

# ROTTERDAM

## Planning en mobiliteit

*Henk Oosterling 1996*

"Andra mooi ennepe, Mousa, polutropon oos mala polla,  
planchte, epei Troies, hieron ptolietron ee perse, " of in veredeld Neerlands:

"Muze, vertel mij 't verhaal van de man, van die Sluwerd, die omzwierf/ Overall rond, na verwoesting van Trojes heilige veste;"

Deze beginregel van Homerus' *Odysseia* - de omzwervingen van Odysseus - een van de teksten die aan onze westerse beschavingsgeschiedenis ten grondslag ligt, spreekt nog steeds tot onze vermeende postmoderne verbeelding. Zeker als we greep proberen te krijgen op de drijvende krachten die sindsdien het reisgedrag van de westerse mens hebben bepaald. Odysseus, een van de veldheren van de strafexpeditie tegen Troje, waarheen Helena, de vrouw van Menelaos, door Paris was ontvoerd, probeert na de overwinning zijn eiland Ithaka te bereiken. Aan zijn zwerftocht, aan zijn reis komt, na en ondanks veel omzwervingen en hachelijke avonturen, een eind.

De logistieke verbindingen waren destijds nog niet zo geavanceerd als hedentendage, de reissnelheid aanzienlijk lager, het comfort nagenoeg afwezig. Schip en paard waren de enige transportmiddelen, die ingezet werden als de aardse machthebbers zich moesten manifesteren. Want grootscheepse beweging betekent voor alles: verovering, strijd en bezetting. Maar het ondoordringbare Griekse achterland was nog niet opengelegd door een spoorwegennet en de enige vlucht die in alle hoogmoed uitgevoerd was door Icarus, was schromelijk overdreven en mislukte dus onvermijdelijk. Uiteindelijk is Odysseus nog aangewezen op de elementen en de goden. Wij, moderne wezens, echter hebben de eerste bedwongen en de laatste dood verklaard.

Sinds Odysseus' tijd is er veel veranderd. Toch hebben de veranderingen lang op zich laten wachten. Tot het eind van de 18e eeuw meten we kracht en afstand nog in organische maten: paardekrachten en knopen. God bestaat nog. Epidemieën en natuurrampen zorgen regelmatig voor nieuwe hemelbewoners. Pas met de ontdekking van de stoommachine, de ontwikkeling van een telegrafisch en elektrisch net en tenslotte met die van de explosiemotor ruim een eeuw later raakt onze cultuur letterlijk in een stroomversnelling waaruit, naar het zich laat aanzien, nauwelijks meer te ontsnappen valt. De elektronische revolutie na WO II is de laatste etappe in een cultuur-historisch proces, waarin de mens zichzelf als de organisator van zijn eigen lot heeft opgeworpen en als een voortdenderende aardvlo geschiedenis maakt. Alles lijkt steeds sneller te gaan en de complexiteit van het wereldgebeuren, want dat is de schaal waarop wij ons tegenwoordig nog uitsluitend kunnen bewegen, is dermate groot dat iedere ingreep dit proces in te dammen het paradoxaal genoeg versnelt.

Wij, moderne mensen, zijn grotendeels nog producten van een 200 jarige culturele traditie die politiek met de Franse en sociaal-economisch met de Industriële Revolutie is begonnen. Het principe 'vrijheid, gelijkheid en broederschap' gaat nagenoeg naadloos over in een produktiesysteem dat alsmaar meer van hetzelfde voor iedereen produceert. Het persoonlijke en collectieve leven wordt als een zelfgestuurde ontwikkeling ervaren. Het toont, ondanks de tegenslagen, die variëren van gestrande huwelijken tot volkerenmoord waarin een gestage vooruitgang. Ons huidige opvoed- en onderwijssysteem krijgt in het midden van de vorige

eeuw zijn beslag. Beroep op het eigen geweten en kritische toetsing van het politieke leven door pers en een vierjaarlijkse pennestreek zijn eveneens uitingen van de gedachte, dat het hoogste goed op aarde vrijheid is. Nog steeds, ondanks alle historische en wellicht persoonlijke tragedies ervaren wij ons leven als een ontwikkelingsproces, waaraan we zelf, ondersteund door een immense therapeutische industrie en nauwgezet gecontroleerd door een bureaucratisch apparaat, richting en zin geven.

