

WAT AUTO'S BEWEEGT

Daniël Tijink

Universiteit Twente
faculteit der wijsbegeerte
en maatschappijwetenschappen

WAT AUTO'S BEWEEGT

Cultuur-filosofische analyse van
het autogebruik en beleidsimplicaties

Afstudeerscriptie Wijsbegeerte van Wetenschap, Technologie en Samenleving

Afstudeerdocent vakgroep Systematische Wijsbegeerte : Prof. dr. H.A. Achterhuis

Docent vakgroep Filosofie van Wetenschap en Techniek : Dr. J.W. Schot

Nederlandse Organisatie voor Technologisch Aspectenonderzoek : Dr. Ir. L. Sterrenberg

Den Haag, NOTA
Enschede, Universiteit Twente

Daniël Tijink, oktober 1993

Met dank aan :

- * Siem Lakeman voor hulp aan de lay-out
- * Jeroen de Rooij voor het titelidee
- * Christien Niekerk voor laatste controle van het Nederlands
- * Kadoshop *Boutique Marique* voor illustratie voorpagina

Deze scriptie is gekopieerd op niet-chloorgebleekt papier.

Desgewenst kunnen in voorkomende gevallen de woorden hij, hem en zijn vervangen worden door respectievelijk zij, haar en haar.

You need a busload of faith to get by!

Lou Reed

VOORWOORD

De totstandkoming van deze scriptie laat zich goed vergelijken met een autorit. Ik ging in de auto zitten en had net mijn rijbewijs gehaald, daarom kon ik beginnen met afstuderen. Toen bleek echter dat een rijexamen halen iets heel anders is dan een verre autorit. Gelukkig hebben mijn begeleiders Hans Achterhuis, Lydi Sterrenberg en Johan Schot het geduld weten op te brengen me beter te leren rijden. Afgezien van de vaardigheden die ik van ze geleerd heb, hebben ze ook samen met mij de route van de grote autorit uitgestippeld en ik mag wel zeggen dat het zeer bekwame kaartlezers zijn.

Een auto rijdt echter niet op water, er is brandstof voor nodig. Ik ben mijn ouders dankbaar voor de financiële steun die ze me gegeven hebben, maar meer nog voor het vertrouwen dat ze altijd in me hebben gesteld. Een fijn pompstation was de bibliotheek bij NOTA waar ik even uit kon rusten en weer nieuwe kon benzine tanken, omdat Margreet me steeds voorzag van de boeken en tijdschriften die ik nodig dacht te hebben.

Natuurlijk sla je op zo'n rit wel eens de verkeerde weg in en ik ben ook enkele keren behoorlijk in de modder blijven steken. Gelukkig hebben Siem, Peter-Paul, Huib, Ilse, Wiebke en Bert me ieder op hun eigen wijze geholpen om de auto weer op gang te krijgen.

De autorit had ik niet met zoveel plezier afgelegd als er op de achterbank niet van die leuke mensen gezeten hadden die me wezen op het mooie uitzicht, of op de auto van rechts die toch echt voorrang had. Ik heb een prettige tijd gehad, zowel met het WWTS-afstudeerderscollectief bestaande uit Hugo, Marieke, Hessel-Jan, Loek en Maresa als met mijn kamergenoten op NOTA: Chris, Coen en José.

Tenslotte heeft Ilonka de rit van het meest dichtbij meegemaakt: de enge en gevaarlijke bergweggetjes en kleine steegjes, soms opeens afgewisseld met weidse uitzichten. Ik ben erg blij dat ze al die tijd dicht in de buurt is geweest en hoop nog vele mooie ritten met haar te maken.

Daniël Tijink

SAMENVATTING

Om de groei van het autogebruik te verminderen dient de overheid de cultuur rondom het autogebruik te veranderen. Dit kan zij bijvoorbeeld doen door aan auto's een beperkt motorvermogen op te leggen. Dit zijn de twee belangrijkste conclusies die getrokken kunnen worden uit deze scriptie. In deze samenvatting zal kort worden aangegeven hoe ik tot deze conclusies ben gekomen.

In het eerste hoofdstuk komt naar voren dat het autogebruik in Nederland een probleem is gaan vormen. De moeilijkheden die het autogebruik met zich mee brengt zijn divers.

In de eerste plaats zijn er milieuproblemen. De auto levert een grote bijdrage aan de luchtverontreiniging door de uitstoot van koolstofdioxide, zwaveldioxide, stikstofoxiden, koolmonoxide en kleine vaste deeltjes zoals lood, koper, nikkel, fijn stof en vluchtige organische stoffen (VOS). Hoewel de bijdrage aan luchtverontreiniging veruit de grootste is, worden ook water en bodem door het autogebruik verontreinigd. Er komen metalen als koper, lood en zink in de bodem en het water terecht.

Bij het thema verstoring is de bijdrage van de auto ook aanzienlijk. Van de Nederlandse bevolking zegt 61% geluidshinder te ondervinden van het autoverkeer, 20% omschrijft die hinder zelfs als ernstig. Door 6% van de Nederlandse bevolking wordt stankoverlast ervaren ten gevolge van het verkeer. De infrastructuur die nodig is voor het autoverkeer geeft een verstoring van het landschap te zien. Het landschap wordt doorsneden en versnipperd door de vele autowegen, waardoor leefgebieden van planten en dieren worden aangetast. Tenslotte zijn auto's energieverbruikende apparaten. Alleen de personenauto's nemen al 7% van de energieconsumptie in Nederland voor hun rekening.

In de tweede plaats vallen er door het wegverkeer vele verkeersslachtoffers. Het aantal is sinds de jaren '70 teruggelopen en schommelt nu rond de 1500 doden per jaar. Men schat het aantal gewonden op 50.000, hiervan zijn er in 1991 12.006 in het ziekenhuis opgenomen.

Het derde probleem dat het autogebruik in Nederland met zich meebrengt is de congestie. Er gaat in Nederland geen dag voorbij zonder files. Dit is nadelig voor de Nederlandse economie en de schade voor Nederland wordt geschat op ongeveer 1 miljard per jaar.

Ten slotte heeft het gebruik van auto's in de mate waarop dat nu plaatsvindt geleid tot sociale nadelen voor bepaalde groepen in onze samenleving. Mensen zonder auto dreigen deels buitengesloten te raken in een omgeving die zo sterk op de auto is gericht. Dit is extra schrijnend, omdat juist die mensen vaak tot de zwakkeren in onze samenleving behoren.

Deze opsomming van problemen heeft de overheid ertoe bewogen om actief beleid op het gebied van verkeer en vervoer te voeren. Daartoe is een planologische kernbeslissing geschreven: het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Hierin is in 4 luiken en 35 sporen het beleid tot 2010 geschetst. Eén van de doelstellingen uit dit rapport is het terugdringen van de groei van het autogebruik. Men heeft becijferd dat de groei tot 2010 70% zou bedragen, hetgeen neerkomt op 7 à 8 miljoen personenauto's, terwijl er in 1986 ongeveer 5 miljoen auto's in Nederland rondreden. Om deze aantallen te voorkomen heeft de regering zich tot doel gesteld de groei te beperken tot 35%, nog altijd goed voor 6,5 miljoen auto's in Nederland. De kritiek van onder meer de milieubeweging op deze doelstelling was dat met deze groei de normen die in het Nationaal Milieubeleidsplan worden gesteld voor het bereiken van een duurzame samenleving niet gehaald zullen worden. In een alternatief scenario berekenden zij dat daarvoor een daling van het aantal autokilometers en auto's nodig is en niet alleen een daling van de groei.

De keuze van de overheid voor een beperking van de groei van het autogebruik wordt deels

gemaakt vanuit het oogpunt van haalbaarheid. Men denkt dat het (politiek) onmogelijk is om het autogebruik sterk te verminderen.

In deze scriptie ben ik ingegaan op de vraag waarom het zo moeilijk is om het gebruik van personenauto's te verminderen. Om deze vraag te beantwoorden is het noodzakelijk te begrijpen waarom er zoveel auto's in Nederland rondrijden. De groei van het aantal auto's heeft voornamelijk plaatsgevonden in de afgelopen 30 jaar. In 1960 waren er een half miljoen auto's in Nederland, in 1970 2,4 miljoen en in 1991 5,2 miljoen. Voor de beantwoording van de beide vragen is het van belang inzicht te krijgen in het gedrag van mensen, want die zijn uiteindelijk de oorzaak van de groei van het autogebruik en hebben de mogelijkheid deze groei weer terug te dringen. Volgens Talcott Parsons wordt het menselijk gedrag bepaald door drie systemen. Het systeem van de persoonlijkheid, de maatschappij en de cultuur. Deze worden respectievelijk onderzocht door de psychologie, de sociologie en de cultuurwetenschap. Omdat er binnen de psychologie en in mindere mate de sociologie al veel onderzoek wordt gedaan ter verklaring van het gedrag van automobilisten, heb ik me toegelegd op culturele aspecten om de groei van het autogebruik in de laatste 30 jaar te verklaren. De hypothese, die aan mijn scriptie ten grondslag ligt, luidt als volgt:

Een cultuur-filosofisch analyse van het autobezit en -gebruik geeft waardevolle inzichten met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van (de groei van) het autogebruik vormt.

Uit deze hypothese komen drie hoofdvragen voort, die ik in evenzovele hoofdstukken (2,3 en 4) behandel:

- *Welke antwoorden worden door actoren, die direct of indirect bij het verkeers- en vervoersbeleid zijn betrokken, gegeven ter verklaring van de groei van het autogebruik in de laatste 30 jaar?
- *In hoeverre geeft een verklaring vanuit een cultuur-filosofisch standpunt aanvullende kennis ter beantwoording van de vraag naar de groei van het autogebruik?
- *Als de beantwoording van de vorige vraag een bijdrage levert aan de kennis over de groei van het autogebruik, welke consequenties kunnen daar dan uit worden getrokken ter verbetering van het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid?

In hoofdstuk twee komt de eerste hoofdvraag aan de orde: *de verklaring van de groei van het autogebruik door verschillende actoren*. Uiteraard is het onmogelijk alle actoren te behandelen die een antwoord zouden kunnen geven op deze vraag. Er moet derhalve een selectie gemaakt worden. Ik heb drie selectiecriteria aangehouden. Ten eerste heb ik gekozen voor actoren die zich, direct of indirect, bezighouden met het beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Het tweede criterium is dat meningen van actoren met verschillende belangen aan bod moeten komen en tenslotte is het belangrijk dat de actoren op hun gebied tot de meest invloedrijke behoren.

Rekening houdend met deze criteria zijn de volgende actoren geselecteerd: de Nederlandse overheid, de ANWB, de milieubeweging in Nederland en de BOVAG. De verklaringen die zij hebben gegeven heb ik aan het eind van het hoofdstuk ingedeeld in drie categorieën.

