

Nog even, en de Randstad staat stil. Nu al rijden in ons land meer motorvoertuigen dan in het hele continent Afrika. Toenemend milieubewustzijn of niet, studies voorspellen een forse uitbreiding van de ruim 5,5 miljoen gemotoriseerde voertuigen, die de wegen heden ten dage op gezette tijden compleet verstoppen.

De helft van de bedrijven in het Rijnmondgebied verwacht problemen met de bereikbaarheid, zo heeft de Kamer van Koophandel onderzocht. Als files de toe- en afvoerwegen van de Rotterdamse haven – de kurk waarop de Nederlandse economie drijft – blokkeren, dreigt de auto de welvaart de das om te doen. Er is nog een andere manier van kijken naar het probleem. Gaan we niet te veel van de verkeerde gedachte uit dat we met verdere economische groei genoeg verdienen om de schade aan het milieu en de dichtslibbende wegen aan te pakken? Ofwel, is de oorzaak van het probleem wel het geëigende middel de zaak ten goede te keren?

Hoe dan ook, de tijd lijkt nog lang niet rijp voor ingrijpende maatregelen. De liefde voor het automobiel is zo allesoverheersend, dat niemand echte keuzes durft te maken. Zelfs voor plannen die weinig zouden uithalen (spitsvignet, tolpleinen) bestaat onvoldoende draagvlak. Sommige



H. Oosterling: „Als de mens niet anders wil moet hij maar ten onder gaan aan de auto. De dinosaurussen zijn ook verdwenen, zoveel beter zijn wij niet.” Foto Ingrid van Beek/Rotterdams Dagblad

## Wat steekt er achter

bleem niet toe. Maar het alternatief van een kleine groep geleerden en politici roept associaties met een distansie op. Deze per-

nen die weinig zouden uithalen (spitsvignet, tolpleinen) bestaat onvoldoende draagvlak. Sommige ideeën roepen grote tegenstand op.

De voorgenomen verhoging van de benzine-accijns bracht ruim een miljoen Nederlanders ertoe een handtekening op een protestlijst te zetten. Tegelijkertijd blijven politici elkaar vliegen afvangen over de vraag wie de meeste tunnels wil bouwen. Duidelijkheid in beleid is ver te zoeken. De consumentenbond rekende uit dat de treinreiziger dit jaar zes procent meer moet betalen, terwijl de automobilist slechts drie procent meer kwijt is.

Om meer inzicht te krijgen in het probleem van de vastlopende mobiliteit laat de Erasmus universiteit in Rotterdam in het kader van de Wetenschap & Techniekweek vier deskundigen aan het woord over de kwestie. Behalve een milieudeskundige, een technisch ingenieur en een planoloog, geeft ook een filosoof zijn mening.

Het eerste debat op dinsdag 13 oktober, dat begint om 20.00 uur, vindt plaats in Tropicana aan de Maasboulevard 100 in Rotterdam. Kaarten (f 5,- voor mensen met studentenpas, CJP, Rotterdampas en 65+ pas, f 7,50 voor overige belangstellenden) zijn verkrijgbaar bij boekhandel Donner en bij Studium Generale, tel. 010-4081144. Het tweede debat, op 14 oktober, gaat over de invloed van de computer. Op 15 oktober volgt nog een bijeenkomst over gokautomaten.

# Wat steekt er achter de allesoverheersende liefde voor de auto?

Door Annemiek Veelenturf

Hij typeert de Golfoorlog ietwat ironisch als „één van de meest hoopgevende initiatieven” als het erom gaat het probleem van de mobiliteit snel en doeltreffend aan te pakken. Maar misschien willen we helemaal geen oplossing vinden. „Als snelheid de mens eigen is, wat is er dan op tegen als we daar aan ten onder gaan?” De filosoof Henk Oosterling over de herkomst van de allesoverheersende liefde voor de auto en de gevolgen daarvan.

In wezen bestaat er geen verschil tussen onze fascinatie voor de televisie, de computer en de auto, vindt Oosterling. De autoruit, het tv-scherm en het computerscherm hebben gemeen dat de wereld er in een sneltreinvaart op of aan voorbij schiet. En die snelheid, daar gaat het de moderne mens om, zegt hij. Was beweging eens een middel om een bepaald doel te bereiken, in de huidige cultuur is snelheid een waarde op zich geworden, vol met verslavende elementen.

„Denk aan de computerweduwe,” staaft Oosterling zijn bewering. „Haar man is niet in staat zich van het beeldscherm los te rukken. Diezelfde fascinatie roept de televisie op. En de auto. Hard rijden, raampje open, radio aan. Dat gevoel van snelheid,” schetst hij. „Dat is een pure fysieke ervaring. Een fysieke verslaving ook, waar-

van wij ons niet bewust zijn.”

