

Het autofundamentalisme voorbij

Een pleidooi voor commobiliteit

Henk Oosterling

(Gepubliceerd in: *In Transit. Mobiliteit, stadscultuur en stedelijke ontwikkeling in Rotterdam*. Paul Meurs en Marc Verheijen (red.), NAi Uitgevers, Rotterdam 2003, pp. 124-143)

Een reiziger keert op een late vrijdagmiddag midden december terug naar Rotterdam van een werkbespreking op Long Island, New York State. Door de plots opstekende sneeuwstormen komen treinen later op Penn Station aan. Aansluitingen worden gemist. Ook al proberen de etherische stemmen die de ijle transitoruimte van Newark vertrekhal vullen, de reizigers hoopvol te stemmen, op de beeldschermen blijven gatenummers en vertrektijden verspringen. Vliegtuigen moeten ontijzeld worden. Afspraken komen onder druk te staan. Het gsm'tje van de reiziger heeft niet genoeg bereik, een telefoonkaart is niet voorhanden.

Wanneer het vliegtuig de nacht inglijdt, kan de reiziger via de in de armleuning verzonken cell phone met zijn visacard alsnog bellen. Vanaf zijn van een opvouwbare keyboard voorziene pocket pc verstuurt hij wat emails. Aantekeningen worden uitgewerkt. Ondertussen spoedt het vliegtuig zich, ogenschijnlijk stilhangend, met een snelheid van meer dan 900 km per uur naar de andere kant van de oceaan. De reiziger volgt op een schermpje voor hem het stapvoets af te leggen transcontinentale traject.

Op Schiphol aangekomen staat op de informatieschermen voor aankomende en vertrekkende treinen dat bevroren bovenleidingen op het traject Amsterdam-Schiphol voor de vertragingen zorgen. Reizigers klampen zich jetlagged, halve gesprekken voerend, aan hun mobieltje. De meesten kletsen glazig voor zich uit, sommigen verkeren alweer in alle staten van paraatheid en geven de laatste stand van zaken via een headphone door.

Op Rotterdam Centraal pint de reiziger wat euro's en stapt in een gereedstaande taxi. Hiermee krijgt de intercontinentaal en interlokaal congestieve commotie een couleur locale: zij loopt uit op urbane constipatie. Drie rijen dik worden auto's langs zes verkeerslichten uit het centrum geperst. De weinig verkeersveilige, maar goedbedoelde schijnmanoeuvres van de Rotterdams-Marokkaanse chauffeur ten spijt kost het meer dan een kwartier om voorbij het 500 meter verderop liggende Hofplein te komen.

Hun gesprek over de praktische paradox van de automobilititeit – immobilisering door een exces aan automobilititeit - wordt keer op keer onderbroken door een stem uit de taxicentrale. Maar de chauffeur weeft zijn reacties handsfree door het gesprek dat hij, wijzend op een klein schermpje onder de voorruit, verlegt naar snelle en verre ritten: via het GPS (Global Positioning System) kan de route naar iedere willekeurige straat in Helsinki, Moskou of Casablanca worden getraceerd. De auto blijkt niet alleen vectoraal toegesneden op de hele globe, het systeem sluit zich ook als een maatpak om de gebruiker: links onder het dashboard zit een knop met drie gecodeerde instellingen, één voor iedere dienstdoende chauffeur. Als deze zijn eigen code intikt, worden zijn gegevens gedownload en schuift de chauffeursstoel in de voor hem optimale positie.

Eenmaal het centrum uit, verloopt de reis verder voorspoedig. Bij de voordeur toetst de reiziger zijn huiscode in, loopt door de hal naar de gereedstaande lift en zoekt omhoog. In de slaapkamer knipt hij de tv aan en zapt langs de kanalen. Hij wordt aangespoord een gsm'tje met een ingebouwde camera aan te schakelen om te mms'en. Op elk willekeurig moment kan de bezitter zijn vrienden telematisch deelgenoot maken van zijn omgeving. Doodmoe van het razende stilzitten en het hyperactieve gadeslaan valt de reiziger ten slotte in een diepe, diepe slaap.