Ten eerste liggen de verklaringen op het gebied van het politieke beleid van de afgelopen 20 jaar. Kort gezegd komt het er op neer dat er in het verleden te weinig rekening is gehouden met de grote groei van het autoverkeer, de groei is zelfs eerder gestimuleerd dan tegengegaan. De tweede groep verklaringen heb ik geschaard onder het kopje maatschappelijke ontwikkelingen. Het gaat om ontwikkelingen in de maatschappij die zich nagenoeg onafhankelijk van het gebied van verkeer en

vervoer hebben voorgedaan, maar die wel van invloed zijn geweest op de groei van het autogebruik. Voorbeelden hiervan zijn de inkomensgroei en het toegenomen aantal éénpersoonshuishoudens. De laatste categorie ligt meer op het microniveau en betreft de aantrekkingskracht van de auto. Gedacht moet worden aan de voordelen die de auto op verschillende vlakken heeft ten opzichte van andere vervoermiddelen.

Hoewel deze verklaringen zeker juist zijn, geven ze mijns inziens onvoldoende antwoord op de vraag waarom het autogebruik zo is gegroeid. Ik vraag me onder meer af waarom de overheid zo weinig rekening heeft gehouden met de groei van het autogebruik en waarom bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen leiden tot meer autogebruik. Een hoger inkomen hoeft immers niet aan een auto besteed te worden en toch gebeurt dat in een groot deel van de gevallen. En wat betreft de laatste categorie: Waarom wegen de voordelen van het autogebruik op tegen de nadelen, die toch ook niet gering zijn, zoals in het eerste hoofdstuk is aangegeven?

De vragen die overbleven aan het eind van het tweede hoofdstuk probeer ik in het derde te beantwoorden. De hoofdvraag was: *In hoeverre geeft een verklaring vanuit een cultuur-filosofisch standpunt aanvullende kennis ter beantwoording van de vraag naar de groei van het autogebruik.*

Voordat wordt overgegaan tot een cultuur-filosofische analyse, geef ik eerst een schets van de geschiedenis van het autogebruik. Deze paragraaf heeft twee doelen; ten eerste wordt duidelijk hoezeer er sprake is geweest van een wederzijdse beïnvloeding van de maatschappij enerzijds en de ontwikkelingen in het autogebruik anderzijds. Ten tweede dient het ter illustratie van de culturele lijnen die in de volgende paragraaf worden geschetst. De abstracte denkbeelden die daar aan bod komen krijgen concrete handen en voeten in de geschiedenis van het autogebruik. Omdat voor Nederland een maatschappelijk-culturele geschiedenis van het autogebruik ontbreekt ben ik ingegaan op de geschiedenis van het autogebruik in de Verenigde Staten en Duitsland. Van deze twee landen zijn er uitstekende studies voorhanden. Daarbij kunnen we beide landen beschouwen als landen waarin het autogebruik een belangrijke rol speelt en heeft gespeeld voor de samenleving.

Daarmee ben ik aangekomen bij de kern van mijn betoog: de cultuur-filosofische analyse van het autogebruik. Voordat er inhoudelijk op in wordt gegaan is het van belang te weten wat in deze scriptie onder cultuur wordt verstaan. Cultuur wordt gedefinieerd als de normale manier waarop een gemeenschap van mensen betekenis verleent aan de wereld. In elke samenleving overheerst een bepaalde manier waarop er naar de wereld wordt gekeken.

De heersende cultuur in Europa wordt vaak gekenschetst als (een uitvloeisel van) de moderne tijd, waarvan het beginpunt rond de 17e eeuw wordt gelegd. Deze cultuur van de moderniteit heeft verschillende kenmerken die haar onderscheiden van andere culturen, zoals bijvoorbeeld de middeleeuwse cultuur of de Indiaanse cultuur. Vijf van de meest prominente kenmerken van deze cultuur heb ik er uitgelicht en aan de hand van deze kenmerken wordt geprobeerd een verklaring te vinden voor de populariteit van de auto in onze cultuur.

Het eerste kenmerk dat ik behandel is de technologie. Sinds de 17e eeuw heeft de techniek zich enorm ontwikkeld. Dit heeft zich in geen andere cultuur ooit op deze schaal voorgedaan. In een cultuur waarin technologie zo belangrijk is, valt het te begrijpen dat een technologisch artefact als de auto weinig weerstand ondervindt.

De veranderende verhouding ten opzichte van ruimte en tijd is het tweede kenmerk. De moderne mens heeft het idee dat de tijd lineair is. Elke dag kun je maar één keer beleven en velen geloven ook niet in een leven na de dood. Het feit dat elke dag onherroepelijk voorbij is, leidt vaak tot een haastige manier van leven. Culturen die leven met een circulair tijdsidee, dat wil zeggen dat alles zich

herhaalt en weer komt, kennen die westerse tijdsdruk niet. Ook onze verhouding ten opzichte van de ruimte is veranderd. De moderne mens is veel minder gebonden aan zijn directe omgeving, hij wil overal (geweest) zijn. De auto is een uitstekend middel om te proberen het tekort aan tijd te beperken en geeft de mogelijkheid om op plaatsen te komen die voorheen niet bereikt konden (of hoefden) worden.

Het derde kenmerk dat behandeld wordt, is de beheersing. De moderne mens probeert zijn omgeving zoveel mogelijk te beheersen, vooral met behulp van wetenschap en techniek. Het wegvallen van de Godsidee als dragend principe van de maatschappij, zoals dat in de middeleeuwen het geval was, heeft hier zeker toe bijgedragen. Er is niet meer het vertrouwen in God, die zal zorgen dat alles uiteindelijk goed komt. Sinds het adagium van Descartes: *Ik denk, dus ik besta*, ligt die taak bij de mensen zelf. De auto geeft de moderne mens een mogelijkheid om te beheersen. De automobilist beheerst een groot aantal paardekrachten, beheerst een deel van de ruimte en beheerst de weersinvloeden door in een lekker warme auto te gaan zitten.

Het vooruitgangsidee is het vierde kenmerk van de moderne tijd. Dit idee houdt in dat in de toekomst alles beter zal zijn dan in het heden. Hieruit zijn de fascinatie voor snelheid en voor het nieuwe te begrijpen. De auto komt in grote mate tegemoet aan de fascinatie voor snelheid. En ook de drang naar het nieuwe kan via steeds weer nieuwe auto's met moderne snufjes bevredigd worden.

Het laatste kenmerk dat wordt behandeld is het streven naar onafhankelijkheid. Dat vrijheid als één van de belangrijkste waarden in onze maatschappij wordt gezien is hiervan een uitvloeisel, evenals de individualisering. Daar de auto voor veel mensen het symbool van vrijheid is, hoeft ik de relatie tussen autogebruik en vrijheid nauwelijks nader toe te lichten. Dat de auto voldoet aan de wens naar individualisering is ook duidelijk. De auto is persoonlijk bezit en er hoeft niet samen met anderen gereisd te worden.

De verklaring die in het derde hoofdstuk wordt gegeven, levert mijns inziens een meerwaarde op boven de verklaringen van de actoren uit het tweede hoofdstuk. In het vierde hoofdstuk is het dus mogelijk de derde hoofdvraag te beantwoorden: *Welke consequenties heeft een cultuur-filosofische analyse van het autogebruik voor het huidige verkeers- en vervoersbeleid?*

Daartoe heb ik eerst gekeken naar de rol van cultuur in het huidige beleid ter beperking van de groei van het autogebruik. De beleidsmaatregelen die de overheid neemt kunnen wel een beperkte cultuurverandering tot gevolg hebben, maar dat kan van bijna elke beleidsmaatregel worden gezegd. De intentie om tot cultuurveranderingen te komen ligt echter aan geen van de maatregelen ten grondslag. De maatregelen die nog het meest in de buurt komen bij een poging tot cultuurverandering liggen op het vlak van de gedragsverandering.

Deze constatering roept de vraag op naar de redenen voor het feit dat cultuur binnen het beleid wordt genegeerd. Hiervoor zijn verschillende verklaringen aan te dragen. Ik behandel er drie.

In de eerste plaats is het mogelijk dat beleidsmakers zich niet bewust zijn van de invloed van cultuur op gedrag. In de tweede plaats kan men wel erkennen dat cultuur van grote invloed is, maar wordt cultuur als een vast gegeven beschouwd, dat niet verandert. Niets is echter minder waar, want cultuur verandert continu. Alleen al het feit dat de middeleeuwse cultuur heel anders is dan de huidige maakt duidelijk dat cultuur kan veranderen. In de derde plaats kan de mening opgeld doen dat cultuur zowel het gedrag beïnvloedt als dat het veranderlijk is, maar dat cultuur niet door beleid te beïnvloeden is. Volgens Goudsblom maakt cultuur echter bepaalde gedragingen en belevingen beschikbaar en aanvaardbaar, gewenst of verplicht. De overheid heeft de mogelijkheid bepaalde gedragingen te verbieden of aanvaardbaar te maken.

Mijns inziens bestaat derhalve de mogelijkheid dat cultuur wordt veranderd, mede door maatregelen

van de overheid. De vraag is of het ook noodzakelijk is om cultuur te beïnvloeden voor het welslagen van het beleid dat het terugdringen van het autogebruik tot doel heeft. Uit het derde hoofdstuk volgt dat de auto op vele punten aansluit op de heersende cultuur. Hieruit kan worden geconcludeerd dat cultuur één van de grootste belemmeringen is die tussen het genoemde beleidsdoel en de realisatie ervan staan.

Het is derhalve mogelijk en noodzakelijk om cultuur te veranderen, de vraag is alleen: Hoe kunnen culturele veranderingen worden bereikt via beleidsmaatregelen? Deze vraag lijkt mij voldoende interessant om er een vervolgonderzoek aan te wijden. Zelf zal ik volstaan met het aangeven van twee beleidsmethoden die kunnen leiden tot culturele verandering.

De eerste methode is bijna klassiek te noemen. Het gaat om culturele verandering door bewustmaking. Dit zou kunnen door communicatie naar en educatie van de Nederlandse burgers. Op minder wetenschappelijke wijze zou bijvoorbeeld de strekking van deze scriptie verteld kunnen worden. Het succes van deze methode valt te betwijfelen, omdat er een zekere bereidheid nodig is wil de boodschap over komen. Als aanvullende instrumenten zijn educatie en bewustmaking echter wel van groot belang, bijvoorbeeld om andere maatregelen te ondersteunen.

De tweede methode is het bereiken van culturele veranderingen door het invoeren van een technische maatregel. Techniek bepaalt namelijk voor een deel hoe mensen betekenis verlenen aan de wereld, zoals ook het omgekeerde geldt: door de cultuur wordt bepaald welke technologieën, wanneer een rol gaan spelen in een samenleving. De auto zelf is één van de duidelijkste voorbeelden waarmee de stelling, dat cultuur door techniek wordt beïnvloed, kan worden ondersteund. De manier waarop in onze maatschappij betekenis aan dingen wordt verleend is deels bepaald door de auto.

Als slotaccoord van de scriptie werk ik het laatste idee uit aan de hand van een voorbeeld. In een gedachtenexperiment wordt nagegaan welke invloed het beperken van het vermogen van personenauto's zou kunnen hebben op onze cultuur.

