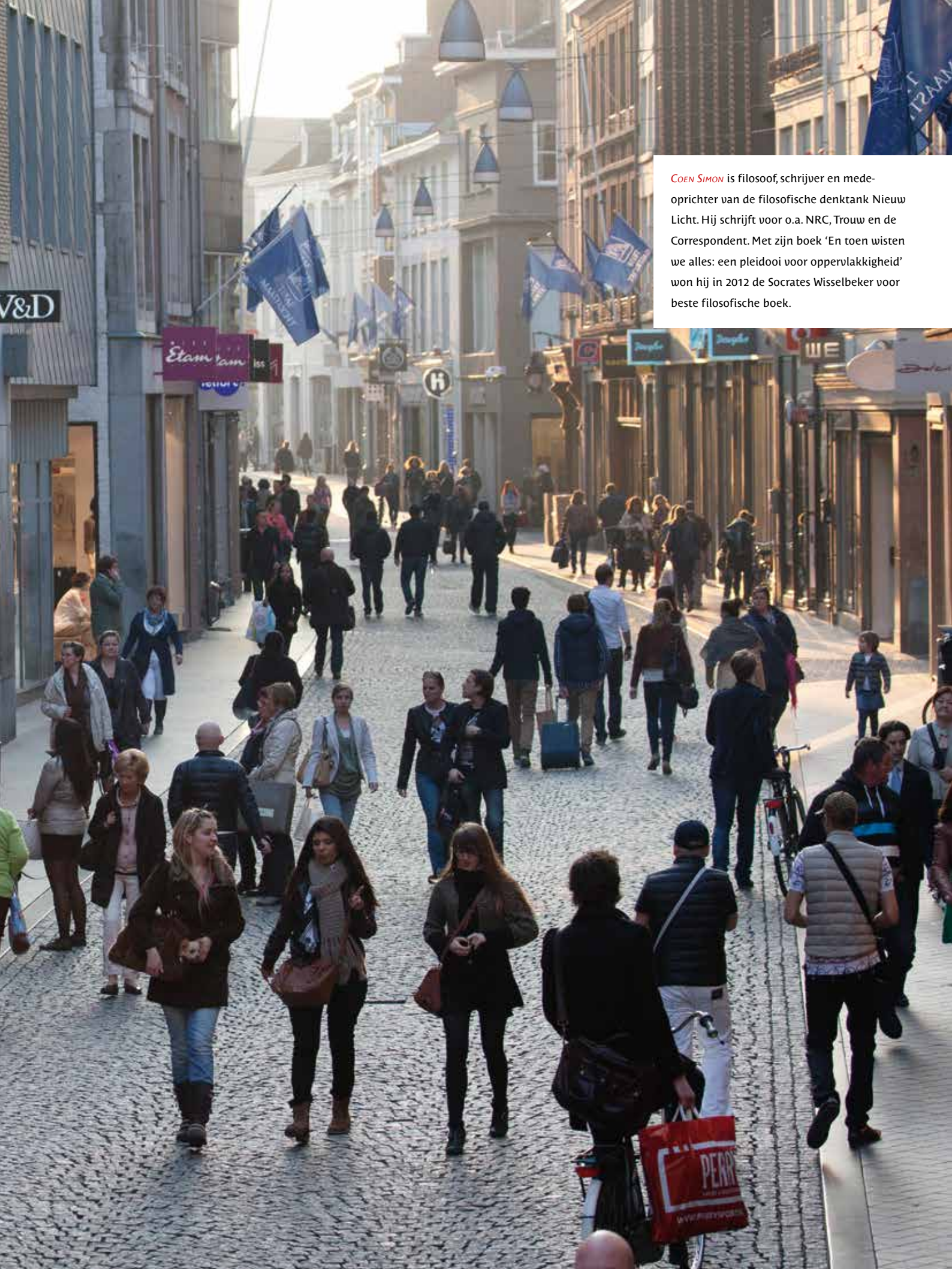
Als we dit eens even goed tot ons laten doordringen, wat betekent dit dan voor mobiliteit? Is een grotere bewegingsvrijheid dan nog altijd het ideaal voor vooruitgang, of zijn er alternatieven denkbaar? Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving Daan Zandbelt formuleerde onlangs zo'n alternatief: laten we in plaats van een grotere mobiliteit streven naar meer 'nabijheid'. Mobiliteit is geen doel, het is een middel om andere mensen, andere voorzie-

ningen te bereiken. Maar als we de bebouwde leefomgeving zo inrichten dat zoveel mogelijk voorzieningen in de nabije omgeving zijn, is er veel minder mobiliteit nodig. In de gigantische, moderne Chinese steden wordt al zo gedacht, en hoewel de uitvoering die zij kiezen misschien niet bij ons Europese idee van wonen past (die kolossale woontorens om maar wat te noemen), is het inspirerend om te onderzoeken hoe je via stedenbouw en stadsplanning het aantal fossiele kilometers kunt reduceren. Als bewegingsvrijheid betekent dat alle voorzieningen die je heel regelmatig nodig hebt binnen pakweg 45 reis-minuten te bereiken zijn, kun je ook compacter bouwen en leven ambiëren. Vrijheid was ooit benzine, vrijheid wordt dan nabijheid.

Het is maar een voorbeeld. Nederland, als klein, overzichtelijk en goed ontwikkeld land, is een ideale bodem om verschillende idealen met betrekking tot mobiliteit opnieuw te bedenken. Mobiliteit kan in het teken van nabijheid staan, of van landschappelijke en ruimtelijke schoonheid, of juist in het teken van gezondheid. Nederlanders wonen gemiddeld 22 km van hun werk. Fietsen zal niet voor iedereen een optie zijn. Maar uitbreiden van (snel)wegen en spoor is in feite meer beweging stimuleren en ook het feit dat mensen daardoor verder van hun werk gaan wonen. Terwijl elke kilometer die op fiets wordt afgelegd niet alleen goed is voor de CO₂-uitstoot, maar ook voor het fysieke en mentale welzijn. Nog één keer Peter Sloterdijk: 'Op de fiets wordt een mens optimistisch. Dan ervaar je dat willen, kunnen en uitvoeren één kunnen zijn (...). Dan wil je wel juichen: *Es geht, es geht, es geht!*'⁶

Laat daar eens een groep 'vrijgestelde' burgers, zonder directe economische belangen over discussiëren. Wat vinden we in het kader van mobiliteit belangrijk in dit land? Niet alleen voor nu, maar ook over tien jaar. Wat wordt het geluid van de toekomst: wordt dat vroemmm!, of: es geht!?

⁶ Filosofie Magazine, 2003, nr.9.



COEN SIMON is filosoof, schrijver en mede-oprichter van de filosofische denktank Nieuw Licht. Hij schrijft voor o.a. NRC, Trouw en de Correspondent. Met zijn boek 'En toen wisten we alles: een pleidooi voor oppervlakkigheid' won hij in 2012 de Socrates Wisselbeker voor beste filosofische boek.