De auto: van statussymbool naar bestaansmiddel

Waaruit bestaat onze huidige automobilititeit? In het antwoord liggen alle bovengenoemde elementen besloten. We kunnen we ons niet langer beperken tot inter- en intralokale constipaties, onbetaalbaar openbaar vervoer, het gebrek aan betaalbare parkeerruimte en meer dan 1000 verkeersdoden per jaar. De nijpende problemen die met onze automobilititeit gepaard gaan zijn niet uitsluitend op nationale basis op te lossen met Kokse kwartjes, hogere verkeersdrempels, bredere autosnelwegen, intenser carpoolen en bobben. Automobilititeit is een wereldomvattend probleem. Als een collectieve bewustzijn is het geïntegreerd in individuele levensvisies en schraagt het het leven van alledag. Auto's zijn alleen verstokte autofoben nog een doorn in het oog omdat deze hen het zicht ontnemen op het onwerkelijke verkort van hun nostalgisch perspectief: het autovrije dorpsplein. Voor doorsnee mobiliteitsconsumenten vormen auto's echter een onvervreemdbaar aspect van hun 'rurbane' bestaan dat platteland (rural) en stad (urban) doorkruist.

Maken zij gebruik van hun vervoersmiddelen of worden ze erdoor geleefd? Deze vraag schetst geen realistische alternatieven. In een wereld die bol staat van de hulp-, vervoers-, communicatie-, genots- en verdovende middelen, is zijn middel en media – zonder dat iemand dat overigens wilde - allang doel op zich geworden. In automobilititeit als manier van leven valt het onderscheid tussen middel en doel weg. Tot de jaren zeventig van de vorige eeuw was het nog enigszins overzichtelijk. In Nederland werd de auto als 'luxewagen' bestempeld. De auto was een individueel statussymbool en de DAF een nationaal icoon.

Door mondiaal gespreide assemblage, transnationale geldstromen en overplaatsingen naar lageloonlanden werd echter de nationale basis onder de autoindustrie weggeslagen. Eerder was de auto in verkiezingsprogramma's van socialistische partijen als primaire levensbehoefte gekenmerkt. Zo verloor de auto met zijn instrumentele waarde ook de transgressieve meerwaarde die excessief genot nu eenmaal aankleeft. Maar op gezette tijden steekt het fenomeen 'scheuren' de kop op en bekent een minister genotzuchtig de snelheidslimiet te overschrijden. Automobilisten willen zich zo vrij voelen als een vogel zonder vogelvrij te worden verklaard.

Lifestyling en branding rond de auto wordt na de Tweede Wereldoorlog in het op massaconsumptie gerichte Europa al groots ingezet. Roland Barthes analyseert in *Mythologieën* (1957) de presentatie van de nieuwe Citroën DS. Deze werd "meer als beeld geconsumeerd dan als gebruiksvoorwerp" (M193). Ook Barthes wijst op het verdwijnen van de instrumentele waarde van de auto en benadrukt de inrichting van de auto als privéruimte. Het chroom dat beheersing van de snelheid uitstraalt, duidt meer op comfort dan op prestatie. Design wordt huishoudelijker: "Het dashboard heeft meer weg van een panel met knoppen in een moderne keuken dan van een schakelafdeling in een fabriek" (195). De ramen suggereren een organische, insectachtige 'lichtheid', de science fiction-achtige naadloosheid van de nieuwe Citroën DS - déesse - verleent haar een haast goddelijke glans.