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING.....	1
1 AUTO'S: EEN PROBLEEM VOOR NEDERLAND.....	3
1.1 Inleiding.....	3
1.2 Nadelen verbonden aan het autoverkeer.....	3
Luchtverontreiniging (4); Water- en bodemverontreiniging (5); Afval (5); Verstoring (5); Energieverbruik (6); Doorsnijding landschap (6); Verkeersslachtoffers (7); Congestie (7); Sociale gevolgen (7)	
1.3 Naar een vraagstelling.....	8
De vraagstelling (9); Plaats binnen sociaal-wetenschappelijk onderzoek (10); Hiaat onderzoek (11)	
2 VERKLARING GROEI AUTOGEBRUIK DOOR ACTOREN	13
2.1 Inleiding.....	13
2.2 De Nederlandse overheid	14
2.2.1 De overheid: geen monoliet	14
2.2.2 Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	16
2.2.3 Verklaringen voor de groei van het autogebruik door de overheid	17
2.3 De ANWB	18
2.3.1 De organisatie.....	18
2.3.2 Verklaringen voor de groei van het autogebruik door de ANWB	19
Toerisme (19); Welvaart (20); Vrijheid (20); Mentaliteit (21); Individualiteit (21)	
2.4 De milieubeweging	22
2.4.1 Vereniging Milieudefensie en Stichting Natuur en Milieu	22
2.4.2 Autobezit	23
2.4.3 Autogebruik.....	24
2.4.4 Vervoermiddelkeuze	25
2.5 De BOVAG	26
2.5.1 De organisatie.....	26
2.5.2 Verklaring van de groei van het autogebruik door de BOVG	26
2.6 Drie categorieën van verklaringen	28
2.6.1 Inleiding.....	28
2.6.2 Politiek beleid van de afgelopen jaren	29
Voldoende verklaring? (29)	
2.6.3 Maatschappelijke ontwikkelingen	30
Voldoende verklaring? (30)	
2.6.4 Aantrekkingskracht van de auto.....	31
Voldoende verklaring? (31)	
2.6.5 Aanvullende verklaring noodzakelijk	31

3CULTUUR-FILOSOFISCHE VERKLARING VAN DE GROEI VAN HET AUTOGEBRUIK..	35
3.1 Inleiding	35
Drie soorten technieken (35); De betovering door techniek (36)	
3.1.3 De auto als symbool	38
3.1.4 Wat wordt onder cultuur verstaan?	38
3.1.4 Slot.....	39
3.2 De geschiedenis van het autogebruik.....	41
3.2.1 Inleiding.....	41
3.2.2 De Verenigde Staten	41
De beloftes van de auto (42); Autoraces (42); De invloed van de auto op het platteland (43); De invloed van de auto op de stad (44); De auto en het Amerikaanse gezinsleven (45); De auto en de opkomst van het toerisme (46); De rol van de automobielfabrikanten (47)	
3.2.3 Duitsland.....	47
De auto en de trein (48); De auto en de fiets (49); Kritiek op de auto (50); De auto in het interbellum (50); Het Wirtschaftswunder (51); Massaal in de auto (52)	
3.3 Cultuur-filosofische analyse.....	53
3.3.1 Inleiding	53
3.3.2 Technologie	53
Descartes: Ik denk dus ik besta (54); Bacon: Kennis is macht (55); De autonome techniek (56); Techniek irrationeel? (58)	
3.3.3 Verhouding ten opzichte van ruimte en tijd	59
Ruimte (60); Tijd (61)	
3.3.4 Beheersing	61
Macht (62); Comfort (63); Beheersing van de omgeving (64); Alles onder controle? (65)	
3.3.5 Vooruitgang.....	65
Snelheid (66); Op zoek naar het nieuwe (67)	
3.3.6 Onafhankelijkheid	68
Vrijheid (68); Individualisering (71); Statussymbool (71); Afhankelijkheid (72)	
3.4 Slotopmerkingen	74
3.4.1 Inleiding.....	74
3.4.3 Cultuurwetenschap	75
3.4.4 Het nut van een culturele analyse	76
4 BELEIDSCONSEQUENTIES	81
4.1 Inleiding.....	81
4.2 Rol van cultuur in het huidige beleid.....	81
4.2.1 Inleiding.....	81
4.2.2 Beleidsdoelstellingen	82
4.2.3 Rol cultuur	83
4.3 Waarom cultuur genegeerd binnen vervoersbeleid?	83
4.3.1 Inleiding.....	83
4.3.2 Niet bewust van invloed cultuur op gedrag	84
4.3.3 Cultuur is onveranderbaar	84
4.3.4 Cultuur niet door beleid te beïnvloeden.....	84
4.3.5 Beïnvloeden van cultuur noodzakelijk	85
4.4 Hoe kan cultuur via het beleid worden beïnvloed?	86

4.4.1 Inleiding.....	86
4.4.2 Maatregelen om gewoontegedrag te beïnvloeden	86
4.4.3 Culturele verandering door bewustmaking.....	87
4.4.4 Culturele veranderingen door een technische maatregel.....	90
Techniek als beleidsmethode (90)	
4.4.5 Beperking van het motervermogen.....	91
Voordelen van een auto met beperkt vermogen (91); Culturele veranderingen door invoering van de vermogensbegrenzer (92); De invoering van een auto met een beperkt vermogen (94)	
5 AANBEVELINGEN EN CONCLUSIES	97
5.1 Conclusies.....	97
5.2 Aanbevelingen.....	97
BRONNEN.....	99
BIJLAGE 1 OVERZICHT MILIEUPROBLEMEN.....	106
1.1Doelstellingen en raming milieubelasting van het thema klimaatverandering en aantasting ozonlaag	106
1.2Doelstelling en raming milieubelasting van het thema verzuring	107
1.3Doelstelling en raming milieubelasting van het thema verspreiding	108
1.4Doelstelling en raming milieubelasting van het thema verstoring	109
BIJLAGE 2 SCHEMA'S ACTOREN.....	110
Bijlage 2.2 Nederlandse overheid	110
Bijlage 2.3 ANWB	111
Bijlage 2.4 Milieubeweging	112
Bijlage 2.5 BOVAG	113
BIJLAGE 3 ADVERTENTIE COLLECTIE AUTO'S.....	114
BIJLAGE 4 DE AUTOLOZE ZONDAG	115

INLEIDING

De drijfveer om over het autogebruik na te gaan denken komt voort uit verwondering. Met behulp van wetenschappelijke methoden heb ik geprobeerd een antwoord te geven op datgene wat me verbaasde. Hoe meer ik me echter in het onderwerp verdiepte hoe groter de verwondering werd. Tot mijn 23e levensjaar heb ik op straat rondgelopen met het idee dat datgene wat ik om me heen zag normaal was. Op de lagere school heb ik mijn verkeersdiploma gehaald, waar ik onder meer heb geleerd dat rode borden met een witte balk op een éénrichtingsweg duiden. Het was verboden die wegen in te rijden.

Toen ik elke dag door Den Haag naar mijn stage-adres fietste deed ik over de terugweg twee keer zolang als de heenweg. Omdat ik niet tegen het verkeer in mocht rijden moest ik op de fiets een grote omweg maken. Opeens werd me duidelijk dat éénrichtingsverkeer een uitvinding is voor het geleiden van het autoverkeer en dat de fietser daarvan de dupe wordt. Iets wat ik al op de lagere school heb geleerd normaal te vinden, blijkt een onrechtvaardige maatregel ter bevordering van het autogebruik. Misschien heeft men niet de opzet gehad om fietsers om te laten rijden, maar het feit dat er geen rekening mee wordt gehouden is tekenend genoeg.

In ieder geval zijn er meer vragen opgekomen dan beantwoord, maar in mijn eerste college filosofie heb ik geleerd dat de voornaamste taak van een filosoof is de juiste vragen te stellen. Voor de filosoof in mij waren de vragen die opkwamen dus niet beangstigend.

Dit is echter geen filosofisch stuk, maar een eindschrijft van Wijsbegeerte van Wetenschap, Technologie en Samenleving. Dit is een ingenieursopleiding en de ingenieur in mij wil at ik problemen oplos. Daarom heb ik in deze scriptie niet alleen probeer te begrijpen waarom het autogebruik zo moeilijk terug is te dringen, maar geef ik ook een aanzet voor oplossingen die in het Nederlandse beleid zouden kunnen worden uitgevoerd.

Maar in eerste instantie probeerde ik dus te begrijpen. De vraag waarover ik mij in deze scriptie heb gebogen is even simpel als verradelijk: Waarom rijden er zoveel auto's in Nederland rond?

Voordat ik op zoek kon gaan naar het antwoord op die vraag, wilde ik eerst weten of de vraag nog een grotere relevantie had dan het bevredigen van mijn eigen nieuwsgierigheid. Daartoe heb ik in het eerste hoofdstuk een beeld gegeven van de problemen die aan het autogebruik verbonden zijn. Dit zijn er zoveel en ze zijn zo ernstig dat de vraag zeker een grote maatschappelijke relevantie kreeg.

Aan het eind van het eerste hoofdstuk geef ik de hypothese die aan het stuk ten grondslag ligt.
Een cultuur-filosofische analyse van het autobezit en -gebruik geeft waardevolle inzichten met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van (de groei van) het autogebruik vormt.

Uit deze hypothese volgen drie hoofdvragen die ik in de volgende hoofdstukken behandel. In het tweede hoofdstuk ga ik op zoek naar een verklaring voor de groei van het autogebruik de laatste 30 jaar, volgens organisaties die direct of indirect het verkeers- en vervoersbeleid bepalen. De organisaties die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn de Nederlandse overheid, de ANWB, de milieubeweging en de BOVAG. Hoewel zij met veel plausibele verklaringen kwamen, waren hun antwoorden niet bevredigend genoeg ter beantwoording van de vraag naar de groei van het autogebruik.

In het derde hoofdstuk ben ik daarom verder op zoek gegaan naar een verklaring die mij wel kon bevredigen. Misschien kan vanuit cultuur-filosofisch oogpunt enig licht op de vraag worden geworpen. Gewapend met het idee van moderniteit als de heersende stroming in onze cultuur probeerde ik de grote groei van het autogebruik beter te begrijpen. Duidelijk werd dat de auto op vele punten aansloot op kenmerken van de moderniteit. Hierdoor begreep ik niet alleen de groei van de mobiliteit

beter, maar ook de problemen die het terugdringen van de groei met zich meebracht.

In het vierde hoofdstuk komt de ingenieur in mij aan bod en probeer ik weer met mijn voeten op de grond te komen door me af te vragen wat de consequenties voor het beleid van deze exercitie zouden kunnen zijn. Die consequenties zijn er wel degelijk, want de rol die cultuur nu speelt binnen het verkeers- en vervoersbeleid is minimaal. Daar kan dus veel verbeterd worden. Aan het eind van het vierde hoofdstuk geef ik twee manieren aan hoe cultuurverandering door beleidsmaatregelen zou kunnen worden bereikt. De minst conventionele werk ik tenslotte uit in een voorbeeld.