“Wat is het verschil tussen bereikbaarheid en nabijheid?”

Afstand bewaren in Asynchronotopia

Weg uit de actualiteit

Mijn dochter zit naast me in de auto onderweg naar het huis van haar moeder. We kijken voor ons uit. Ik op de weg en zij op het scherm van haar telefoon. Ze heeft afgesproken met een vriendin om samen naar Bedum te fietsen voor hun HPV inenting – de prik voor meisjes van dertien. Al wonen we inmiddels in de stad en hadden ze ook bij mij om de hoek naar de GGD gekund, omdat ze hun eerste prik een half jaar eerder samen haalden

in het dorp tien kilometer ten Noorden van Groningen, willen ze dat nu weer. Ze praten erover alsof het iets van vroeger is.

We zijn aan de late kant en de vriendin appt dat ze al voor de deur staat. Mijn dochter filmt vanuit het berichtenvenster van haar telefoon hoe we de straat inrijden en de fiets van de vriendin voor de deur zien staan, en vlak voor ik de auto stilzet tikt ze op verzend. De vriendin kijkt lachend op van haar telefoon als mijn dochter uitstapt. Ze begroeten elkaar zwijgzaam. Onderweg zullen ze voornamelijk kletsen over TikTok, Instagram, over andere sociale media en over de vriendinnen die ze volgen en over volgers die hen volgen.

Ik verzette me bij de intrede van de mobiele telefoon, eind jaren negentig, tegen de nieuwe ontwikkeling omdat ik niet altijd bereikbaar wilde zijn, maar vooral omdat ik niet wilde dat de wereld altijd bereikbaar was. Ik was bang dat een gevoel van nabijheid zou verdwijnen. Dat klinkt wat tegenstrijdig, maar het is wel wat er is gebeurd. De introductie van de mobiele technologie heeft de ervaring van de leefomgeving drastisch veranderd: zeker sinds de

smartphone ben je nooit exclusief aanwezig in een situatie, er is altijd een uitweg. Niet simpelweg wat afleiding, maar een echte uitweg, naar een aanwezigheid in een andere sociale sfeer. Kortom, een grote bereikbaarheid, maar minder nabijheid.

Toen ik begin jaren nul voor werk veel van huis was gaf ik het verzet tegen de mobiele telefoon al op – mijn zelfstandige onderneming moest tijdens de lange treinritten naar de Randstad en terug immers wel bereikbaar blijven. En inmiddels ben ook ik het grootste deel van de dag online. Toch, als ik mij vergelijk met de generatie die is opgegroeid in een online-wereld merk ik dat mijn gebruik van het middel nog steeds meer dan voor hen een instrumenteel karakter heeft. Al blijf ik in koffiepauzes ook wel eens hangen in de virtuele wereld van mijn avatar op Instagram, Twitter, Facebook en Wordfeud, de smartphone blijft een middel dat mij ten dienste staat om me in de nabijheid van een andere wereld te brengen die ook offline bestaat.

Veel vaker is de smartphone niet meer die online schakel tussen twee offline werelden, maar alleen een toegang tot een opzichzelfstaande online werkelijkheid. En in die toepassing heeft de smartphone als middel een fundamenteel ander karakter gekregen. Ik heb niet over het idee dat het leven online minder hecht en minder echt zou zijn, dan dat wat we offline meemaken. Het online contact in de familie-app kan het offline-contact op de familie aangelegenheden versterken. Zo werd ook het contact met mijn moeder dat sinds ik uit huis ging spaarzaam was geworden, door het sms'en hechter dan het lange tijd was geweest. De digitale berichtjes voorzagen in informatie die het analoge contact daarbuiten meer context en diepgang gaf.

De ingrijpende veranderingen van ons digitaliserende mensenpark moeten worden gezocht in het feit dat veel online technologie steeds minder een zogenaamd *middel* karakter heeft en meer een opzichzelfstaand doel is. Dit verandert onze verhouding tot het middel. En met een analyse van deze omgang met de middelen wil ik laten zien dat een hedendaags



mobilitetsvraagstuk meer dan over asfalt, energie en duurzaamheid, moet gaan over informatie en burgerlijke betrokkenheid.

Wat er veranderd is in onze verhouding tot het middel is alleen te begrijpen als we inzoomen op de paradoxale aard van ieder middel. Ondanks de aanduiding met sociale *media* hebben de online conversatiemiddelen nog nauwelijks de klassieke functie van het middel: de technische schakel die het contact met de wereld tot stand brengt. De verfijning van de online technologie stuit op de grenzen van de zogenoemde middel-paradox, die luidt: elk middel is erop gericht zichzelf op te heffen in onmiddellijkheid. Een middel dankt zijn bestaansrecht immers aan het succesvol bereiken van het beoogde doel. Hoe *onmiddellijker* een middel werkt hoe zuiverder het middel. Althans zolang het middel blijft bestaan. Volgens zijn eigen logica zou het beste middel geen middel zijn, maar daarin klinkt meteen de paradoxale onmogelijkheid door.

Mutatis mutandis geldt voor elke afstand dat deze alleen kan worden overbrugd als de afstand in zekere zin wordt bewaard. Precies in die 'afstandshouding' zit de mogelijkheid tot intiem contact. 'De brug vertegenwoordigt', volgens de Duitse filosoof Georg Simmel (1858-1918), 'een esthetische waarde in de mate waarin zij de verbinding van wat gescheiden was niet alleen feitelijk en in haar praktische doelmatigheid tot stand brengt, maar deze verbinding bovendien onmiddellijk present stelt.' Feitelijke afstand wordt zichtbaar in de overbrugging. En in de middelen die de overbrugging tot stand brengt kan ook de mate van intimiteit worden gepresenteerd. *If you needed me*, zingt Townes van Zandt, *I would come to you / I would swim the seas / For to ease your pain*. Het technische middel (zwemmen) waarmee de afstand (de wereldzeeën) wordt overbrugd drukt de intimiteit van het contact uit.

Mobiliteit moet worden gedacht vanuit het bewaren van afstand. Niet alleen een geografische afstand, maar ook een chronografische (een tijdelijke) en empathische (emotioneel invoelbare) afstand. Allemaal met hun eigen kwaliteit. Dat optimalisering van bereikbaarheid de kwaliteit van geografische afstand niet onberoerd laat, zien we dagelijks in Amsterdam, Venetië en Giethoorn waar lokale economieën zijn overgenomen door een niet-lokale toeristenindustrie, of gewoon daar waar bossen verdwijnen ten bate van snelwegen. Maar de invloed van de online-technologie van de sociale media heeft ook de kwaliteit van de chronografische afstand tot elkaar veranderd doordat we elkaars pseudo-actuele verhalen op zelfgekozen momenten kunnen afspelen. De vluchtige aard van de 'geschiedenissen' dehistoreert de ervaring van het vertellen. Dat heeft een rechtstreekse invloed op de intimiteit van een vertelling, omdat een verteller oorspronkelijk met een onthulling het vóór met het erna verbindt. De verteller is de overbrugging van het verleden naar de toekomst. Maar bij livestreams en uit de context getilde 'verhalen' is deze verteller verdwenen of gemarginaliseerd. Het ontbreken van een onbetwistbare bron en een evident vertelraam is de nieuwe context van onze informatie. Van de dagelijkse stroom