Verandering was tot voor kort voor- of achteruitgang: verwerkelijking van idealen of juist de corruptie ervan. We waren optimistisch of pessimistisch. Tot een decennium terug stelde in ieder geval de politiek het leven voor als een gezamenlijke reis naar samenleving, waarin de idee van vrijheid, gelijkheid en broederschap verwerkelijkt zou worden, dat wil zeggen vrijheid politiek, juridisch, cultureel en sociaal-economisch gestalte zou krijgen. Maar sinds de verzorgingsstaat in toenemende mate aan zijn eigen paradoxen wordt blootgesteld en de Berlijnse muur- Troje's heilige veste - is gevallen, is een ding duidelijk geworden: de plaats van aankomst bestaat niet meer. Het utopisch potentieel is uitgeput. Ons rest slechts de reis. We zijn niet meer in blijde verwachting, bezwangerd met heldere ideeën en gedreven door onwankelbare principes. We zijn hoogstens onderweg en proberen de reis met allerlei mediaspektakels zo aangenaam mogelijk te maken. Het doel ontbreekt: we bewegen.

Dat we toch door blijven gaan, is voor velen een merkwaardig fenomeen: bij gebrek aan inhoudelijke ideeën en afnemende solidariteit is er weliswaar sprake van politieke stuurloosheid en electorale onverschilligheid, toch werkt alles nog. Een wereldwijd vertakt sociaal-economisch, volledig technologisch systeem, dat grotendeels uit op zichzelf staande, autonome processen bestaat die door immense communicatiesystemen op elkaar worden aangesloten, blijkt, nu iedere ideologische masker is afgerukt, de sturende kracht achter onze collectieve gedragingen. We durven zelfs ronduit te beweren dat nagenoeg elektronische oorlogen gevoerd worden om economische belangen te verdedigen. We zijn het cynisme voorbij.

Toch staat dit dynamische gebeuren niet op zichzelf. Het is verankerd in dezelfde vrijheidsgedachte en emancipatorische beweging, waaruit ook de eens zo bejubelde en nu dan verguisde ideologieën zijn voortgekomen. De explosieve ontwikkelingen na de industriële revolutie zijn namelijk alle gevoed door de idee dat niet allen de bestrijding van epidemieën en een nauwgezette controle van de volksgezondheid, maar ook de massaproductie van schaarse goederen het collectieve lijden zou verzachten, waardoor onze vrijheid, onze autonome en kritische zelfbepaling zou worden vergroot. Nog steeds ligt deze gedachte aan nieuwe ontwikkelingen ten grondslag. Maar een verontrustend inzicht groeit en verduistert dit technologisch optimisme: iedere vermeende verzachting blijkt elders of in de toekomst nieuwe problemen op te roepen. De complexiteit is onoverzichtelijk geworden, de dynamiek ogenschijnlijk onbestuurbaar. Niet alleen de milieuproblemen, ook de toenemende afhankelijkheid van de verzorgingsmechanismen en van de bureaucratie zijn een uitdrukking van die merkwaardige paradox: de bevrijding van de natuurlijke machten heeft ons aan een ondoorgrondelijke systeemdwang uitgeleverd. De indruk dat we die niet kunnen afwentelen, wordt steeds weer bevestigd. De trein raast voort. We bewegen steeds sneller. Het heeft er veel van weg dat we slechts bewegen om te bewegen. Dat we verslaafd zijn aan snelheid. Fysiek en mentaal.

Het mentale aspect heeft weer te maken met de eerder uiteengezette gedachte dat de moderne mens zijn vrijheid na moet streven om zichzelf te worden of te zijn. Vrijheid is voor ons bewegingsvrijheid. Deze gedachte schraagt ons hele strafstelsel dat geheel om de vrijheidsstraf draait. Hoe mobieler we zijn, hoe vrijer we ons voelen. Hoe meer mogelijkheden we hebben ergens naar toe te gaan - wat niet noodzakelijk inhoudt dat we gaan - hoe

meer keuzemogelijkheden, hoe minder beperkt we ons voelen. Maar vrijheid kent een dubbelaspect: een negatief en positief. Het lijkt erop dat alleen de eerste ons nog rest: vrijheid van beperkingen. Vrijheid tot iets, de positieve kant, lijkt in ieder geval op politiek niveau met het vallen van de Muur en de uitholling van de verzorgingsstaat uitgesloten. Er is hoogstens nog geluk en vrede te vinden in de sociaal-economische orde, waarin steeds sneller waren en leefstijlen worden geconsumeerd. We streven niet meer naar een vrije samenleving, maar beperken ons tot de verbetering van de bestaande.