In het laatste hoofdstuk staan kort de conclusies en de aanbevelingen.

1 AUTO'S: EEN PROBLEEM VOOR NEDERLAND

1.1 Inleiding

Tot de meest in het oog springende gevolgen van de ontwikkeling van het autoverkeer behoort een toename van de afstand die we jaarlijks per persoon afleggen. Deze toename wordt vaak gelijk gesteld aan een stijging van onze mobiliteit. Onder mobiliteitⁱ versta ik de mogelijkheid verschillende lokaties van activiteiten te bereiken. De mobiliteit is gestegen, maar niet in dezelfde mate als het aantal afgelegde kilometers. Dit is een gevolg van het feit dat de afstand tussen lokaties van activiteiten groter is geworden. Buurtwinkeltjes zijn vervangen door supermarkten, verschillende kleine ziekenhuizen werden samengevoegd tot streekziekenhuizen en de afstand van woonplaats naar werkplek is sterk gegroeid.

Mensen bezoeken in hun vrije tijd meer verschillende en verder afgelegen bestemmingen gaan dan ooit. Uit een rapport van het Sociaal en Cultureel Planbureauⁱⁱ blijkt dat er in de periode 1975-1990 in Nederland een stijging van de diversiteit van het repertoire van vrijetijdsbesteding is geweest van 9%.

De betekenis van de mobiliteit voor Nederland wordt ook weerspiegeld in het economische belang ervan. De werkgelegenheid die met het vervoer gemoeid is, is groot. Hierbij kan gedacht worden aan allerlei zaken die direct aan de auto verbonden zijn, zoals reparatie en verkoop, het aanleggen en onderhouden van wegen, maar ook aan de rol die het verkeer speelt voor Nederland als distributieland. De transportsector levert 34 miljard gulden aan het nationaal inkomen, 340.000 mensen vinden er werk en de positieve bijdrage aan de betalingsbalans is 5 miljardⁱⁱⁱ. De laatste jaren is dit aspect meer naar voren gekomen, mede door de oprichting van de stichting Nederland Distributieland (NDL). Deze stichting benadrukt het belang van een goede doorvoer vanaf de mainports (Rotterdamse haven en Schiphol) naar het achterland.

Dat men in de politiek overtuigd is van het grote belang van vervoer en transport voor Nederland blijkt onder meer uit de plannen voor de instelling van een infrastructuurfonds. Het kabinet wil daar de komende jaren minstens 5 miljard gulden aan besteden. In het op 20 augustus 1993 verschenen verkiezingsprogramma van het CDA, stelt men nog een extra investering voor van 1 miljard^{iv}.

1.2 Nadelen verbonden aan het autoverkeer

Naast het grote belang van het autoverkeer, komen de nadelen die het autoverkeer met zich meebrengt steeds meer naar voren. In het beleid begint men zich bewust te worden van de problemen die met de groei van het autoverkeer verbonden zijn. In Nederland komt dit tot uiting in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer^v (in het vervolg afgekort als SVV II) en in Europa heeft het geleid tot aanzetten voor een beter Europees verkeersbeleid.

In het vervolg van deze paragraaf zullen de nadelen die aan het autoverkeer verbonden zijn op een rijtje worden gezet.

Luchtverontreiniging

Het verkeer is verantwoordelijk voor emissies van een groot aantal vervuilende stoffen. Deze worden hieronder opgesomd met tussen haakjes het percentage^{vi} (**Bijlage 1**) dat het aandeel aangeeft van de bijdrage die het verkeer in 1990 levert aan het totaal van de uitstoot in Nederland.

- Koolstofdioxide (CO₂), hiervan wordt 27 miljard kilogram (15%) uitgestoten door het verkeer. CO₂ is op zich niet gevaarlijk, maar draagt bij aan het broeikaseffect. De gevolgen hiervan zijn een stijging van de zeespiegel en een verandering van het klimaat. In tegenstelling tot de meeste andere vormen van luchtverontreiniging is hier sprake van een mondiaal probleem. Hoewel men het er in de wetenschappelijke wereld nog niet over eens is of het broeikaseffect zich daadwerkelijk in die mate voordoet, wordt het door de meerderheid van de wetenschappers wel als een serieus probleem beschouwd. Als het voorzichtigheidsprincipe wordt gehanteerd is beperking van de CO₂ uitstoot zeker nodig.
- Zwavel dioxide (SO₂) komt vrij als gevolg van het grotere zwavelgehalte bij dieselolie. Er wordt 33 miljoen kilo (16%) SO₂ uitgestoten door het verkeer. Het draagt samen met stikstofdioxide bij aan de verzuring en speelt een rol bij de vorming van wintersmog.
- Stikstofoxide (NO_x) komt vrij door een hoge verbrandingstemperatuur. Stikstofoxide, waarvan 315 miljoen kilo (55%) wordt uitgestoten, is mede verantwoordelijk voor de verzuring. Deze vorm van verzuring heeft een internationaal karakter, in tegenstelling tot de verzuring veroorzaakt door ammoniak. Dit betekent dat andere landen last hebben van de emissies uit Nederland en dat Nederland voor het terugdringen van de verzuring afhankelijk is van een buitenlandse emissiedaling. Er gaat echter meer stikstofoxide van Nederland naar het buitenland dan andersom. NO_x draagt ook bij tot de vorming van ozonconcentraties in de troposfeer. Dit leidt tot de zogenaamde 'zomersmog', die vooral optreedt bij zwakke wind, hoge temperatuur en flinke zonnestraling. Lokale smog-effecten treden vooral op door de uitstoot van stikstofoxiden door het verkeer. NO_x vormt een bedreiging voor de gezondheid, kortdurende blootstelling kan een acute vermindering van de longfunctie veroorzaken, langdurige blootstelling kan tot ademhalingsziekten (CARA) leiden^{vii}.
- Koolmonoxide (CO) is een giftige stof die vrijkomt bij een onvolledige verbranding. De uitstoot door het verkeer is 675 miljoen kilo (66%). Dufheid, hoofdpijn en CARA kunnen het gevolg zijn van blootstelling aan koolstofmonoxide.
- Lood (Pb), 220 ton (67%), wordt toegevoegd aan benzine om het gewenste octaantal te verkrijgen. Voornamelijk door de invoering van loodvrije benzine is de uitstoot van lood teruggedraongen. In 1985 werd er 1,2 miljoen kilo (91%) door het verkeer uitgestoten. In 1990 is dat gedaald tot 220.000 kilo, hetgeen nog altijd 67% van de totale uitstoot aan lood is.
- Andere metalen, zoals koper (Cu) en Nikkel (Ni). Er wordt 55.000 kg (73%) koper uitgestoten en 30.000 kg (38%) nikkel. Deze metalen in de lucht zijn een gevaar voor de volksgezondheid, omdat ze carcinogeen zijn.
- Vluchtige Organische Stoffen (VOS), 188 miljoen kg (41%) en fijn stof (30%) zijn behalve carcinogeen ook op andere wijze gevaarlijk voor de gezondheid van de mens.

Water- en bodemverontreiniging

Bovenstaande betreft verontreiniging van de lucht. Dit is veruit de belangrijkste vorm van verontreiniging, die door het verkeer wordt veroorzaakt. Toch mag de vervuiling van de bodem en het water niet over het hoofd worden gezien. Een deel van deze vervuiling is indirect en komt dus tot stand via luchtverontreiniging.

De directe verontreiniging van de bodem of het water is meestal een gevolg van verkeersongelukken. Met name het vervoer van gevaarlijke stoffen is hierbij een risicofactor. Het vervoer van

gevaarlijke stoffen probeert men zoveel mogelijk om de steden heen te leiden, omdat een ongeluk daar gevaar oplevert voor de bevolking. Dit houdt automatisch in dat er meer door landelijk (natuur)gebied wordt gereden.

Ook hier enkele cijfers van de vervuiling van water door het verkeer. In water bevindt zich 47.000 kg (16%) koper, 200 ton zink (17%), 2600 kg benzo(a)pyreen (81%) en 6900 kg fluorantheen (64%), dat afkomstig is van de uitstoot door wegvervoermiddelen.

Afval

Na een jaar of tien belandt de auto op de schroothoop. Dit betreft in Nederland jaarlijks zo'n 400.000 auto's. Dit aantal loopt iets terug, omdat de gemiddelde leeftijd waarop een auto naar de sloop gaat is toegenomen van 10 jaar in 1984 tot 11 in 1990^{viii}. Driekwart van de auto bestaat uit schroot dat kan worden hergebruikt. De tendens is echter dat de auto voor een steeds groter deel van (roestvrije) kunststoffen is gemaakt, die niet kunnen worden gerecycled. Dit heeft een vergroting van het afvalprobleem tot gevolg. Door de industrie wordt geprobeerd deze ontwikkeling terug te draaien, waarbij de verwachting bestaat dat 90-95% van de auto kan worden hergebruikt.

Verstoring

Hieronder wordt zowel geluidshinder als licht- en geurhinder verstaan. Deze vormen van milieubelasting hebben te maken met de beleving van mensen. Het aantal mensen in Nederland dat last zegt te hebben van geluidshinder van het wegverkeer was in 1990 61 %, waarvan 20% zelfs sprake van ernstige hinder^{ix}. Geluidshinder kan leiden tot verstoring van de slaap en psychische problemen. Van geurhinder ten gevolge van het verkeer zegt 6,1 % last te hebben.

Een eigenschap van verstoring is dat het direct overlast bezorgt, daarentegen is er geen sprake van accumulatie van verstoring. Dit is in tegenstelling met veel van de tot nu toe genoemde problemen. Het betekent dat deze vorm van verontreiniging voor toekomstige generaties geen problemen oplevert.

Energieverbruik

Het is bekend dat het verkeer een grote energieverbruiker is. Ondanks het feit dat automotoren steeds zuiniger worden, ze verbruiken namelijk minder energie per kilometer dan vroeger^x, neemt het energieverbruik toch toe. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het aantal kilometers dat per auto wordt gereden toeneemt en omdat er meer in grote en zware auto's wordt gereden, die weer minder zuinig zijn. rijden toeneemt. De energieconsumptie van de auto bedraagt 7% van de totale Nederlandse energieconsumptie^{xi}. Op dit moment is het autoverkeer voor 99% afhankelijk van olie. Het gebruik van gas en alcohol vindt slechts op kleine schaal plaats. Het nadeel van het gebruik van olie is een versnelde uitputting van de eindige olievoorraden en een grote afhankelijkheid van de olieproducerende landen.

Doorsnijding landschap

Het autoverkeer heeft een uitgebreide infrastructuur met zich meegebracht. Deze heeft geleid tot doorsnijding en versnippering van het landschap. Leefgebieden worden hierdoor aangetast en zowel voor planten en dieren als voor de landbouw is een steeds verdergaande versnippering ongunstig.