In de jaren zeventig raakt deze verbeelding televisioneel in een stroomversnelling. Automobilititeit wordt steeds meer geconsumeerd als alle andere producten en diensten in onze op belevenissen georiënteerde economie. De auto als ding wordt het contractiepunt voor ervaringen die gericht zijn op actief, ondernemend leven. De interlokale massaconsumptie van door Meta de Vries aangeprezen uitstapjes is de nationale pendant van de seriegeschakelde, internationale publieke verkeersstromen naar de vele vakantiebestemmingen. Daarin wordt een automobiel wereldburgerschap geconsumeerd dat individuele bewegingsvrijheid verbindt aan veilig en comfortabel entertainment. Twee Boeings die zich in het WTC boren of een op handen zijnde oorlog met Irak veranderen daar niets aan, tenzij daarmee de olietoevoer in gevaar komt en de olieprijsen omhoog schieten.

De Heilige Koe: een autofundamentalistisch paradigma

Automobiliteit is een niet weg te denken kwaliteit van het leven zelf geworden. Kritiek op de vanzelfsprekendheid ervan wordt door de autofiele medemens als een anti-emancipatoire ondermijning ervaren van de hoogste waarden en idealen van het moderne bestaan: individuele autonomie, esthetische perfectie, comfortabele privacy, progressieve versnelling en ongelimiteerde bewegingsvrijheid. Peter Sloterdijk noemt in *Eurotaoïsme*. Over de kritiek van de politieke kinetiek (1989) de automobilist de technische dubbelganger van het principiële actieve, transcendentale subject dat na de Franse Revolutie zijn beslag krijgt in het werk van Immanuel Kant. Dit subject is de moderne erfgenaam van Aristoteles' Onbewogen Beweging, de goddelijke demiurg en kosmische perpetuum mobile. De kritiekloze aanbidding van de Heilige Koe als toonbeeld van moderne hyperactiviteit getuigt nog steeds van deze dogmatische pseudo-religiositeit.

Het geloof in de auto als technologisch mirakel ligt dieper in de menselijke ziel verankerd dan welk kritiseerbaar theologisch dogma dan ook. Automobiliteit is een paradigma. Dit is zo vanzelfsprekend dat de kritiekloze verdediging van het autobezit als 'autofundamentalisme' kan worden bestempeld. Dat de VVD enkele jaren geleden een wetsvoorstel indiende om automobiliteit – lees: autobezit - als grondrecht in de grondwet op te nemen, wekt vanuit dit perspectief geen verbazing. Voor de autofiele meerderheid is de eis van een minderheid om de auto aan de kant te zetten te vergelijken met het weerzinwekkende verzoek van een gezond persoon om een van zijn benen te amputeren, een verlangen dat bekend staat als apotemnophilia. De morele afweer die velen bij zo'n weerzinwekkend verzoek voelen opkomen, is zonder meer vergelijkbaar met de weerzin die het uitbannen van de auto bij autobezitters oproept.

Paradoxen van de automobiliteit

Automobiliteit is een structureel aspect van het moderne, westerse verlangen. Mensen uit het westen willen altijd wel ergens naartoe. Een zekere existentiële onrust is dit autonome individu na de dood van god niet vreemd, maar de hyperactiviteit van het hedendaagse verlangen gaat op een gedenkwaardiger traditie terug. Het is een individuele spiegeling van koloniserende en imperialistische aandriften van natie-staten, technologische innovatiedrang van de wetenschappen en de zucht naar het nieuwe in de kunsten. In een wijsgerig antropologische reflectie op de aard van deze dadendrang komt de vraag op naar wat de automobiele mens precies beweegt. Willen we ons zo geriefelijk, veilig en efficiënt mogelijk van A naar B bewegen? Een blik op een ochtendspits of het stadscentrum in het weekend logenstraft deze gedachte onmiddellijk.