aan filmpjes, foto's, oproepen, verontwaardigheden en nieuwsberichten ontbreken zowel duidelijke coördinaten in tijd en plaats als een eensluidende boodschapper en een geadresseerde. Dat kan komen doordat een livestream de nabije actualiteit opsloort, zoals het bijna realtime verslag van de ontmoeting van mijn dochter en haar wachtende vriendin, maar ook door het blijven hangen van een 'actualiteit' als schokkende berichten viral gaan. Een even wrang als illustratief voorbeeld is het bericht van een man die zijn vriendin onder water ten huwelijk vraagt en dan verdrinkt. Nog steeds kun je in het nieuwsbericht ('Man verdronken na aanzoek onder water in Tanzania') het filmpje aanklikken, waarop je hem met snorkel en flippers voor het raam van het onderwaterhotel zijn hinnikende vriendin een aanzoek ziet doen met een ring en een in plastic verpakt briefje dat hij tegen het raam drukt: 'I can't hold my breath long enough to tell you everything I love about you.' Dat het gehinnik de omlijsting van een aangekondigde dood vormt, komt omdat de vrouw die het aanzoek krijgt – hoe romantisch! – het moment zelf met haar mobiel vastlegt en op Facebook plaatst. Een van de nieuwssites waarop de beelden nog steeds te zien zijn, doet de geruststellende waarschuwing: 'Als je twijfelt om de video te kijken: de beelden stoppen op het moment dat er nog niks ernstigs aan de hand lijkt.' Hier zie je het faillet van de verteller. Want niet alleen de man, maar ook de tot in de eeuwigheid hinnikende vrouw kan het verhaal niet naverellen.

Neil Postman schreef al in *We amuseren ons kapot* (1984) dat elke actualiteit een product van onze technologische verbeelding is. 'Culturen die niet zulke razendsnelle media hebben – culturen bijvoorbeeld waarin rooksignalen het snelste middel voor informatieoverdracht vormen – kennen geen "actualiteiten". Als er geen medium is om de actualiteit te creëren, bestaat ze eenvoudig niet.' Maar met de asynchrone snelheden van de huidige media lost de actualiteit uiteindelijk weer op in rook – of moet ik zeggen in the cloud? Ik volgde tijdens het schrijven van dit stuk op WhatsApp en Instagram het live verslag van een bruiloft waar ik om meerdere redenen niet bij

kon zijn, maar wel voor was uitgenodigd. De ‘actuele’ beelden doken de dagen erna nog een tijdje op in wat online ‘verhalen’ heetten. Veel van het leven heeft zich op deze wijze verplaatst naar een losgezongen ruimte: een asynchronotoop. En veel van het leven vindt in die zin *nooit* meer *plaats*: niet op een gegeven moment en niet ergens. Dat bereikbaarheid in tijd (chronos) de intieme afstand kan veranderen, geldt ook voor de bereikbaarheid van het gevoel. Doordat de berichten die in de nieuwe media circuleren niet exclusief voor de ontvanger zijn bedoeld, wordt ook de inhoud van de boodschap diffuus. Voor wie is dit bedoeld? Om geraakt te worden moet er blijkbaar ook een zekere of afgewogen afstand zijn. Schrijver en columnist Bas Heijne geeft in *NRC* (2 november, 2019) blijk van deze intuïtie. Hij ziet online weliswaar steeds meer authentieke emoties, ‘echte pijn, echt verdriet, echte wanhoop’, maar ze ‘komen in een context die meestal aan elkaar hangt van onechtheid, gespeelde verontwaardiging of zelfromantiek.’ Misschien, schrijft hij, worden we langzaam volwassen in de digitale wereld, maar zijn twijfel daaraan lijkt me sterker: ‘Het kan ook zijn dat al die oprechte uitingen uiteindelijk nauwelijks opgemerkt worden, gemakkelijk meegesleurd worden in de stroom van informatie die dag na dag, uur na uur, minuut na minuut langs ons heen trekt – zodat uiteindelijk niets meer echt veel indruk maakt, dat alles zo’n beetje gelijk wordt, poezen, kanker, verdriet, intensive care, strand, scheiding, selfie. Digitale ruis.’ Zodat, besluit hij, ‘intimiteit straks alleen nog een woord is.’

Het filmpje van onze aankomst, bijna realtime gestuurd aan de vriendin die voor een dichte deur stond te wachten, draagt bij aan de digitale ruis die mobiliteit in een ander daglicht zet. Veel beelden verwijzen niet meer, omdat de afstand er letterlijk niet meer toe doet. Toen Martin Heidegger in 1954 schreef dat ‘alle afstanden in tijd en ruimte’ inkrimpen, noemde hij het vliegtuig, de radio, de film en het ‘toppunt van de opheffing van elke mogelijkheid tot afstand’, de televisie, ‘die weldra het raderwerk van heel het verkeer door zal razen en beheersen.’ Hij had het zonder internet al aardig voorzien. Ook wat de techniek van het filmen betreft, die ‘tegelijk met de camera ook

de mens toont die haar bedient’, voorzag hij het droste-effect van onze selfie-cultuur. ‘Maar dit haastige opheffen van alle afstanden brengt geen nabijheid,’ waarschuwde hij. Nog steeds wordt de filosoof uit het Zwarte Woud daarmee weggezet als conservatief cultuurpessimist, die niet in staat zou zijn met de snelheid van de urbane prikkels om te gaan. Maar nu stad en platteland als tegenstelling wordt opgelost in de asynchronotoop waarin iedereen ervaart dat alles ‘in het gelijkvormig afstandsloze op een hoop gegooid’ wordt, moeten we constateren dat het verwijt van nostalgie zelf een nostalgische neiging is geworden.

Waarmee ik niet beweer dat het onderscheid tussen stad en land geen betekenis meer heeft. Alleen zijn nabijheid en intimiteit in beide domeinen op gelijke wijze onder druk komen te staan. Waar je ook woont, je verkeert in de eerste en in de laatste plaats in wat de techniefilosof Luciano Floridi de infosfeer noemt. Urbaan of plattelands, we winkelen in dezelfde online winkels, we kijken dezelfde programma’s, hebben dezelfde mode en ‘straattaal’ (webtaal), en volgen dezelfde influencers.

Toen ik met de vrouw van wie ik nu gescheiden ben in Noord-Groningen een huis zocht, stond in de beschrijving van een van de huizen die we bekeken ‘bereikbaarheid: goed’. In de auto terug hebben we hard gelachen om het antwoord van de makelaar toen we vroegen wat die bereikbaarheid inhield. Het kwam erop neer dat je binnen een half uur in de stad was. Niet met een bus of een trein, want die reden er niet. Ook niet met een e-bike, want die bestonden nog niet. Bovendien moest een fietser een groot deel van de weg naar de stad over de landweggetjes die in de wintermaanden spekglad worden van de Groningse klei die de landbouwvoertuigen over het asfalt uitrijden.