Door het grote aantal wegen vinden vele mensen dat Nederland minder mooi is geworden. Omdat het hier gaat om subjectieve beleving, die zich niet in koele cijfers laat uitdrukken, zal ik dit illustreren aan de hand van een literair voorbeeld. Het is afkomstig uit het, mijns inziens prachtige, boek *Onsterfelijkheid* van Milan Kundera. Op pagina 261 laat Kundera de roman figuur professor Avenarius het volgende zeggen:

'Houd jij van de kerk van Saint-Germain-de-Prés?'

Ik knikte.

'Terwijl je die nog nooit echt hebt gezien.'

'Ik begrijp je niet,' zei ik.

'Laatst liep ik door de rue de Rennes in de richting van de boulevard en telde hoeveel keer ik mijn blik op de kerk kon werpen zonder tegen een haastige voetganger op te botsen of door een auto te worden aangereden. Ik kwam tot zeven hele korte blikken, die me dank zij een elleboogstoot van een ongeduldige jongeman nog een blauwe plek op mijn linkerarm opleverden ook. [...] De kerk van Saint-Germain-de-Prés is verdwenen, en alle kerken van alle steden zijn verdwenen, zoals de maan bij een maansverduistering. Door de straten te vullen hebben de auto's de stoep verkleind, waarop voetgangers zich nu verdringen. Willen ze naar elkaar kijken, dan zien ze auto's op de achtergrond, willen ze naar een huis aan de overkant kijken dan zien ze auto's op de voorgrond; er bestaat niet één hoek van waaruit er vooraan, of achteraan of aan de zijkanten geen auto's te zien zijn. Hun alomtegenwoordige lawaai vreet elk moment van overpeinzing aan als een zuur. Door de auto's is de vroegere schoonheid van steden onzichtbaar geworden. Ik ben geen domme moralist die zich opwindt over tienduizend verkeersdoden per jaar. Dan zijn er tenminste een paar automobilisten minder. Maar ik kom in opstand tegen het feit dat de auto's de kathedralen hebben verduisterd.'

In dit voorbeeld wordt het probleem van de verkeersdoden niet belangrijk geacht, in de opsomming van de problemen die met het autogebruik verbonden zijn nemen ze toch een grote plaats in. De nadelen van het autoverkeer die ik tot nog toe heb behandeld worden gerekend tot milieuproblemen. Het is een indrukwekkende lijst. Het verkeer is in Nederland de belangrijkste veroorzaker van milieuproblemen, groter dan de industrie of de Nederlandse huishoudens. Het autoverkeer kent echter ook nadelen die niet direct met het milieu verbonden zijn, die hierna worden behandeld.

Verkeersslachtoffers

Het aantal ongevallen in het verkeer is nog steeds schrikbarend hoog, hoewel er sprake is van een dalende lijn. In de jaren zeventig steeg het dodental tot boven de 3000 per jaar in Nederland. Dat is de laatste jaren teruggelopen tot ongeveer 1500 doden per jaar doordat de overheid maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid nam, omdat de bevolking beter leerde omgaan met de gevaren die het verkeer met zich mee bracht en omdat de auto veiliger werd. Dat deze aanpassing aan het verkeer niet alleen positief is, is te lezen onder het kopje sociale gevolgen. In 1991, het laatste jaar waarvan er cijfers bekend zijn was er sprake van een daling, er vielen 1281 doden en er moesten 12.006 personen in het ziekenhuis worden opgenomen^{xii}. Het risico dat iemand loopt door aan het verkeer deel te nemen, als voetganger of als automobilist is echter nog steeds een factor tien groter

dan tijdens andere dagelijkse activiteiten^{xiii}. Het totaal aantal gewonden, dus ook de gewonden die niet in het ziekenhuis op worden genomen, wordt geschat op meer dan 50.000. De maatschappelijke schade van deze verkeersongevallen wordt geraamd op 6 miljard gulden per jaar^{xiv}.

Tot nu toe zijn bij de verkeersslachtoffers enkel mensen gerekend. Het aantal dieren onder de verkeersslachtoffers is echter nog vele malen groter. Dat varieert van overreden huisdieren, wilde konijnen en egels tot de in Nederland bijna uitgestorven das.

Congestie

De verkeerstoename heeft geleid tot problemen op het gebied van bereikbaarheid. De wegen raken vol en er gaat geen dag meer voorbij zonder files. Met name in de Randstad, rondom de grote steden is het in de spits elke dag raak. Dit heeft een verlies van mobiliteit tot gevolg. Mensen hebben een groter deel van hun tijd nodig voor verplaatsingen. Behalve het feit dat het erg vervelend is voor individuen, heeft een slechte bereikbaarheid ook economische gevolgen. Het goederenvervoer maakt gebruik van dezelfde wegen en de congestie levert uiteraard veel tijdverlies op. De economische schade wordt voor Nederland geschat op 1 miljard gulden per jaar^{xv}.

Sociale gevolgen

Tenslotte heeft de toename van het verkeer ook negatieve sociale gevolgen gehad. Deze zijn moeilijk kwantificeerbaar en worden daarom ook niet altijd genoemd. We moeten hierbij denken aan het feit dat bepaalde groepen meer buitengesloten raken in een samenleving die sterk op de auto gericht is. Mensen die geen auto hebben raken van sommige activiteiten uitgesloten of kunnen bepaalde plaatsen slechts met grote moeite bereiken. Dit is extra schrijnend, omdat mensen die toch al tot de zwakkeren in onze samenleving behoren vaak in deze groepen vallen.

Een ander voorbeeld van sociale aspecten is de beperkte speelruimte voor kinderen doordat Nederland zo ver geasfalteerd is. Het onderzoeksbureau *Regioplan B.V.* uit Amsterdam heeft in opdracht van de pressiegroep *Stop de kindermoord* onderzocht in hoeverre de vrijheid van kinderen in steden met veel verkeer verschilt met die van kinderen in rustige gemeentes^{xvi}. Het blijkt zo te zijn dat kinderen in drukke gemeentes gemiddeld twee jaar later zelfstandig naar school of vriendjes gaan. Voor kinderen is twee jaar een groot verschil. Omdat in Nederland cijfers ontbreken was het niet mogelijk een vergelijking in de tijd te maken. In London ging in 1972 80% van de kinderen van een bepaalde leeftijd zonder begeleiding naar school en in 1992 is dat gedaald tot 2%. Hoewel dit niet alleen aan het verkeer te wijten valt, is de invloed daarvan moeilijk te onderschatten.

Feiten over het autogebruik

In 1991 waren er in Nederland ruim 5,2 miljoen personenauto's in gebruik. Dat houdt in dat één op de drie Nederlanders een auto heeft. Als we ervan uitgaan dat alleen personen van 18 jaar en ouder een auto bezitten, is het zelfs zo dat bijna één op de twee Nederlanders een auto heeft. Het massale autobezit is een verschijnsel dat opgekomen is na de tweede wereldoorlog, maar echt doorgezet is in de laatste 20 jaar. In 1950 waren er 140 duizend auto's, in 1960 groeide het aantal naar een half miljoen en in 1970 waren er 2,4 miljoen auto's. De verwachting is dat het einde van de groei nog niet in zicht is. Men verwacht een stijging van 70% in de periode 1988-2010 hetgeen neerkomt op 7 à 8 miljoen auto's in 2010.

De auto is veruit het meest populaire vervoermiddel. Van het totaal aantal afgelegde personenkilometers wordt 75% met de auto afgelegd, 12% met het openbaar vervoer en 12% met het langzame vervoer (voornamelijk fiets en lopen).

De verplaatsingsmotieven voor de auto lopen uiteen. Een kwart van de verplaatsingen valt onder het woon-werk verkeer, het zakelijk verkeer beslaat 10%. De rest valt onder het bezoeken van kennissen, winkelen en sport en ontspanning.

KADER

1.3 Naar een vraagstelling

In de vorige paragraaf is duidelijk geworden dat het autogebruik voor de Nederlandse samenleving grote nadelen met zich meebrengt. De verkeers- en vervoersproblematiek wordt heden ten dage door bijna iedereen onderkend. De inzichten op dit gebied hebben ook bij de overheid geleid tot extra beleidsmatige activiteiten ten aanzien van het verkeer en vervoer. In het SVV II is een strategie uitgezet tot 2010 waarin wordt getracht de ontwikkeling van het verkeer binnen aanvaardbare grenzen te laten verlopen.

De maatregelen die de overheid voorstelt zijn onder te verdelen in maatregelen die tot doel hebben het autogebruik te verminderen en maatregelen die dat niet doen. Tot die laatste categorie maatregelen behoren de invoering van een katalysator, zuiniger auto's en het gebruik van verkeersgeleidingssystemen.

Maatregelen die het autogebruik niet beïnvloeden blijken echter niet voldoende te zijn om aan de gewenste beleidsdoelen te voldoen. Daarom is er ook volumebeleid nodig. Dit wil zeggen dat de groei van het aantal auto's, zoals die bij de feiten over het autogebruik wordt aangegeven, teruggedrongen dient te worden.

De verwachting is dat zonder maatregelen het aantal autokilometers tot 2010 met 70% zal groeien, zodat er in Nederland 7 à 8 miljoen auto's rondrijden. In het SVV II heeft men als beleidsdoel gesteld dat de groei van het autogebruik teruggedrongen dient te worden tot 35%, hetgeen nog wel neerkomt op 6,5 miljoen auto's in 2010.

Het blijkt moeilijk de tendens van de huidige groei van het autogebruik om te buigen. Maatregelen die tot doel hebben het autogebruik te beperken roepen veel weerstand^{xvii} op en vele hebben weinig effect. Het meest recente voorbeeld hiervan is het zogenaamde kwartje van Kok^{xviii}, dat slechts gedurende enkele weken een mobiliteitsremmende werking heeft gehad. Het blijkt dat de doelstelling van de overheid, die volgens verschillende groeperingen niet eens voldoende is^{xix}, moeilijk haalbaar is^{xx}.

De vraagstelling

Hiermee sluit ik de inleiding die ik nodig acht om tot een vraagstelling te komen af. Aan deze scriptie liggen dus in ieder geval twee vooronderstellingen ten grondslag. Ten eerste het idee dat het terugdringen (van de groei) van het autogebruik noodzakelijk is. En ten tweede blijkt dat dit moeilijk te realiseren is. In dit rapport ga ik op zoek naar een verklaring voor het feit dat er zoveel auto's in Nederland rondrijden en waarom het zo moeilijk is om (de groei van) het autogebruik terug te dringen.

Voor de goede orde dient nog gezegd te worden dat ik in deze scriptie inga op het personenverkeer en personenauto's. Het goederenvervoer vormt een wezenlijk andere groep, die in deze scriptie niet aan bod komt. Ik heb gekozen voor het personenvervoer, omdat het personenvervoer in het overheidsbeleid de belangrijkste rol speelt en omdat ik zelf meer verwonderd ben over de rol van de personenauto in onze cultuur dan over die van de vrachtwagen.