Er is blijkbaar ook iets anders aan de hand. Het genot van het rijden om het rijden – van zondags- tot joyrijders - speelt nog wel een rol. Maar belangrijker is de beschikbaarheid van een auto. Dit alleen al houdt een belofte van vrijheid en autonomie in: we kunnen immers weg wanneer we willen. De belofte die van de automobiele paraatheid uitgaat, wordt herhaald in politieke programma's, wetenschappelijke tractaten, technologische voorspellingen en economische verwachtingen en wordt gepraktiseerd in het parlement, rechtszalen, SER onderhandelingen en musea met het zelfkritische individu met zijn keuzevrijheid en zelfbeschikking als richtsnoer.

Het activistische, moderne zelf (Grieks: autos) overspeelt in zijn excessieve zelfbeschikking echter zijn hand. De ultieme consequenties leiden tot merkwaardige paradoxen. In de platte opvatting van automobiliteit – het bewegen (Latijn: mobilis) met je eigen auto – slaat in de file of in het dynamisch voorparkeren - spiedend rondrijden op zoek naar een parkeerplek - individuele vrijheid om in collectieve gevangenschap. Op ethisch vlak, waar de vraag naar leven en dood speelt, is dat nog duidelijker: van "baas in eigen buik" tot het recht op zelfdoding is het zelfbeschikkende individu omwille van de kwaliteit van een individueel

leven gemachtigd met een autonome geste een eind aan een leven, zelfs zijn eigen leven te maken. In tegenstelling tot Palestijnse zelfmoordenaars gaat het hier om de kwaliteit van het eigen leven. De onmogelijkheid om de ecologisch catastrofale invloed van massaal autogebruik vanuit internationale samenwerkingsverbanden te keren is een indicatie voor dezelfde paradoxale logica op het vlak van de automobilititeit.

Strookt deze zelfvernietigende logica met het beeld van de verlichte moderne mens? Om hier een antwoord op te krijgen is een cultuurhistorische verdieping onvermijdelijk. Het moderne verlichtingsproces - collectieve en individuele emancipatie en kritische bewustwording - kent namelijk een 'onzichtbaar' supplement: sensorische verlichting. Daarin is sprake van toenemende sensibilisering van ons zintuiglijk apparaat, kort gezegd ons lichaam. De mechanische en elektronische uitbouw ervan wordt door Marshall McLuhan in *Understanding Media* (1966) begrepen als de verlenging en intensivering van allerlei lichamelijke functies, waartoe hij overigens ook ledematen en organen rekent. De verworvenheden van deze sensorische verlichting zijn evenmin terug te draaien als de kritische bewustwording waartoe de Verlichting doorgaans wordt gereduceerd.

Fysieke verlichting: versnelling

Sensorische verlichting heeft twee componenten: een fysieke en een visuele component. In de fysieke verlichting streven we door versnelling naar opheffing van lichamelijke ongemak. Lopen is vermoeiender en motorrijden kouder dan rijden in een auto met airconditioning. Zo verplaatsen individuen zich vanaf het eind van de 18e eeuw comfortabeler en sneller in stoomtreinen en - na de uitvinding van de explosie- en straalmotor - in personenauto's en privévliegtuigjes. Het loskomen van het 'bezwaarde' lichaam roept een extatisch gevoel op. Op de vraag of we ons een maatschappij kunnen voorstellen die het lichaam ontkent zoals eerder de ziel is ontkend, antwoordt Paul Virilio in *Het horizon-negatief* (1984) dat dit de maatschappij is waarnaar wij nu op weg zijn. In zijn analyse van de relaties tussen macht, transport en versnelling concludeert hij dat het geheim van iedere heerschappij in een ideale gewichtsloosheid ligt.