Onze consumptiecultuur bevestigt deze instelling door het aanbieden van een veelheid van nagenoeg identieke produkten, waaruit wij kunnen kiezen. Alleen al de beschikbaarheid van waren vergroot onze vrijheid. Maar dit geldt ook voor waarden en waarheden. In onze multiculturele samenleving zijn wij gewend geraakt aan het idee dat ieder zijn eigen waarden moet kunnen naleven. En in het wetenschappelijk bedrijf is het idee van een laatste waarheid in de 19e eeuw te gronde gegaan. Sindsdien concurreren allerlei elkaar weersprekende theorieën om deze nogal dubieuze eer. De alomtegenwoordige beschikbaarheid van waren, waarden en waarheden wordt, ook al zijn vele ervan voor ons onbereikbaar, toch als een mentale mobiliteit ervaren. Ons zelfbeeld ontstaat vanaf onze vroege jeugd in de consumptie van deze waren, waarden en waarheden. In die zin lijken we even makkelijk van leefstijl als van jas te wisselen.

Maar snelheid en mobiliteit is meer dan een idee. Het is ook een lichamelijke ervaring, die zo intens is dat ik van verslaving durf te spreken. Toch hangt ook die samen met de vrijheid en met diens tegenhanger: het opheffen van beperkingen of leed. Snelheid vergroot onze macht en verlost ons van de aardse druk, van de zwaartekracht. Snelheid, dat wil zeggen beweging om de beweging, maakt ons lichter en ongrijpbaarder en geeft ons macht over anderen, biedt dus een meerwaarde. Precies dit laatste blijkt uit historische analyses: jagers moesten sneller zijn dan hun prooi, machthebbers hebben altijd geprobeerd sneller te zijn dan hun tegenstanders. Zowel jacht als oorlog ontlenen hun doeltreffendheid aan de snelheid. De technologische terminologie die doorgaans gehanteerd wordt getuigt daarvan: logistiek, penetratie, enz. Wapens en transportmiddelen zijn ontworpen vanuit de gedachte met hoge snelheden trajecten te overbruggen, zodat deze vrijgemaakt worden. De buizenpost en de als te ontwikkelen integrale transportsystemen getransformeerde treinbuizen verschillen structureel weinig van de geweerloop, die op zijn beurt weer uit het kanon is voortgekomen. Het traject is even rechtlijnig als een Autobahn of een lijndienst. Verplaatsings- en transport-snelheid als zodanig, dat wil zeggen logistiek komt echter pas in de moderne oorlog in de 19e eeuw centraal te staan, als de aanvoerlijnen continue aan- en afvoer garanderen. Snelheid, mobiliteit worden synoniem met macht, macht met zelfbepaling en deze, zoals ik heb laten zien, met vrijheid. De fysieke kant is het gevoel te zweven, los te komen van de druk die ons immobiliseert en kwetsbaar maakt. Dit verslavende gevoel is moeilijker te weerstaan dan alle ideeën die deze ervaring mogelijk maken.

Tegen dit licht wens ik het probleem van de mobiliteit te zien. We gaan steeds sneller, omdat dit onze enige invulling van de vrijheidsidee is. Maar geleidelijkaan doet zich de paradoxale situatie voor dat we door onze volledige auto-mobiliteit en door het feit dat we steeds in alle staten van paraatheid verkeren, nauwelijks meer bewegen: de wereld komt naar ons toe via alle doorschakelsystemen en zodra we ons erin willen bewegen belanden we in een file en staat de tv, die de autoruit nu eenmaal is, stil. We kunnen zelfs niet meer zappen. Het is deze paradox die we op willen lossen vanuit een denken dat haar overal oproept. Misschien gaat het erom dit denken enigszins op een zijspoor te zetten. Daarmee is het mentale aspect ingelost. Wat het ongrijpbare fysieke aspect betreft, rest ons slechts één mogelijkheid: zoals op perron O methadon wordt verstrekt om de heroineverslaafde op z'n minst van zijn

lichamelijke klachten af te helpen zo zou, op doctersvoorschrift iedere automobilist gratis een autosimulator voorgeschreven moeten krijgen. Het probleem is echter dat evenals dit bij de methadon het geval is, de kick uitblijft en je met een behoorlijk belazerd gevoel de eerste tijd door het leven moet gaan.