De bereikbaarheid van het dorp waar we uiteindelijk terechtkwamen zal in termen van de makelaar zeer goed zijn beoordeeld: ieder uur een bus naar de stad en met de auto was je er binnen twintig minuten. Maar door er te wonen ontdekten we dat bereikbaarheid meer was dan een snelle verbinding met de stad. We merkten dat we niet veel nodig hadden. Er waren winkels en een goede school op fietsafstand, en af en toe namen we met het gezin de

auto naar familie in het Westen, of Oosten van het land. De kinderen vinden het normaal om twee uur te moeten rijden voor je ergens bent. Zoals ik het normaal vond toen ik nog hockeyde om op zondag uit te spelen tegen Harlingen (anderhalf uur) of Winschoten (drie kwartier). De lange reistijden deden niets af aan het gevoel van nabijheid. Integendeel. In de kleine twintig jaar dat ik in de provincie Groningen woon zijn er al verschillende plannen voor supersnelle treinverbindingen afgeschoten. Ook nu bestaat er weer een plan waarbij de reistijd gehalveerd zou worden, waardoor je in een uur van Amsterdam naar Groningen moet kunnen. Toen ik naar de regio verhuisde hoopte ik nog vurig op een dergelijke verbinding. Maar inmiddels heb ik het alle keren in stilte gevierd dat de afstand tussen de Randstad en het Hogelaand bewaard bleef.

Een van onze eerste vakanties, nog voor we getrouwd waren, was een wandelvakantie in de Vogezes. Ergens in de buurt van Strasbourg niet ver van het Duitse Schwarzwald pauzeerden we

bij een stenen bouwsel dat we uit de verte voor een molen hadden aangezien. Op het gerestaureerde torentje stonden geen wieken, maar een kruis met aan weerszijden twee beweegbare armen. Het bleek een replica van een achttiende-eeuwse semafoor, de optische telegraaf, die in deze vorm werd ontworpen door de Fransman Claude Chappe. Aan het einde van de Franse Revolutie was de technologie in gebruik genomen. De eerste keten van seinpalen verbond in 1793 Parijs met Lille.

Met de dwarsbalk, en twee kortere armen aan het uiteinde konden 196 (4 x 7 x 7) combinaties worden gemaakt waarmee gecodeerde berichten werden geseind naar een paal vijftien tot twintig kilometer verderop, die daar door de telegrafisten van dienst met een telescoop konden worden waargenomen. De berichten werden vervolgens naar een paal verderop geseind en alleen de geadresseerden konden met een codeboek de versleutelde berichten ontcijferen. 's Nachts, en bij mist had je niets aan de optische telegraaf, maar bij normaal zicht verzonden de telegrafisten in slechts



dertien minuten tijd een bericht over 220 kilometer waar een paardenkoerier twintig uur over deed, als die tenminste aankwam.

De stille aanblik van de molenachtige bouwwerken in het rustieke landschap wekten niet de indruk dat daar ooit een technologische revolutie plaats had. De magische palen die tot 1850 (daarna kwam elektrische telegraaf) een gebied van 5.000 kilometer van Amsterdam tot Venetië bestreken staan met hun geheime codes niet alleen aan het begin van onze gedigitaliseerde samenleving, maar zorgden ook destijds al voor een fundamentele verandering in de samenleving. Zowel doordat met het verdwijnen van de paardenkoerier ook grotendeels de bijbehorende economie van stallen, struikrovers en herbergiers verdween, als door de invloed die de technologie had op politieke macht en informatievoorziening. Zoals de politicus Bertrand Barère de Vieuzac destijds zei: 'Door deze uitvinding verdwijnt de verte van afstanden bijna geheel, en alle communicaties worden gerealiseerd met de snelheid van een oogopslag. Het staatsbestuur wordt door dit apparaat zeer vergemakkelijkt en de eenheid van de Republiek wordt meer bestendig door de snelle communicatie met al haar delen.'

Zoals bekend is de weg van Amsterdam naar Groningen langer dan van Groningen naar Amsterdam. In plaats van dit zo vaak cynisch te constateren zouden we iets met die kennis kunnen doen. Een deel van de eigenheid van het Groninger land is een onmiddellijk gevolg van de bereikbaarheid. Voor een Randstedeling betekent dat een slechte bereikbaarheid. Voor een Groninger wordt er in de traagheid van het bereikbare een intieme afstand bewaard die een gevoel van nabijheid oplevert. Een nabijheid die op de buslijn van ons dorp naar de stad zichtbaar werd in de verhouding tussen de chauffeur en de reiziger. Tot vlak voor de stad kon de chauffeur zijn bus nog weleens stilzetten, naar achteren lopen en iemand manen zijn muziek zachter te doen. Zodra de bus het Van Starckenborghkanaal over was leek de chauffeur het onverschillige gedrag van de reiziger koud te laten.

Voor een betere verbinding tussen stad en land moeten we niet de afstanden in tijd en ruimte laten inkrimpen, maar de verschillen naderbij brengen. Zolang de eenheid van de samenleving wordt "bestendig door de snelle communicatie met al haar delen" en het middel *middellijk* blijft, blijft de afstand bewaard. En voor het bewaren van die afstand kunnen we de asynchrone middelen van de sociale media



Drie vragen aan toekomstig beleid:

- 1 De bereikbaarheid van niet-stedelijke buitengebieden of stedelijke buitenwijken moet niet worden gedefinieerd met de snelheid en het gemak waarmee je van het stedelijke naar het niet-stedelijk gebied reist, of van het urbane naar suburbane, maar naarmate het buitengebied leefbaar is, én naarmate de informatieoverdracht tussen beide gebieden groot genoeg is.

Hoe kan online technologie bijdragen aan het bewaren van de juiste afstand tussen verschillende leefgebieden? (Welk informatie moet aan wie worden gecommuniceerd? Voor wie moet wat aantrekkelijk worden gemaakt?)

- 2 De 'slechte bereikbaarheid' van een buitengebied is natuurlijk ook een noodzakelijke eigenschap van buitenwonen. Het opheffen van onbereikbaarheid moet veeleer worden gezocht in leefbaarheid van het woongebied dan in het bereikbaar maken van het buitengebied (winkels, kroegen, sportverenigingen et cetera).

In hoeverre kan aan de zogenoemde mobiliteitsbehoefte worden voldaan door de behoefte te veranderen in plaats van erin te voorzien?

'Er gaat niets boven Groningen' is zo goed omdat het zowel de 'onbereikbare' afstand benadrukt, als de overdaad aan eigen cultuur. Diversiteit op lokaal niveau. Groningen heeft alles.