De fysieke verlichting wordt voltooid in de eerste maanvlucht. De Apolloastronaut zweeft in het luchtledige. De televisionele mens wordt dan ook voor het eerst een blik op de globe vergund. Met de overwinning op de zwaartekracht zet de opmars van visuele surveillance door. Snelheid is voor de astronaut een functie van een zuivere waarneming van punten en vlakken. In *Mythologieën* kondigt Barthes de komst van deze 'jetmens' aan. Het is "een nieuw ras in de luchtvaart dat dichter bij de robot dan bij de held staat"(119). De jetmens wordt uit vrije wil één met 'zijn' machine en media, wat opnieuw een paradox oplevert: in het autonome streven naar gewichtsloosheid draagt de piloot zijn autonomie over aan de technologie. In zoverre hij zich naar de maat van zijn middelen richt, is hij middelmatig. Geen autonomie, geen held, maar absoluut geloof in en machiniek functioneren binnen een allesomvattend technologisch systeem. De middelmatige mens staat nog slechts in verbinding met de wereld via visuele representaties op een interface. Geloof in zichzelf staat gelijk aan een absoluut vertrouwen in de hem omringende technologie. Dit autofundamentalistische geloof wijst opnieuw op een pseudo-religieuze onderstroom in de extatische automobilititeit.

Visuele verlichting: transparante surveillance

Fysieke verlichting gaat gepaard met visuele verlichting. Auto's, mobieltjes en modems zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een BMW zonder gsm of GPS, kortom zonder ICT is ondenkbaar. In premoderne tijden verlostten kampvuren, kaarsen en olielampen de mens van het duister. De ontdekking van electriciteit en de uitvinding van de elektrische lampen, telefoons en televisie maken na de digitale revolutie computergestuurde voertuigen mogelijk. Het 'bakkie' wordt ingewisseld voor de gsm die vervolgens wordt ingelogd in een

technoscape. In het publieke domein lichten nu naast lantaarnpalen immens grote flatscreens en miljoenen displays. Voorheen ongekende openbare ruimten openen zich: van virtuele plaza tot digitale steden.

Vervoersmiddelen kunnen niet zonder technologie en verkeersstromen zijn onbeheersbaar zonder een technologische infrastructuur. Ieder vervoermiddel is als informatiecel tevens een interactieve interface, aangesloten op door orbitale satellieten gevoede computers. Elke automobiele beweging – van auto's, mobieltjes of mobiele SCUD raketten - kan via het GPS getraceerd worden. Niet-ingelogde wezens of uithoeken buiten het bereik van zendmasten kunnen door spionagesatellieten tot op de vierkante meter worden gescand. De fysieke automobiliteit van individuen wordt steeds meer door deze surveillance bepaald.

Bereide wereldburgers krijgen daar mee te maken, maar ook shoppende prosumenten, loslopende huisdieren en verdwaalde kinderen, 'grounded' veroordeelden en van extramurale zorg afhankelijke bejaarden. Cash flow begint bij de chipper, de eerste chip is in Engeland al in een kind ingebouwd om ontvoering te pareren en elektronisch huisarrest is al een dagelijkse praktijk. Terwijl automobilisten met de auto sigaretten halen op de hoek, shoppen bejaarden via het Internet. Zij bankieren thuis, roepen via een centraal alarm hulp in van de thuiszorg of sms'en of mms'en met de kleinkinderen in Australië. Zij razen lichaamloos over de wereld. Het criterium voor hun automobiliteit is niet paardenkracht, maar de lichtsnelheid waarin visuele transparantie (licht) en materiële verlichting (snelheid) samenvallen.

De huidige automobilisering, kortom, brengt drie aspecten van de moderne Verlichting bijeen: geestelijke, materiële en visuele verlichting. Sensorische verlichting spoort echter niet met kritisch oordelen. De eerste wordt niet door de laatste gecontroleerd, hoogstens gelegitimeerd. Zou zelfkritische bewustwording doorslaggevend zijn, dan zouden vele automobilisten hun auto al lang aan de kant hebben gezet, overtuigd door ecologische, esthetische, veiligheids- en stadsplanologische nadelen. Dat dit niet gebeurt, betekent niet dat het vlees zwakker is dan de geest. Het is veeleer een indicatie voor een gemeenschappelijk oriëntatiepunt van de sensorische en geestelijke verlichting.

