

Redactioneel: Duivels dilemma der mobiliteit

De auto was altijd het symbool van de ultieme vrijheid. Autoreclames van halverwege de vorige eeuw laten stevast het vrije en plezierige leven zien. De auto was vrije tijd. Met de familie en volledige bekapping naar het strand in een Volkswagen T1 ("you can get more folks in a Volkswagen"), of de lelijke eend van Citroën met open dak en lachende passagiers ("la 2cv n'est pas une voiture, c'est un art de vivre").

De positie van de auto in de maatschappij veranderde, ook in de autoreclames. Zo werd de auto zelf een statussymbool. Vermogen, verchroomde onderdelen of de wapperende blonde haren van de rijder sierden de reclames van de jaren tachtig en negentig. De reclames van vandaag de dag laten een ander beeld zien. Lage emissie en zuinige motoren, of liever, minder benzinekosten en een lage bijtelling: daar gaat het om! Daarnaast zien we de auto vaak in een verlaten stedelijk landschap, waar het een comfortabele cocon is die bescherming biedt tegen de stedelijke jungle. Één element is echter gebleven: vrijheid.



Volkswagenbus in Parijs. Foto: zoetnet

In de ontwikkeling van de westerse visie op mobiliteit is dit idee van vrijheid erg belangrijk. Door de dominante positie van de auto en de roep om bereikbaarheid zijn de Nederlandse en Vlaamse steden onherstelbaar veranderd. Ruimte voor de auto moest er komen. Singels en grachten werden gedempt om plaats te maken voor ringwegen. Pleinen werden parkings. De moderne mens kon wonen waar het prettig wonen was en werken waar het werk zich aanbood. Het leven werd meer en meer mobiel. Paradoxaal genoeg leidt deze vrijheid van de mobiliteit ook tot vervreemding. De modernistische stedelijke landschappen sluiten niet meer aan bij de wensen van bewoners en bezoekers. Als reactie worden de grachten van hun asfaltkorst ontdaan, zoals recent de Catherijnesingel in Utrecht, en de parkeerplaatsen maken plaats voor terrastafels.

De vervreemding stopt echter niet bij de verandering van het stedelijk landschap. De vervreemding is het sterkst in de wisselwerking tussen de mens en de auto. De film *Crash* opent met een citaat waarin een dystopische kijk op de autostad Los Angeles wordt gegeven. "It's the sense of touch. In any real city you walk, you brush past people, people bump into you. In LA, nobody touches you. We're always behind this metal and glass. I think we miss that touch so much, we crash into each other. So we can feel something". Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen legt in verschillende Nederlandse televisieprogramma's uit waarom de mens verandert wanneer hij in de auto stapt. De auto is het koninkrijkje van de chauffeur. Het gevoel van vrijheid en macht zorgt voor irrationeel en soms zelfs antisociaal gedrag. Maar juist dit gevoel blijft ons zo sterk verbinden met de auto.

Rationeel weten we dat ons mobiliteitssysteem op zijn eind is. De olie raakt op, we vullen onze longen met gevaarlijke hoeveelheden fijnstof en de wegen blijven vol. "Between the devil and the deep blue sea", noemt John Urry dit mobiliteitsdilemma in zijn boek 'Mobilities'. Het is een duivels dilemma tussen een vrije autoafhankelijke maatschappij die een doodlopende straat is ingeslagen en een afscheid van het systeem waarin automobilisten vrij en zelfstandig de weg op kunnen. Deze AGORA laat een nieuw licht schijnen op dit dilemma en bespreekt enkele alternatieven voor ons mobiliteitssysteem. De vraag blijft of we afstand kunnen nemen van de machine waar we zo mee verbonden zijn, die ons als persoon, onze leefomgeving en onze maatschappij zo sterk gevormd heeft. Ik bedacht deze redactioneel in mijn auto, terwijl ik in de file stond op de ringweg van Brussel.

Egbert van der Zee, Hoofdredacteur AGORA

Rectificatie

In het jubileumnummer AGORA Universiteit is in het stuk "De Uithof: van polder tot sciencepark" op pagina 32 een verkeerde naam opgenomen. Toenmalig rector magnificus heet geen Gispen, maar Van Ginkel.

OMSLAG VOOR Traffic Light Tree by Pierre Vivant, London. © Bex Ross
OMSLAG ACHTER Modal Split in Nederland en België. Infographic door Laura Cornet (www.lauracornet.nl).
Bron: OViN 2010-2011 en Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer 2008