Aan deze scriptie ligt een hypothese ten grondslag, die de richting aangeeft waarin de verklaring voor de bovenstaande twee feiten wordt gezocht. Die hypothese luidt als volgt:

Een cultuur-filosofische analyse van het autobezit en -gebruik geeft waardevolle (beleids)inzichten met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van (de groei van) het autogebruik vormt.

Uit deze hypothese komen drie hoofdvragen voort, die in evenzovele hoofdstukken (2, 3 en 4) worden behandeld.

Ten eerste is het zo dat een inzicht pas waardevol is als het iets toevoegt, in dit geval aan de verklaringen die gangbaar zijn als antwoord op de vraag naar de groei van het autogebruik. Daarvoor moet dus eerst een beeld van de algemeen gangbare verklaringen worden verkregen. Dit heeft geleid tot de eerste hoofdvraag:

*Welke antwoorden worden door actoren, die direct of indirect bij het verkeers- en vervoersbeleid zijn betrokken, gegeven ter verklaring van de groei van het autogebruik in de laatste 25 jaar?

Als op de eerste hoofdvraag een antwoord is gevonden is het tijd voor de analyse die waardevolle inzichten op zou moeten leveren. Daarmee kom ik tot de tweede hoofdvraag:

*Welke inzichten geeft een cultuur-filosofische analyse met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van (de groei van) het autogebruik vormt?

Na de beantwoording van de eerste twee hoofdvragen is het mogelijk de hypothese te gaan toetsen. Levert de cultuur-filosofische analyse daadwerkelijk waardevolle (beleids)inzichten op? Er spelen hier twee vragen door elkaar. In de eerste plaats de vraag naar de meerwaarde van de cultuur-filosofische verklaringen ten opzichte van gangbare verklaringen. Als deze vraag positief beantwoord kan worden is het mogelijk de tweede vraag te stellen. Is dat niet het geval dan eindigt hier het onderzoek. De tweede vraag vormt tevens de derde hoofdvraag zoals die ten grondslag ligt aan het vierde hoofdstuk:

*Als de cultuur-filosofische analyse een meerwaarde heeft, welke consequenties zouden daar dan uit getrokken kunnen worden ter verbetering van het Nederlandse verkeer- en vervoersbeleid.

Voordat ik verder ga met het tweede hoofdstuk, waarin de meningen van de verschillende actoren aan bod komen, wil ik aangeven wat de plaats van dit onderzoek is binnen de wereld van het sociaal-wetenschappelijk onderzoek. In het bovenstaande heb ik de maatschappelijke context aangegeven, door in te gaan op het belang van het autogebruik en op de problemen die het autoverkeer met zich meebrengt. Voor de plaats binnen het sociaal-wetenschappelijk onderzoek op het gebied van mobiliteit maak ik een uitstapje naar een conferentie die daarover is gehouden.

Op 25 mei 1993 vond het eerste colloquium van het Sociaal-Wetenschappelijk Forum Mobiliteit en Transport plaats. Deze dag werd georganiseerd door het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen (VSG) en vond plaats in Utrecht. De deelnemers uit de wetenschappelijke wereld hadden allen te voren een beschrijving gegeven van het onderzoek waarmee zij zich bezighielden.

Het idee achter het colloquium was tweeledig. Aan de ene kant werd een overzicht gepresenteerd van het onderzoek dat in Nederland plaatsvindt. Aan de andere kant werd gezocht naar een dialoog met beleidsmakers. De verwachting was dat uit deze twee benaderingen naar voren zou komen op welke punten hiaten in het onderzoeksveld liggen en aan welk onderzoek behoefte bestaat van de zijde van beleid en samenleving.

Hiaat onderzoek

Linda Steg van het VSG presenteerde een overzicht van het sociaal-wetenschappelijk onderzoek dat in Nederland wordt gedaan. Hieruit concludeerde ze dat het onderzoek vaak weinig systematisch en fundamenteel was. Onderzoek met een ad hoc karakter, gericht op de korte termijn overheerst. Het onderzoek dat gericht is op de verschillende parameters, die het gedrag met betrekking tot het autogebruik bepalen, bestaat voornamelijk uit onderzoek naar het individuele gedrag van mensen (psychologie) en in mindere mate naar dat van groepen (sociologie).

Doordat de prioriteit gegeven wordt aan dit soort onderzoek, wordt aan onderzoek naar dieperliggende verklaringen voor het autogebruik voorbijgegaan. Er is nog maar weinig onderzoek gedaan naar de auto als cultuurverschijnsel. Bij de discussies na afloop van de presentaties werd duidelijk dat hier een hiaat in het onderzoeksveld ligt. Iedereen weet wel enkele voorbeelden van culturele aspecten van het autogebruik te geven, maar tot een systematisch overzicht is het nog nooit gekomen. Dit is niet zo verwonderlijk, omdat het moeilijk is naar aanleiding van dit soort onderzoek met korte termijn oplossingen te komen, terwijl dat vanuit politiek oogpunt (vaak geldschietert van onderzoek) meestal wordt gevraagd.

Toch is het van groot belang om meer inzicht te krijgen in deze culturele factoren, want het is duidelijk dat de oorzaken van de groei van het autogebruik het niveau van het individuele gedrag overstijgen. Gelukkig begint men ook van de kant van het beleid in te zien dat er een lange termijn visie nodig is om het autogebruik terug te dringen. Daarvoor is het noodzakelijk de auto ook als cultureel fenomeen te beschouwen. Martin Kroon, die werkzaam is bij de afdeling Verkeer en Mobiliteit van het ministerie van VROM, gaf tijdens de bijeenkomst blijk van het feit dat hij dit inzicht deelt. Voor het formuleren van de onderzoeksbehoeften vanuit het beleid op het gebied van verkeer en milieu hanteerde hij een lijstje met vijf uitgangspunten, waarvan ik die over cultuur citeer. Hij stelt dat: *'de auto niet alleen een dominante vorm van transport is, maar evenzeer een cultuurdrager en -vormer'*^{xxi}. Deze uitspraak uit de koker van het ministerie van VROM sluit aan bij de hypothese die aan deze scriptie ten grondslag ligt.

- i. Ik hanteer hier de definitie die Peeters geeft in *Schoon op weg* p. 13. Hij ziet hiermee af van de gebruikelijke definitie waar mobiliteit gelijk wordt gesteld aan het aantal afgelegde kilometers.
- ii. Sociaal en Cultureel Planbureau, *Sociaal-culturele beweegredenen*, p.71 (tabel 3.4)
- iii. *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: regeringsbeslissing*, p.5
- iv. Volkskrant van zaterdag 21 augustus 1993, voorpagina.
- v. In hoofdstuk 2 zal verder worden ingegaan op de inhoud en plaats van het SVV II. Bij de actor overheid wordt dit beleidsdocument behandeld.
- vi. RIVM, *Nationale Milieuverkenning 3, 1993-2015*, Bijlages, p.147-167.
- vii. Vereniging Milieudefensie, *Bundel Verkeer en milieu*, p.22
- viii. CBS, *Auto's in Nederland*, p.66
- ix. RIVM, *Nationale Milieuverkenning 3, 1993 - 2015*, p.158.
- x. Auto's anno 1990 zijn 30% zuiniger dan anno 1970. Dit meldt de BOVAG, onder meer in *Honderd vragen over de auto*, p 6
- xi. CBS, *Auto's in Nederland*, p.62
- xii. CBS, *Auto's in Nederland*, p.86
- xiii. Vereniging milieudefensie, *Schoon op weg*, p.22 Amsterdam, 1988.
- xiv. Minister van V&W, *SVV II*, p.7
- xv. Minister V&W, *SVV II* deel d, p.6
- xvi. De hier gebruikte resultaten van dit onderzoek werden door Rogier Noyon gepresenteerd op het Sociaal-wetenschappelijk Forum Mobiliteit en Transport dat op 25 mei 1993 in Utrecht werd gehouden. De organisatie hiervan was in handen van het Verkeerskundig Studiecentrum uit Groningen.
- xvii. Deze weerstand wordt door velen onderschreven en wordt duidelijk naar voren gebracht door groeperingen als PRO-Auto. Ook het onderzoek naar de houding van de Nederlandse automobilist in *Schoon op Weg* geeft eenzelfde beeld. "De geïnterviewde automobilisten vonden vrij unaniem zware maatregelen onacceptabel" p.83.
- xviii. Het kwartje van Kok was een accijnsverhoging van de benzine met 25 cent.
- xix. In *Schoon op Weg* wordt echter gesteld dat dit onvoldoende is. In het daar aangegeven Trendbreukscenario, gaat men ervan uit dat het aantal auto's geminimaliseerd moet worden om zoveel mogelijk binnen de grenzen te blijven die door het milieu gesteld worden. Men komt uit op 1,4 miljoen auto's, wat een forse daling betekent in vergelijking met het huidige aantal (Zie de in het kader weergegeven feiten over het autogebruik).
- xx. Minister van V&W, *SVV II* deel d, p.114. Hierin wordt gewezen op het feit dat men met de tot dan toe voorgestelde maatregelen (het basispakket) niet verder komt dan een reductie van de groei tot 50%

xxi. Tijdens het *sociaal-wetenschappelijk forum mobiliteit en transport* werd van elke spreker kort de inhoud van zijn lezing weergegeven. Het citaat komt uit zo'n korte samenvatting.

2 VERKLARING GROEI AUTOGEBRUIK DOOR ACTOREN

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de meningen van verschillende actoren aan bod ter verklaring van de groei van het autogebruik. De meningen van de actoren heb ik afgeleid uit openbare publicaties van de betreffende actor. De reden waarom ik voor deze manier van onderzoek heb gekozen heeft met het onderwerp te maken. Er is er nauwelijks een Nederlander te vinden die geen mening heeft over het autogebruik. Wat dat betreft lijkt het onderwerp veel op voetbal. Iedereen kan er over mee praten en heeft het idee de opstelling van het Nederlands elftal beter te kunnen bepalen dan de bondscoach. Wanneer een onderwerp dit kenmerk heeft is het gevaar groot dat bij een interview de persoonlijke mening niet van de opvatting van de betreffende actor te onderscheiden is. In het kader van deze scriptie ben ik niet geïnteresseerd in de mening van de gemiddelde Nederlander, maar in de mening van actoren die een bepaalde invloed op het verkeers- en vervoersbeleid hebben.

Met betrekking tot het vinden van een antwoord uit de publicaties ben ik als volgt te werk gegaan. Ten eerste heb ik geprobeerd de belangrijkste stukken boven water te krijgen, soms lag dat erg voor de hand, zoals bij het SVV II, soms was er niet zoveel materiaal (BOVAG).

Ten tweede heb ik de stukken doorgelezen, geanalyseerd en er een uittreksel van gemaakt. Hiervoor heb ik geen specifieke methode gebruikt, maar ik heb wel mijn ervaringen met het Toulmin-model^{xxii} en de doelenboommethode^{xxiii} kunnen gebruiken. In **bijlage 2** zijn schema's te vinden waarin kort de mening van de actoren over de rol van de auto in Nederland wordt weergegeven. In de eerste kolom van het schema staan de belangen van de actor en het standpunt dat hij inneemt met betrekking tot de ontwikkeling van het personenvervoer. De positieve kanten van het autogebruik en de problemen die erdoor worden veroorzaakt zijn respectievelijk in de tweede en derde kolom te vinden. De oorzaken van de groei van het autoverkeer en de belemmeringen die er zijn om de groei tegen te gaan staan in de vierde kolom. Tenslotte worden in de vijfde kolom enkele maatregelen aangegeven, die de desbetreffende actor zou kiezen om het autogebruik terug te dringen.