Capsulaire bewustzijn en radicale middelmatigheid

Dit gemeenschappelijke oriëntatiepunt is de autonomie en onschendbaarheid van het individuele innerlijk als het geestelijk privé-domein. Deze zelfgenieting ervan heeft iets narcistisch en asociaals. Het laatste wordt benadrukt door het tegenover het openbare leven te zetten. Onder het mom van smaak en inzicht is dit geestelijk narcisme in de moderne burgermaatschappij zo gecultiveerd dat individuen zich konden onderscheiden van de massa. Zo hebben cultuur-pedagogische praktijken, gericht op ontwikkeling en emancipatie, in witte kubussen – musea - en zwarte dozen – theater- of concertzalen – getracht de esthetische sensibiliteit van haar burgers te cultiveren. Rick van der Ploeg beseft dat edutainment de hedendaage gestalte is, maar meende niettemin door de stimulering van theaterbezoek door allochtone en autochtone jongeren inburgering te bevorderen. Witte kubussen en zwarte dozen mikken nog steeds op de innerlijke ervaring van toeschouwers en toehoorders. De lichamelijke aanwezigheid van anderen wordt zoveel mogelijk teruggedrongen. Ook al is het beleid op culturele interactiviteit gericht, toch spreekt men nauwelijks, gaat het licht nog uit, mag niets worden aangeraakt en wordt het innerlijk in musea via een audiophone en computer geïnformeerd.

Dit 'capsulaire' bewustzijn vinden we ook terug in automobiele ervaringen, ondanks het feit dat daarin de sensorische verlichting centraal staat. Wordt de jetmens beschermd door een drukcabine om niet door de versnelling vermorzeld te worden, automobilisten worden door auto's en gsm'tjes ingekapseld. Deze respectievelijk fysieke en virtuele capsules zijn net als een huis afgegrensd met codes en passwords. Het zijn privéruimten, ook al bewegen ze zich in het publieke domein. De automobiele actieradius vertakt zich vanuit het privé-domein: met

de auto wordt naar alle kanten huiselijke geborgenheid, warmte, veiligheid en comfort het publieke domein in geschoten en met het gsm'tje trekt de beller in het openbaar vervoer de huiselijkheid naar zich toe. Door het inbouwen van ICT in de auto en de implantatie van het gsm'tje in de openbare ruimte komen automobilisten eigenlijk nooit meer hun huis uit. Met hun medereizigers in zicht is het contact met huisgenoten en collega's interfaciaal.

Dit houdt de illusie in stand dat in vrijheid afwegende en bewegende automobilisten heerser in eigen huis is, meer piloot dan passagier, meer machinist dan medereiziger. Ingesnoerd in veiligheidsgordels hebben ze toch wat weg van de volledig verlamde wiskundige Stephen Hawking, beroemd door zijn pogingen de fundamentele krachten van het universum onder één noemer te brengen. Net als Hawking zijn ze geen 'ghost in the machine', maar 'ghost as the machine'. Als mediamatische motormensen staan ze niet meer buiten of boven hun middelen en media, ze zitten er middenin. Door zich in hun media of deze in henzelf in te bouwen, is hun realiteitszin en zelfverving op de maat van deze middelen toegesneden.

Tijd- en ruimteoriëntatie blijken afhankelijk van het gebruikte medium. Ieder middel kent zijn eigen maat. Neem autobezitters hun auto af en zij raken even gedesoriënteerd en ontheemd als al die diegenen wier tv in beslag wordt genomen, telefoon wordt afgesloten of server plotseling down is. Pas onder 'gedepriiveerde' omstandigheden blijken transportmiddelen en communicatiemedia meer dan comfortabel hulpmiddelen. Op straffe de gebruiker anders als verslaafden te moeten aanmerken, moet in het verlies wel erkend worden dat het onmisbare bestaansmiddelen zijn.