- 3 **Wat is het verschil tussen bereikbaarheid en nabijheid?**

nu eens heel goed benutten. Veel makkelijker dan ooit kunnen we immers volgers voor filterbubbels vinden. En dus kunnen we ook eenvoudiger dan ooit de eigenheid van een gebied voor het voetlicht brengen. Elke actualiteit, om Neil Postman nog eens aan te halen, is een product van onze technologische verbeelding. En met asynchroniciteit van onze technologische verbeelding kunnen we nieuwe verhalen vertellen over het wonen, werken en leven in alle verschillende leefgebieden. Zulke vertellingen onthullen de eigensoortige intimiteiten en brengen stad en land en wijken naderbij. Bereikbaarheid is niet alleen iets anders dan nabijheid. Bereikbaarheid is met de 'razendsnelle media' van onze infosfeer zelfs niet altijd fysieke verplaatsing.

Mobiliteit in ontwikkeling

Lessen voor de toekomst

In dit laatste hoofdstuk blikken we terug op de essays zoals die in het kader van “Mobility meets Philosophy” zijn opgesteld, wat we er beleidsmatig mee kunnen en wat de uitdagingen zijn. Daarnaast zijn drie van de vijf filosofen betrokken geweest bij een eerdere publicatie “Filosofen agenderen de stad” (Platform31, 2015) en willen we in dit hoofdstuk ook terugblikken op de vraag in hoeverre deze lessen nog steeds gelden en zijn opgepakt. Temeer daar deze lessen ook een sterke relatie hebben met mobiliteit. Ruimte en mobiliteit kunnen niet los van elkaar worden gezien.

“Mobility meets Philosophy”

De stad als plaats, als ontmoetingsplek

Daar moet voor gezorgd worden. Mobiliteit die de beleving van de verplaatsing bevordert is dus aan te bevelen. Bakker: “Ik pleit voor het naast elkaar bestaan van twee snelheden, de hoge snelheid van het lange afstandsverkeer en de traagheid van het nabije”. ‘Trage mobiliteit’ speelt daarin dus een belangrijke rol: lopen, fietsen en dergelijke.

Het beleven van de verplaatsing, van het op pad gaan, is dus een interessant thema. Binnen het vakgebied heeft dit al aandacht. Maar wellicht niet indringend genoeg, in de zin van wat het werkelijk betekent en bijdraagt aan de wereld van verkeer en mobiliteit. Het idee van “Mobiliteitsgeluk” (De Verkeersonderneming) komt daaraan wel tegemoet. En ook andere publicaties hebben het over dit thema. Onder andere “De beleving en beeldvorming van mobiliteit”, Kennisinstituut voor Mobiliteit KiM, 2007 en “Reistijd, betrouwbaarheid en beleving van deur-tot-deur reizen in stedelijk gebied op een slimme manier in beeld”, Goudappel Coffeng GC, 2018.

Uitdaging:

Hoe bevorderen we het gebruik van langzame vervoerwijzen? Daar is het vakgebied overigens momenteel flink mee bezig!

Nabijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

Als je het hebt over de omgeving van het wonen en het voorzieningenniveau, dan is een belangrijke vraag hoe dit nu in Nederland eruitziet; de afstanden tot de belangrijkste voorzieningen vanuit buurten. We hebben het dan over de nabijheid van werk, winkel, school, zorg, recreatie. Daar zijn al diverse studies en is ook cijfermateriaal over, onder andere de oratie van K. Geurs (TU-Twente, mei 2014), J. de Haan en F. Metz (CROW 2017), "Nabijheid voorzieningen: afstand locatie, regionale cijfers" (CBS tot 2019), "Leefbaarheid van wijken", in het kader van het Woningbehoefte Onderzoek (VROM 2002). Ook de Raad van Leefomgeving en Infrastructuur heeft het in haar rapport "Dichterbij en sneller" hierover, met een respectabele literatuurlijst. Misschien moeten we deze onderzoeken verfijnen naar buurten c.q. uitbreiden met ook digitale mobiliteit.

Uitdaging:

Hoe richten we onze steden en dorpen in en doen we dat goed?

(Subjectieve) Bereikbaarheid

Het verhaal van Simon nodigt uit tot nadenken over wat je 'subjectieve bereikbaarheid' zou kunnen noemen. Hoe ervaren mensen de bereikbaarheid van verder weg gelegen bestemmingen in relatie tot de door hen ervaren bereikbaarheid van bestemmingen in hun directe omgeving? Dat heeft ook te maken met de vorige uitdagingen.

Uitdaging:

Hoe gaan we anders om met bereikbaarheid? Dus meer vanuit de herkomstkant bekeken, en op kleinere schaal (buurt). En dat bereikbaarheid meer is dan een snelle verbinding. Anders omgaan met (reis)tijd en ook participeren aan maatschappelijke activiteiten is een belangrijk punt hierbij.

Uitdaging:

Hoe moeten we omgaan met wat je een speciale vorm van subjectieve bereikbaarheid zou kunnen noemen?

Mindset en eco-emancipatie

Naar aanleiding van het essay van Oosterling is het wellicht interessant te kijken naar wat je zou kunnen noemen een 'mindset management campagne' in buurten. Dat begint dus met het op korte termijn uitlokken van gedragsverandering en uitlopend naar een voor mobiliteit, mens, samenleving en aarde bepaalde mindset - bewustwording - op de langere termijn.

Uitdaging:

Hoe brengen we een doelgerichte mindset-verandering op gang?

Naar een museum voor het ongeval

Eigenlijk ook een bewustwordingsproces, maar nu dan met betrekking tot wat verkeersonveiligheid betekent voor mens, maatschappij en samenleving.

Uitdaging:

Welke andere kennis komt naar boven als we een 'museum' voor het verkeersongeval zouden creëren? En hoe kunnen we deze kennis gebruiken in het terugdringen van de verkeersonveiligheid?

Meer aandacht voor hoe mensen virtueel/digitaal met elkaar communiceren

Wellicht moet het vakgebied wat dieper en gestoeld op theorieën ingaan op de samenhang tussen fysieke en digitale mobiliteit. Dit komt ook terug bij andere uitdagingen. Zie ook Van Der Waerden et al, 2019.¹

Uitdaging:

Zijn er in de digitale mobiliteit sturingsinstrumenten om ongewenste fysieke mobiliteit te beteugelen? En zou dit gecombineerd kunnen worden met smart mobility?

De kernboodschappen

Er is één boodschap waar het vakgebied heel duidelijk al iets mee doet, en momenteel ook sterk in is. Dat gaat over de 'trage mobiliteit' (zie o.a. Bakker en Simon). Zij het met een andere insteek dan de filosofen. Namelijk een meer technische insteek, op zoek naar een

¹ Waerden Peter van der, et al, 2019, "Communication and its relationship with digital and physical mobility patterns", in "The evolving impact of ICT on Activities and Travel Behavior", Elsevier

herwaardering van de slow modes als vervoer-techniek/-middel. In het vakgebied ontbreekt de filosofie daarachter... het why. "People don't buy what you do or how you do it, people buy why you do it" (S.Sinek).