Ten derde heb ik de stukken bekeken vanuit de vraagstelling van dit hoofdstuk en de antwoorden van de actoren geordend. Een weerslag hiervan is te vinden in de paragrafen 2.2 t/m 2.5. Tenslotte heb ik in de laatste paragraaf een indeling van de verschillende soorten gebruikte argumenten gemaakt.

Voordat aan het hoofdstuk begonnen kon worden, heb ik eerst de actoren waaraan de vraag gesteld wordt geselecteerd. Het was namelijk niet mogelijk om alle actoren die een mening hebben over het personenvervoer binnen de onderzoekstijd te behandelen. Bij mijn keuze heb ik met drie criteria rekening gehouden. Ten eerste heb ik gekozen voor actoren die zich bezig houden met het verkeers- en vervoersbeleid in Nederland. Dat zijn zowel de beleidsmakers, als groeperingen die er invloed op proberen uit te oefenen. Het tweede criterium is dat meningen van actoren met verschillende belangen aan bod moeten komen. Vervolgens is het belangrijk dat de actoren op hun gebied tot de meest invloedrijke behoren, waarmee het derde criterium is geformuleerd.

Uiteindelijk zijn er vier actoren gelozen die in dit hoofdstuk behandeld worden. De Nederlandse overheid is vanzelfsprekend van belang wanneer het draait om het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid. De andere drie actoren hebben geen directe invloed op het beleid, maar proberen dit wel te beïnvloeden. De ANWB is de grootste vereniging van Nederland en heeft een sterke relatie met verkeer en vervoer. Bij deze bond heeft de auto een centrale plaats. De milieubeweging is in Nederland goed georganiseerd en wordt door verschillende overheidsorganen als een serieuze ge-

sprekspartner beschouwd. De milieuproblemen die het autogebruik met zich meebrengt rechtvaardigen de keus van deze actor. De vierde actor is de BOVAG, deze organisatie kan worden gezien als de belangenbehartiger van de autobranche.

Met deze vier actoren komen mijns inziens de belangrijkste punten voldoende aan bod om de eerste hoofdvraag zodanig te beantwoorden dat de hypothese getoetst kan worden. Natuurlijk zijn er nog vele andere groeperingen die op dit gebied van belang zijn. Enkele van die groeperingen zal ik noemen: de fietsersbond ENFB, de Europese Gemeenschap, vereniging Wijs op weg, autofabrikanten, politieke partijen en oliemaatschappijen. De redenen waarom de groeperingen niet in deze scriptie zijn opgenomen variëren van een gebrek aan invloed, moeilijk te verkrijgen onderzoeksmateriaal tot een onduidelijk plaats in het veld.

2.2 De Nederlandse overheid

2.2.1 De overheid: geen monoliet

Voordat de overheid als actor wordt behandeld moeten we ons realiseren dat we hier niet te maken hebben met een monoliet. Er kan ten aanzien van de overheid zowel een horizontale als een verticale indeling worden gemaakt. Verticaal zijn er verschillende bestuurslagen: nationaal, provinciaal en gemeentelijk. Ik zal me beperken tot de nationale overheid. De twee onderste bestuurslagen zijn namelijk meer uitvoeringsgericht en houden zich minder bezig met het uitstippelen van beleid op dit terrein. Er is natuurlijk wel sprake van gemeentelijk en provinciaal beleid, maar de beleidslijnen op langere termijn worden uitgezet door de nationale overheid.

Horizontaal is er sprake van verschillende ministeries met hun specifieke belangen. Het beleid ten aanzien van het verkeer en vervoer in Nederland ligt voornamelijk bij de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het is de taak van het Ministerie van V&W te zorgen dat het (water)wegennet voldoet aan de eisen die er door de samenleving aan gesteld worden. Dit betekent dat er beslissingen moeten worden genomen of er nieuwe verbindingen moeten komen en waar die moeten komen. Onderhoud en verbeteringen aan de kwaliteit van wegen vormen ook een belangrijk deel van de taak.

Het ministerie van V&W en het ministerie van VROM benaderen het verkeers- en vervoersbeleid vanuit een verschillende invalshoek. Verkeer en Waterstaat wordt gerekend tot de zogenaamde 'economische' departementen, naast Economisch Zaken (EZ) en Landbouw, Natuurbehoud en Visserij (-LNV). Zij richten zich op bepaalde sectoren van het bedrijfsleven^{xxiv}. De eisen die de samenleving stelt aan het verkeer en vervoer worden daardoor vaak ingevuld door economische belangen.

Het ministerie van VROM heeft andere belangen dan V&W. Bij de Ruimtelijke Ordening gaat het erom dat de schaarse ruimte in Nederland zodanig verdeeld wordt dat de verschillende manieren waarop land gebruikt kan worden tot hun recht komen. Hetzelfde stuk land kan niet zowel akker, als snelweg, als woonwijk zijn. Er zullen dus prioriteiten gesteld moeten worden. De letter M van milieu bij VROM gaat de laatste jaren een steeds prominentere rol spelen. Dit is zeker het geval sinds het uitkomen van het Brundtlandrapport (*Our common future*) dat internationaal grote gevolgen heeft gehad. In Nederland is dit gevolgd door het rapport *Zorgen voor morgen* van het RIVM dat in 1988 uitkwam.

Daarop heeft het ministerie van VROM het Nationaal MilieubeleidsPlan (NMP) uitgebracht. Dit rapport en de aangescherpte NMP-plus versie staan een overkoepelend beleid voor, waarin voor Nederland de normen die moeten leiden tot een duurzame samenleving zijn opgesteld.

Tenslotte heeft ook het ministerie van EZ groot belang bij het verkeers- en vervoersbeleid. Dit ministerie houdt de belangen van de Nederlandse industrie in het oog. Omdat goede transportmogelijkheden voor de industrie van groot belang zijn, zal EZ de nadruk leggen op een goede infrastructuur. EZ zal proberen de meningsvorming te beïnvloeden, maar heeft niet de bevoegdheid zelf vorm te geven aan het verkeers- en vervoersbeleid. Wel wordt geprobeerd de bereikbaarheid te vergroten door bepaalde technologieën te stimuleren, want technologiebeleid valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Economische Zaken. Het opzetten van telematica-projecten is hiervan een voorbeeld.

Het is belangrijk ons te realiseren dat de invalshoeken van de ministeries verschillen. Bij de inventarisatie van de problemen bij het verkeers- en vervoersbeleid, die gedaan is in deel a van het Structuurschema Verkeer en Vervoer, wordt daarover het volgende gezegd: *'Als een niet gering probleem wordt gezien dat de institutionele structuur van de verkeer en vervoerssector niet in staat blijkt zich als een eenheid te manifesteren. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de sector landbouw en visserij en het facet milieu. Dit zou niet alleen liggen aan het uiteenlopen van belangen binnen de vervoerswereld, maar ook aan een gebrek aan samenhang binnen de rijksoverheid. Men doelt hier op de diversiteit van belangen bij EZ, VROM en V&W. Coördinatie tussen de departementen wordt als een zwakke schakel ervaren'*^{xxv}. Het zal dan ook duidelijk zijn dat het bepaald niet gemakkelijk is om beleid te maken. Zeker nu de milieubelangen een steeds grotere plaats in gaan nemen, is er bij de driehoek ruimtelijke ordening, infrastructuur en financiën nog een vierde punt bijgekomen waar sterker dan voorheen rekening mee moet worden gehouden.

Ondanks de coördinatieproblemen tussen de verschillende ministeries zijn de belangrijkste beleidsstukken op het gebied van verkeer en vervoer door meerdere ministeries geschreven. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is geschreven door VROM en V&W, het Nationaal Milieubeleidsplan door VROM, maar het wordt ondersteund door de ministeries van EZ, LNV en V&W. Omdat ik de informatie uit deze beleidsstukken haal, behandel ik de nationale overheid als één actor. In het SVV II komen de achtergronden van de verschillende ministeries wel naar voren. In deel d van het SVV II is de strategie gebaseerd op de keuze zo goed mogelijk om te gaan met het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, waarin we respectievelijk de invloed van het ministerie van V&W en VROM kunnen zien.

2.2.2 Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Het toonaangevende beleidsdocument op het terrein van het verkeer en vervoer dat de laatste jaren in Nederland is verschenen is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Omdat het al enkele keren in het eerste hoofdstuk genoemd is en ook in dit hoofdstuk een rol van betekenis speelt is het van belang er wat uitgebreider bij stil te staan. Ik zal ingaan op de plaats van het stuk binnen het beleid en kort de inhoud weergeven.

Het eerste structuurschema stamt uit de jaren zeventig. Eind jaren tachtig bleek dat er een nieuw stuk noodzakelijk was, gezien alle veranderingen die Nederland in de voorafgaande twintig jaar had ondergaan. In het vergaderjaar 1988/1989 is het eerste deel van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uitgekomen. Het stuk heeft de status van een planologische kernbeslissing (pkb). Dit houdt in dat er een vaste procedure gevolgd moet worden. Eerst komt er een stuk met het beleidsvoornemen van een ministerie. Dit is deel a. Op dit beleidsvoornemen wordt de mogelijkheid geboden tot inspraak en wordt advies ingewonnen door verschillende adviesraden. Dit zijn de stukken b en c. Na deze fase komt de regeringsbeslissing (deel d) aan bod. Tenslotte is deel e de parlementaire behandeling in de Tweede Kamer vastgestelde pkb.

De meeste informatie, die ik gebruik komt uit de delen a en d, deel a, omdat daarin een analyse van de problemen ten aanzien van het verkeer wordt gegeven. Deel d geeft een uitgebreid overzicht van alle doelstellingen en de maatregelen die tot deze doelstellingen moeten leiden, waarin geprobeerd is de adviezen en de kritiek van insprekers uit de delen b en c mee te nemen. De doelstellingen zijn geformuleerd tot 2010 en onderverdeeld in vier luiken: leefbaarheid, de geleiding van de mobiliteit, bereikbaarheid en het fundament. Met het fundament worden de peilers bedoeld waarop het verkeers- en vervoersbeleid rust. Het gaat daarbij om communicatie, bestuurlijke samenwerking, financiën, handhaving en onderzoek^{xxvi}.

De analyse in deel a is gemaakt door de bundeling van kritische aantekeningen van mensen uit de wereld van het verkeer en vervoer. Hieruit kwamen vier belangrijke thema's naar voren: de bereikbaarheid, het openbaar vervoer, het goederenvervoer en de leefbaarheid. In dit deel is vervolgens een strategie uitgezet waarbij er naar wordt gestreefd zo goed mogelijk om te gaan met het spanningsveld dat bestaat tussen individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Er wordt in dit eerste deel geen primaat gelegd bij één van de drie, maar gestreefd naar evenwichtige oplossingen waarbij aan alle drie de belangen recht wordt gedaan.