Openbaar vervoer: van autofundamentalisme naar commobiliteit

Tot nu toe is er onwillekeurig een onderscheid gemaakt tussen de autobezitters, openbaar vervoer reizigers en telewerkers thuis. Het mag echter duidelijk zijn dat met het oog op het verschijnsel automobilititeit het onderscheid tussen deze groepen steeds meer vervaagt. Eigenlijk is de tegenstelling privé-openbaar sleets geworden. Openbaar reizende mobiliteitsconsumenten zitten vast door vertragingen, maar zijn virtueel wendbaarder en communicatief actiever dan ooit, terwijl automobilisten ook steeds meer geïmmobiliseerd raken, maar virtueel even wendbaar zijn als hun openbare pendanten. Op de keper beschouwd zijn het allemaal thuiswerkers.

Er komt een moment dat het onderscheid zo minimaal zal zijn dat de weigering de auto op te geven expliciet autofundamentalistische proporties zal aannemen, omdat de praktijk de tegenstelling zal hebben opgelost. Met een volledig GPS gestuurd beheer van verkeersstromen over gesensoriseerde autosnelwegen zal de overheid in de toekomst mobiliteitsparadoxen oplossen. Feitelijk wordt een met sensoren volgestouwde auto dan dynamisch geparkeerd in een autocolonne. Alleen in de wijk is de illusie van autorijden nog vol te houden. Maar die ligt vol met verkeerdrempels. Op gesensoriseerde autosnelwegen zullen zich mobiele files voortbewegen. In deze geïmmobiliseerde mobiliteit dient zich ten slotte de ultieme paradox van het manipulerende, automobiele subject aan: handsfree sturen in een geïmmobiliseerde automobilititeit.

Net zo min als camerabeveiliging in openbare ruimten zal dit alles aan het vrijheidsgevoel van automobilisten iets afdoen. Hoe meer communicatie- en informatiemiddelen in een automobiele capsule worden verwerkt, hoe vrijer en veiliger zij zich voelen. Uiteindelijk zullen ze even vrij, autonoom en veilig zijn als hun telewerkende en treinreizende tegenhangers. Op het vlak van de persoonlijke ervaring schenkt de capsule automobilisten een gecentreerde ervaring van zichzelf: in hun oor en oog komt alles samen en zij zitten aan de knoppen. Maar vanuit een radicaal middelmatige optiek is dit capsulaire bewustzijn een leeg middelpunt dat pulseert op de maat van de middelen. Het is een knooppunt in een web dat met fysieke en virtuele draden geweven. De automobilist is een kruispunt van mediale vectoren. Zodra we deze gedachte doorzetten blijkt het capsulaire bewustzijn zelf een transitoruimte te

zijn, waar de boodschappen doorheen suizen. Als we de vraag naar de kwaliteit van het publieke domein en de aard van deze nieuwe openbare ruimte stellen, dient zich een verbluffend antwoord aan: privé is volledig openbaar geworden. Automobilitéit is allereerst mobiliteit met anderen: commobiliteit.

Het lijkt alsof hiermee het pleit beslecht is in het voordeel van het openbaar vervoer. Want waarom zouden we de onvermijdelijke consequentie van onze excessieve automobilitéit niet trekken en ruimte scheppen voor geavanceerde èn gratis openbaarheid? Waarom zouden we de gedachte niet toelaten dat de ervaren onveiligheid op straat wellicht mede veroorzaakt wordt door de reductie van het publieke domein tot een optelsom van lege privé domeinen die de ruimte alleen maar gebruiken om boodschappen te vervoeren? Toegegeven, een post-automobiel bestaan is een ondenkbare optie. Maar zolang we ons 'zelf' nog met 'auto' vereenzelvigen en 'the medium the message is', komen we in het denken over mobiliteit in relatie tot de openbare ruimte niet veel verder. Wellicht is de veiligheid en levendigheid van de openbare ruimte meer gebaat bij het openbreken van de capsule en het propageren van openbare interacties en publieke interesse.