Dan speelt ook nog wat Roovers de micro-democratie noemt en waar Bakker het heeft over bottom-up, met bevlogen burgers. Eigenlijk doet het vakgebied met mobiliteit dit toch ook. Maar misschien moet het 'scherper' en meer integraal met andere domeinen. Bijvoorbeeld het sociale domein. Want daar heeft mobiliteit heel sterk mee van doen.

Daarnaast zijn er een paar boodschappen die het vakgebied al kent, maar waar het, even zwart-wit gesproken, weinig tot niets concreets mee doet of waar het beter mee om zou kunnen gaan.

- 1 De beleving van de verplaatsing, van het op pad gaan (Bakker). Hoewel daarover binnen het vakgebied toch gepubliceerd is, neemt De Verkeersonderneming het mee in het idee over "Mobiliteitsgeluk". Misschien moet het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid hier intensiever bij betrokken worden. Ook omdat er een einde lijkt te komen aan overwegend de aandacht voor de 'homo economicus' (Esther Duflo, Nobelprijswinnaar economie, 2019). Interessant in dit verband is ook het boek van de filosoof, Van Der Stoep en verkeerskundige, Van der Groot uit 1996, waar zij het hebben over:
"Mobiliteit of verkeer is niet louter een fysieke verplaatsing van A naar B, maar heeft allereerst een sociale betekenis. Mobiliteit houdt altijd verband met onderlinge omgang, als het contact tussen individuen en groepen" (p.4) en "...kan men in de politiek niet volstaan met een aantal losse aanbevelingen en handreikingen, maar moet het beleid worden ingebed in een brede structurele visie op mens en samenleving" (p.11).²
- 2 De betekenis van de nabijheid van voorzieningen en kansen voor het langzame verkeer vanuit de woning, de herkomstkant

(o.a. Bakker, Simon). Daarentegen heeft het vakgebied het bijna altijd over de bereikbaarheid van (economisch) belangrijke bestemmingen: Maastricht bereikbaar, Schiphol bereikbaar, het centrum bereikbaar, et cetera. Dat moet ook, maar er is ook altijd nog de mens en bereikbaarheid.

- 3 "Van ego-emancipatie naar eco-emancipatie" (Oosterling). Deze quote zou je kunnen vertalen in gedragsverandering om mensen bewust te maken van wat hun mobiliteit doet op de samenleving, de maatschappij en onze aarde.
- 4 Als vierde zou, wat je de digitale mobiliteit kunt noemen, aan de orde kunnen komen. Eigenlijk hebben bijna alle filosofen het (weliswaar impliciet, beetje verscholen) hierover (Bakker, Oosterling, Roovers, Simon). Moet er niet, gestoeld op theorieën over ruimtelijk interacteren (communiceren) van mensen met elkaar, op zoek gegaan worden naar sturingsinstrumenten ook in het digitale communicatiesysteem (vroeger werd dit telecommunicatie genoemd) voor het beïnvloeden van de fysieke mobiliteit? Ook hier kan concreet aan gemeten worden en is de beleidsrelevantie duidelijk.

Dan zijn er twee boodschappen die wellicht wat minder bekend zijn, en waar het vakgebied wel iets mee moet.

- 1 Een soort 'subjectieve bereikbaarheid/nabijheid'. Simon, maar ook Bakker, heeft het eigenlijk hierover. Wat is de invloed van nabijheid van voorzieningen rond de woning op de beleving van de bereikbaarheid van verder weg gelegen bestemmingen? Daar kan aan gemeten worden. En meten= weten, ook richting beleid. Tot nog toe heeft het vakgebied het overwegend over (objectieve) reistijden naar (economisch) belangrijke bestemmingen.
- 2 De suggestie van Jacobs om de mens en emoties rondom de beleving van verkeersonveiligheid onder de aandacht brengen. Moet er niet concreet op zoek gegaan worden naar wat dit 'museum' kan zijn? Ook hier weer mensen bewustmaken van

² Stoep, J van der & Goot D van der, 1996, "Een kwestie van bereikbaarheid.



wat hun verkeers- en mobiliteitsgedrag doet met de verkeersonveiligheid.

Filosofen agenderen de stad

Onder de titel “Filosofen agenderen de stad” verscheen december 2015 een bundel essays. In het voorwoord wist burgemeester Eberhard van der Laan dit puntig neer te zetten: “Filosofen die wel de actuele, fundamentele en pijnlijke vragen durven verkennen. Filosofen die de stad elk op hun eigen manier agenderen door kritische vragen en heikele stedelijke vraagstukken aan de orde stellen.” Niet om gemakkelijke antwoorden te geven, maar om de lezer wijzer te maken. Vanuit 2020 terugkijkend, heeft het op de filosofische inzichten en verkenningen ook daadwerkelijk geleid tot wijzer worden in de praktijk?

Van stad naar buiten

De uitdaging schuilt erin of men vanuit “het denken over” in de praktijk tot actie en vooral ook werkbare antwoorden is gekomen. Relevantie van de vragen, relevantie van het benoemen speelt hierbij zeker een rol. Het door filosofen geadresseerde kan echter ook nog steeds een sluimerend bestaan leiden. Zo probeerde Pieter Hoexum grip te krijgen op het fenomeen buitenwijk in “Voorbij de buitenwijk blues”. De buitenwijk staat op dit moment nog steeds niet centraal in de aandacht van beleidsmakers en is zeker geen onderdeel van een groot debat. Natuurlijk werd er de afgelopen jaren met 25 jaar VINEX op de teller teruggekeken op alle in de tijd opgestapelde vooroordelen over wonen en leven in deze toen

grootschalige woningbouwambitie. De ervaring was dat bewoners ook simpelweg gelukkig kunnen zijn in die tussenzone tussen stedelijkheid en platteland. En dat het niet zo was dat er één dunne laag van non-descripte bakstenen en slootjes met rietkragen was uitgesmeerd over het land. Diversiteit in architectuur en karakter was wel degelijk waarneembaar. Verdichting van de stad is nu het mantra en in de stikstofworsteling lijkt iedere vorm van bebouwing tegen het buitengebied aan in de problemen te zitten. Zonder de buitenwijk echt te benoemen, is deze echter niet ver om de hoek. In het gesprek over het soort woningen (“veel appartementen”) en de traagheid (“woningcrisis”) zal dit verschijnsel, gekenmerkt door haar laagbouw, vanzelf weer om de hoek komen. Binnenstedelijk verdichten, hoe noodzakelijk ook vanwege de beperkte beschikbare ruimte in ons land, kent een grote complexiteit en uiteindelijk ook een begrenzing in de hoeveelheden woningen die daar ondergebracht kunnen worden. Zeker gezien de enorme aantallen woningen die daadwerkelijk de komende jaren en decennia nog gebouwd moeten worden. Uiteindelijk komen de stadsranden weer in zicht en is het zaak daar waar de stadsrand eerder het karakter van een rafelrand heeft, nieuwe buitenwijken, nieuwe bebouwing toe te voegen die in kwaliteit de overgang van stad naar platteland verbetert.