Hoe snelheid, de moderne versie van vrijheid, die positie is gaan innemen, heeft volgens Oosterling alles te maken met het moderne denken en de uiterlijke vorm daarvan: de technologie. „In dat moderne denken speelt het idee van ontwikkeling een centrale rol. We zijn steeds op weg. We streven vooruitgang na. En in vooruitgang ligt het element snelheid besloten. Snelheid is de kern van het systeem. Het is een waarde die zich diep in onze cultuur heeft gesettled. Het kind groeit ermee op. Het krijgt eerst een step, dan een fiets, vervolgens een brommer en dan een auto. Het leert zichzelf kennen als een mobiel en beschikbaar wezen.”

## Dynamisch

De auto als middel dat de mens bewegingsvrijheid verschaft, heeft alles te maken met het dynamisch zelfbeeld dat wij nastreven. „Bereikbaar zijn, aanwezig zijn. We zijn zo alert, zo in alle staten van paraatheid. Niet alleen een snelle auto onder je kont maakt dat mogelijk. Ook de communicatie- en informatiesystemen. Op een gegeven moment lost de alles-plannende mens in snelheid op. Dat geeft een goddelijk gevoel. Dat willen we allemaal.”

Ietwat speculatief noemt Oosterling de theorie dat die drang

voortkomt uit de wens van de mens de zwaartekracht te willen overwinnen. „De zwaartekracht drukt op ons, stopt ons. Zware druk leidt tot pijn. Deze fysieke remming wordt in snelheid opgelost. Het hele idee van vrijheid, dat in deze tijd staat voor snelheid, is gebaseerd op het weg nemen van pijn.”

## Ten onder

Alles goed en wel, maar wat kunnen we met dit verhaal als we zoeken naar oplossingen voor het fileprobleem en de bijkomende schade aan het milieu? Want dat kan zo niet doorgaan... „Waarom niet?” pareert Oosterling. „Als dit de mens eigen is, moet de mensheid er maar aan ten onder gaan. Waar zijn we bang voor? De dinosaurus is ook uitgestorven en wij zijn heus niet beter.”

Hoe stellig hij ook klinkt, echt bevredigend vindt de filosoof die gedachte niet. „Ik denk ook dat het niet zo ver hoeft te komen,” zegt hij. Maar op de vraag wat er dan moet gebeuren, blijft hij een antwoord schuldig. „Dat kan ik niet overzien. Die goddelijke positie heeft de filosofie allang verloren.” Paradoxaal genoeg vormt bij het zoeken naar een oplossing ons politieke systeem, de parlementaire democratie, een hinderpaal. „We willen allemaal meepraten en dat kost heel veel tijd. Onze politieke cultuur laat een daadkrachtige aanpak van zo'n complex pro-

bleem niet toe. Maar het alternatief van een kleine groep geleerden en politici roept associaties met een dictatuur op. Deze paradox is ons feitelijke probleem.” Het enige dat de filosofie kan doen is openheid scheppen in zaken die de mens als vanzelfsprekend aanneemt. Zoals de vanzelfsprekendheid van economische groei. „Ten tijde van de oliecrisis aan het begin van de jaren zeventig was er sprake van de nul-optie. Niet voor- en niet achteruit met de economie. Dat was iets heel nieuws. Maar nu hoor je er niets meer over. Het schijnt niet meer nodig te zijn.”

## Prijs van luxe

Oosterling denkt dat de mens het mobiliteitsprobleem en alle aanverwante moeilijkheden nog niet echt als een probleem ervaart omdat de mens aan snelheid zijn eigenwaarde ontleent. „We gaan gewoon wat vroeger van huis of we passen de arbeidsuren op de files aan. We ervaren het probleem als de prijs van de luxe. Het systeem lijkt nog soepel genoeg de gevolgen op te vangen.”

Maar wat als het dat niet meer kan? „Eén van de meest hoopgevende initiatieven in dat kader is de Golfoorlog geweest,” meent Oosterling ironisch. „Binnen een tijdsbestek van vier maanden leverden de Westerse landen een ongekende collectieve inspanning. Er bleek een enorme fascinatie voor de technologie die met snelheid samenhangt.”

„Begrijp me goed, het gaat me niet om de doelen van de Golfoorlog – die vind ik volstrekt verwerpelijk – maar om de fascinatie voor techniek. Die actie van destijds betekent dat wij de capaciteiten hebben grootschalige problemen snel op te lossen. Waar moeten wij een bedreigende kracht, zoals destijds Saddam Hussein was, zoeken om nu even daadkrachtig het autoprobleem aan te pakken?”