Diversiteit en de stad

En ook die nieuwe buitenwijk zal in bevolkingsopbouw niet veel hoeven te verschillen van de stad. In het onderzoek van Jaap Jan Berg (“Vinexmensen”, 2017) werd al gewezen op het feit dat de VINEX-wijk niet een laatste vluchtplek is geworden van de autochtone Nederlander die de veelkleurigheid van de stad wil ontlopen. De VINEX-wijk blijkt toch vaak dezelfde diverse afspiegeling te hebben.

In die diverse afspiegeling, zowel in de stad als in de buitenwijk, is de vraag of de aanwezige tolerantie niet een bepaalde houdbaarheid heeft en vooral ook door de afstand tot elkaar wordt beleefd. Lieke Knijnenburg nam dat in “De diverse stad en het gevaar van tolerantie” als uitgangspunt en signaleerde dat daar waar het gaat over het gesprek over de stad en haar

toekomst, die “stad” niet in haar diversiteit vertegenwoordigd is. Dit door Knijnenburg geadresseerde vraagstuk heeft in de afgelopen jaren alleen maar aan belang gewonnen. Ons hier nu beperkend tot het ruimtelijk domein, dan ligt er nog een forse uitdaging nu het belang van het inrichten van participatie bij het werken met de Omgevingswet alleen maar toeneemt. Lukt het ons als samenleving eenieder te betrekken? Of blijft het gesprek over de ruimtelijke inrichting van de stad de grijze hoogopgeleide autochtone 50-plusser? Richard Sennett spreekt in *Stadsleven* (2018) over het wel of niet aanwezig zijn van het inclusieve karakter van de stad, mede in de fysieke verschijning. Het is de beleving van de gedeelde ruimte en de waarde die daaraan wordt gehecht door haar bewoners die bijdraagt aan de verdere ontwikkeling en inrichting van de stad. Een te eenzijdige invloed daarop kan de stedelijke gebruiks- en belevingswaarde van andere niet betrokken groepen verminderen en er juist voor zorgen dat de stad voor hen in inclusiviteit afneemt. Naomi Jacobs denkt in haar bijdrage “Mixofobie en de stad” mee over hoe om te gaan met de nabijheid van vreemden. Zij gebruikt het begrip horizonversmelting om te komen tot gedeelde perspectieven tussen vreemden en geeft ook meerdere voorbeelden hoe de ontmoeting gefaciliteerd kan worden. In de transformatie van onze binnensteden van een “place-to-buy” naar een “place-to-be” is de aandacht die Jacobs vraagt

voor de ontmoeting als vehikel voor horizonversmelting een opgave die een extra laag zou kunnen toevoegen. Ook in het nadenken over ruimtelijke inrichting van wijken komen in eerste instantie niet-ruimtelijke aspecten als gezondheid en sociale cohesie steeds vaker in beeld. In het verder naar elkaar toegroeien in de ontmoeting in de stad, kunnen met elkaar gedeelde perspectieven ook de basis zijn voor toenemende participatie in het gesprek over de toekomst van die stad. Het zoeken naar manieren om die betrokkenheid te vergroten, is niet iets van het laatste decennium, maar met grote maatschappelijke opgaven als de energietransitie, neemt de aandacht voor participatie en het zoeken daarin naar nieuwe vormen de laatste jaren weer een vlucht.

De politieke stad

De aandacht voor participatie lijkt een wens niet alleen vanuit inwoners, maar ook vanuit de politiek. De geplaagde en vermoeide politicus die in “Polis zonder politiek” door Gerard de Vries wordt neergezet, is ook zoekende. Zijn rol als doorgeefluik van een steeds verder versplinterende samenleving, met minder ruimte om aangesproken te worden op het eigen gedrag, maakt het er niet makkelijker op om gedragen en richtinggevende keuzes te maken. Het lijkt er wel op dat het beeld dat De Vries neerzet alleen maar verder is versterkt, waarbij politici nog verder gebukt gaan onder voortmodderende dossiers (stikstof) en maatschappelijke



tegenstellingen. Inzet op werkelijke participatie van de burger zou een deel van die verantwoordelijkheid maatschappelijke opgaven kunnen doen verschuiven, maar legt wel de eerder genoteerde opgave om de samenleving in de volle breedte vertegenwoordigd te laten zijn in die gewenste vormen van participatie.

Het essay van De Vries houdt ook de hand boven het hoofd van de getergde politicus. Het afwegen van een veelheid van belangen in een veelheid aan onderling gerelateerde vraagstukken blijft een opgave, eveneens het aanjagen van het publieke debat daarover. Willem Schinkel komt in “Wat is er publiek aan de numerieke stad” uiteindelijk uit juist bij dat belang van die publieke belangenafweging in de door data en algoritmes aangedreven stad. Hij waarschuwt daarmee voor een te naïef vertrouwen in de rol van technologie bij het ondersteunen van private en publieke wensen. Technologie en wetenschap als objectieve, neutrale dienstverleners in mobiliteit, economie, gezondheid en een keur aan andere thema’s, ter vervanging van door waarden en belangen gedreven politieke afwegingen. Private belangen van high tech-bedrijven sturen net zozeer op het gedrag van mensen en de (ruimtelijke) inrichting van de stad, zo waarschuwt Schinkel. Hij loopt hiermee in 2015 vooruit op een debat dat de laatste jaren door meerderen is opgepakt en dat in de praktijk ook is neergedaald. Wetgeving rond de AVG en toenemend bewustzijn aan verbonden ethische vraagstukken maken dat een deel van de naïviteit verdwijnt. De zichtbaarheid van de macht van grote tech-reuzen helpt daarbij. Dit leidt er ook toe dat overheden op een andere manier hun beleid om te komen tot smart cities vorm gaan geven, niet technologie volgend, maar meer waarde gedreven. De gemeente Apeldoorn spreekt dan ook in haar eind 2019 verschenen beleidsnotitie nadrukkelijk over ethiek en principes die voor haar sturend zullen zijn bij de beleidsinzet en toepassing van technologie die de stad slimmer moet maken. De kwetsbaarheid van de samenleving in dezen en van specifieke groepen krijgt daarin volop aandacht.

De groeiende stad

Technologie en ook het organiserend vermogen van de mens heeft het mogelijk gemaakt dat deze in steeds grotere verbanden samen kan leven. Technologie, zeker ook de digitale technologie, is geen garantie dat mensen zich meer tot elkaar gaan verhouden. Het kan lokale nabijheid ondersteunen, de buurtapp is wel het meest duidelijke voorbeeld, maar het kan mensen ook in een parallelle wereld brengen, waarin de nabijheid van burens en buurten vervagen. En met het verder wegvallen van traditionele verbanden, zoals de kerk, en de verandering van het straatbeeld waarin winkeliers proberen te overleven, rijst de vraag: waar ontmoet men elkaar nog? Waar wordt die collectieve zorg voor de directe omgeving uitgesproken en ingevuld met eigen actie? In de wereld die Jane Jacobs schetste van de grote stad, stond die buurtgemeenschap en dat straatleven centraal in het leefbaar houden en maken van de “stad”. Dat was echter wel een wereld die door de tijd heen nog redelijk organisch gegroeid was. In andere delen wordt de verstedelijking gedreven door megapolen die in zo’n tempo groeien, dat daar geen sprake is van enig organisch proces.

De vragen die Daan Roovers stelt aan het einde van haar bijdrage “Het steden bouwend dier”, hoe leefbaar is de stad, 5.000 jaar na haar ontstaan, zorgt de betrekkelijke anonimiteit niet voor onverschilligheid, en Bauman en Sloterdijk aanhalend, biedt de fluiditeit van de postmoderniteit als weefsel voldoende kracht voor een moderne stedelijke samenleving? Hoe organiseer je dan een hechter weefsel? Vragen die van belang zijn voor die megapolen, maar ook voor onze eigen stedelijke omgeving. Schaalvergroting doet zich nu eenmaal voor en ook de Nederlander is minder honkvast geworden, dan wel beweegt zich over grotere afstanden om werken, wonen en leven met elkaar te combineren. Het gesprek over Netwerkstad Nederland sluit daar op aan en de Nationale Omgevingsvisie probeert daar ook instrumenten voor te bieden. Het is een soort spagaat waarin de burger zich beweegt, de schaalvergroting van economie, werk en voorzieningen, en de nabijheid die zo gewenst is voor de participatiesamenleving. Die samen-

leving waarin men naar elkaar om moet kijken, waarin het moet gaan over vertrouwde netwerken, zorg voor elkaar. Voorbij de anonimiteit van het stedelijk bestaan.

Identiteit

Jan Hendrik Bakker ziet in “De stad op zoek naar haar plaats”, het afsluitende essay in de bundel “Filosofen agenderen de stad” (2015) ontwikkelingen die leiden tot verdere anonimisering in het stedelijk bestaan. Wat hem betreft ook een niet gewenste ontwikkeling. Een van de ideeën die hij oppert, is die van stadsidentiteit. Dit gaat verder dan alleen city branding en vraagt ook veel meer betrokkenheid van de samenleving zelf en van partijen, zoals kunstenaars, die daar inhoud en verbeelding aan kunnen geven. Een stadsidentiteit biedt de vluchtige stedeling iets om aan vast te klampen, zich eigen te maken. De mens blijft nu eenmaal een sociaal wezen. De vraag die zich bij mij als lezer voordoet, is of de mens zich ook meerdere identiteiten eigen weet te maken, identiteiten die verbonden zijn aan de meerdere schaalniveaus waarin hij of zij zich in verschillende rollen beweegt. Als internationaal georiënteerde kenniswerker die zich moeiteloos beweegt langs de mobiliteitshubs die onderdeel uitmaken van de Netwerkstad Nederland of in nog groter verband TriStateCity, stedelijke verbanden die qua grootte te vergelijken zijn met de megapolen die de economische hotspots vormen van onze globaliserende wereld. Als Tukker, Brabo, Zeeuw of Fries, verknocht aan de eigen regionale cultuur en familie en de eigenheid van landschap en stad. Als buurt of stadgenoot als het gaat om bewoner, burger, vader/moeder/buren die een stap extra zetten om er samen met anderen in de nabijheid iets van te maken.

Jan Hendrik Bakker maakt die stap niet naar meerdere identiteiten, maar zijn bijdrage op zich is uiterst relevant als je deze in verbinding brengt met de essays van Jacobs en Knijnenburg. Inzetten op stadsidentiteit kan helpen

mensen zich te binden aan hun omgeving, zowel de mensen in de stad als ontmoetingsplek, als de fysieke verschijning van de stad waarin zij zich bewegen. Uiteindelijk is de stad het theater waarin wij het toneelstuk dat ons leven is gezamenlijk vormgeven.

Resumé

Vijf jaar nadat de bundel “Filosofen agenderen de stad” is verschenen, hebben de door de filosofen opgeworpen vragen nog steeds kracht en relevantie. Niet iedere vraag staat even centraal in het huidige debat, maar dat laat onverlet dat deze niet minder belangrijk zijn. Het thema identiteit lijkt daarentegen alleen maar centraal te staan in het huidige openbare debat, maar weet niet de vele lagen te benaderen die de filosofen in deze essaybundel daar aan toe hebben gevoegd. De opgave die er voor beleidsmakers en uitvoerders ligt, is om open te staan voor de door filosofen en anderen geformuleerde vragen, zich te laten inspireren, verbazen, de vragen en antwoorden te wegen en deze met andere stedelijke stakeholders verder te vertalen naar de praktijk van alledag.

Tot slot

Nederland is volop in beweging. Daarbij zijn de lessen uit het verleden geen garantie voor de toekomst. Wel getuigt het van wijsheid om met een brede blik naar mobiliteit te kijken. Samenwerking tussen mobiliteit en andere beleidsvelden is essentieel om de hedendaagse en toekomstige complexe maatschappelijke vraagstukken op te pakken. Hierbij verbindt mobiliteit mensen en activiteiten en daar komen vele aspecten bij kijken. Deze publicatie zorgt er met de inbreng van de filosofen voor dat een goede basis is gelegd om met de verkeerssector en andere betrokkenen van gedachten te wisselen over de uitdagingen die hierin benoemd zijn en waar mobiliteit een belangrijke rol in speelt. In het kader hiervan worden in 2020 een aantal regionale bijeenkomsten georganiseerd. U bent hiervoor van harte uitgenodigd.

Colofon

Mobiliteit ontmoet filosofie

uitgave

CROW Ede

Deze uitgave is het resultaat van de bijdragen van vijf filosofen en de nauwe samenwerking tussen NMTM, CROW-KpVV, Rijkswaterstaat, Platform31, Provincie Noord-Holland en WOW.

Deze uitgave is mede gefinancierd door CROW-KpVV, Provincie Noord-Holland, DOVA, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

tekst

CROW i.s.m. bovengenoemde partijen.

projectteam:

Mike Béréños, NMTM

Frans Bekhuis, CROW

Hans Peter Benschop, RWS

Tjeerd Visser, provincie Noord-Holland

Romana Oosterbeek, WOW

Nico van Buren, Platform31

Erik Donkers, NMTM

Jetske Eefting, WOW

Dorien ten Have, WOW

beeld

fotografie: Herman Stöver

Shutterstock.com (coverfoto)

illustraties: Cliff van Thillo

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

druk

Wilco, Amersfoort

productie

CROW

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl

of (0318) 69 53 15

bestellen

Gratis te downloaden als pdf

Deze brochure is gedrukt op 100% recycled papier.





NMTM^{EU}
NEW MOVEMENTS IN
TRANSPORT & MOBILITY

KpVV
CROW

 Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

PLATFORM31

 Provincie
Noord-Holland

WSW WEGBEHEERERS
ONTMOETEN
WEGBEHEERERS