Op dit deel zijn zeer veel reacties gekomen. Dit is te begrijpen, omdat de onderwerpen bijna iedereen raken. Eén van de belangrijkste conclusies die uit de reacties kon worden getrokken was de twijfel die heerste over de haalbaarheid van de drie doelstellingen. Ze zijn soms moeilijk met elkaar verenigbaar en er zal dus een keuze moeten worden gemaakt. Het primaat is in deel d gelegd bij een duurzame samenleving. Een duurzame samenleving wordt gedefinieerd als een samenleving die staat voor ontwikkelingen die voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoeften te voorzien.

In de afgelopen twee paragrafen is de rol van de overheid en de betekenis van het SVV II bekeken om een idee te krijgen van de actor overheid. In de volgende paragraaf zal worden ingegaan op de verklaringen die deze actor geeft van de groei van het autogebruik.

2.2.3 Verklaringen voor de groei van het autogebruik door de overheid

Een eerste aspect waarop wordt gewezen door de overheid in verband met de groei van het autogebruik zijn de demografische ontwikkelingen. De laatste 30 jaar is er in Nederland veel veranderd op demografisch gebied. Niet alleen is de bevolking toegenomen, maar ook de samenlevingsvormen zijn sterk veranderd. De bevolking nam toe van 11,4 miljoen in 1960 tot 15,1 in 1990. De groei van het aantal huishoudens steeg in diezelfde periode van 2,8 naar 6,1 miljoen^{xxvii}. Dit is onder meer te verklaren uit het feit dat er meer éénuoudergezinnen en alleenstaanden zijn gekomen. Hoewel ook het aantal auto's per huishouden is gegroeid, heeft vooral de groei van het aantal huishoudens voor een grote toename van het autobezit gezorgd.

Een ander gevolg van de demografische ontwikkelingen is de vergrijzing. Dit heeft een verhogend effect op de mobiliteit, omdat deze groep van de bevolking meer vrije tijd heeft om te reizen. Daarbij is de generatie, die nu pensioengerechtigd is, opgegroeid met mobiliteit en gezien de maatschappelijke (vervroegde) uittredingsregelingen e.d.) en demografische ontwikkelingen zal deze groep steeds groter worden.

De toegenomen emancipatie van vrouwen wordt ook gezien als één van de oorzaken van de groei van het autogebruik. De arbeidsparticipatie van vrouwen is bijvoorbeeld hoger geworden. Sinds 1960 is deelname van vrouwen aan betaalde arbeid gestegen van 25% naar 56%^{xxviii}. Dit heeft een toename van het aantal woon-werkkilometers tot gevolg gehad. Een ander gevolg van de grotere arbeidsparticipatie van vrouwen is dat er meer tweeverdieners zijn gekomen. Tweeverdieners, die op verschillende plaatsen werken kiezen vaak een woning tussen beide werkplaatsen in, hetgeen leidt tot

meer autogebruik.

Een derde factor die van invloed is, is de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Op dit gebied is er sinds de Tweede Nota Ruimtelijke Ontwikkeling, die in 1966 is verschenen, sprake geweest van een beleid van gebundelde deconcentratie. De regering zag de verstedelijking toentertijd als een groot gevaar, er waren schattingen dat het stedelijk gebied ongeveer met een factor drie vergroot zou worden. Om dit tegen te gaan werd veel werkgelegenheid vanuit centrale lokaties naar buitenwijken en stadsranden verplaatst. Dit werd deconcentratiebeleid genoemd en was ook de leidraad van de derde nota, die in 1974 verscheen^{xxix}.

Dit beleid leidde tot een proces van suburbanisatie, waarmee wordt bedoeld dat er bij grote steden voorsteden of forensensteden ontstonden. Veel mensen vestigden zich in deze voorsteden en het leven concentreerde zich meer in deze gebieden dan in de steden zelf. Door deze ontwikkeling raakte de bevolking sterk verspreid. De spreiding en het feit dat het werk vaak nog wel in de stad was en de woonplaats niet, hebben een grote toename van het woon-werkverkeer tot gevolg gehad. In deel a van het SVV II wordt dit gesignaleerd^{xxx}: *'De ruimtelijke spreidingspatronen van wonen, werken en voorzieningen vertonen een ongunstige tendens. Enkele vervoersstromen worden steeds omvangrijker, daarnaast ontstaat een groeiend aantal zeer diffuse vervoersstromen. Het verkeers- en vervoerbeleid heeft in het ruimtelijk beleid een te geringe rol gespeeld'*.

Algemeen erkend is de relatie tussen inkomen en een toename van het aantal gereden kilometers. Ook de Nederlandse overheid is zich ervan bewust dat het inkomen van grote invloed is op de vervoersconsumptie. Men is er van mening dat de ontwikkeling van de prijs van het vervoer de laatste jaren achter is gebleven bij de stijging van het inkomen met als gevolg dat het vervoer nu een relatief lage prijs heeft.

Een volgend aspect dat door de overheid wordt aangedragen is het feit dat er veel meer in de infrastructuur voor het wegverkeer is geïnvesteerd dan in het openbaar vervoer. Dit betekent dat de prioriteit lang is gelegd bij het autoverkeer. Het autoverkeer is mede daardoor sterk uitgebreid. Deze keuze van de overheid werkte zelfversterkend. Omdat er meer auto's kwamen, werd het noodzakelijk geacht meer wegen aan te leggen. Dit maakte het autorijden weer aantrekkelijker ten opzichte van het openbaar vervoer, waardoor er weer meer auto's kwamen, waarop weer uitbreiding volgde enz.

In de periode 1960-1989 is het rijkswegennet verdubbeld qua lengte en qua capaciteit zelfs nog meer dan dat. Het gevolg daarvan was een grote daling van de interlokale reistijden in Nederland, dit ondanks de sterke opkomst van de files in de laatste 10 jaar. Geschat wordt dat de interlokale reistijden ongeveer gehalveerd zijn^{xxxi}.

De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto werd steeds slechter. Dit werd bovendien versterkt door de bovengenoemde processen van deconcentratie en suburbanisatie waardoor de vervoersstromen minder gebundeld en ruimtelijk geconcentreerd zijn dan voorheen. Dit geeft een voordeel voor het gebruik van de auto boven het openbaar vervoer.

Samenvattend zijn hier vijf verklaringen op een rij gezet die door de overheid worden gegeven voor de grote groei van het autogebruik in Nederland: de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen, de voortschrijdende vrouwenemancipatie, de relatieve afname van de prijs van het vervoer door de stijging van het inkomen en de grotere investeringen in de weginfrastructuur vergeleken met het openbaar vervoer. In de volgende paragraaf komt de tweede actor aan bod.

2.3 De ANWB

2.3.1 De organisatie

De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB is in 1883 opgericht met als leden alleen maar fietsers. Dat is in de loop van de tijd enorm veranderd. Van een kleine bond is de ANWB uitgegroeid tot de grootste vereniging van Nederland waarvan zo goed als elke automobilist lid is. Zij heeft 3 miljoen leden en 3000 medewerkers die de belangen van deze leden behartigen.

In 1893 werd de doelstelling van deze vereniging vastgesteld: *'Het behartigen van de belangen voor haar leden, alsmede van het algemeen belang op het gebied van toerisme, recreatie, milieu, landschap, vervoer en verkeer, alles in de meest uitgebreide zin van het woord'*^{xxxii}. Deze doelstelling is precies honderd jaar na dato nog steeds geldig, alleen heeft de reikwijdte ervan een grote uitbreiding ondergaan. De activiteiten van de ANWB kunnen onderverdeeld worden in twee soorten, het leveren van diensten aan leden en het behartigen van de belangen van de leden.

De diensten die de bond aan de leden levert zijn divers. Al heel vroeg begon de ANWB met het verzorgen van bewegwijzering. In 1904 werd het duizendste verkeersbord geplaatst^{xxxiii}. Op dit moment is er geen stad of dorp in Nederland die niet aangegeven wordt door ANWB wegwijzers of paddestoelen. Op het vlak van de dienstverlening ligt ook het uitzetten van toeristische routes, zowel voor de auto als fiets.

De wegenwacht vormt al jaren een betrouwbare hulp in nood voor de automobilist wiens auto het onderweg begeeft. Toen in de jaren zestig het toerisme naar het buitenland sterk op gang kwam nam de ANWB ook op dit vlak initiatieven. De ANWB alarmcentrale, wegenkaarten, reisgidsen en verzekeringen gingen allemaal tot het takenpakket van de ANWB behoren.

De andere kant, het opkomen voor de belangen van leden, gebeurt onder meer door actieve deelname aan het maatschappelijk debat. Dit gebeurt door zitting te nemen in regionale en landelijke commissies, maar vooral door zelf te komen met studies en adviezen. De ANWB is één van de groeperingen die commentaar heeft geleverd op het SVV II. Hiervoor is het noodzakelijk dat de ANWB steeds een belangenafweging maakt waarbij er een spanning is tussen de verschillende doelstellingen van de ANWB. Zaken als natuurbescherming, recreatie en landschappelijk schoon moeten de strijd aangaan met factoren als verkeersveiligheid, volkshuisvesting en werkgelegenheid. Naar eigen zeggen laat de overheid de adviezen van de ANWB zwaar wegen, omdat de adviezen door de interne belangenafweging tot goed afgewogen standpunten leiden^{xxxiv}.

De auto speelt een belangrijke rol bij de belangenafwegingen, omdat bijna alle ANWB-leden autobezitters zijn. Dat niet alle leden het eens zijn met de manier waarop dit gebeurt blijkt uit het feit dat er een groep verontruste ANWB-leden bestaat. Zij vinden dat hun vereniging te weinig doet voor het milieu en de auto te veel in bescherming neemt^{xxxv}. Dit neemt niet weg dat de ANWB nog steeds als vertegenwoordiger van een grote groep mensen gezien kan worden.

Het belang dat de ANWB verdedigt kan worden omschreven als het waarborgen van adequate verplaatsingsmogelijkheden. Hierbij dient natuurlijk met randvoorwaarden, zoals de noodzakelijke bescherming van het milieu, rekening te worden gehouden^{xxxvi}.

2.3.2 Verklaringen voor de groei van het autogebruik door de ANWB

Toerisme

De ANWB noemt verschillende aspecten die het autogebruik beïnvloeden. In de eerste plaats is de ANWB natuurlijk een toeristenbond. De verhouding die de bond tot de auto heeft, komt in eerste

instantie voort uit het gebruik van de auto in de vrije tijd. Toerisme is één van de factoren die heeft gezorgd voor een grote toename in het autoverkeer. Andersom is het natuurlijk ook zo dat het autogebruik een stimulans is geweest voor het toerisme.

Vlak voor de oorlog, in 1939, waren er al een kwart miljoen mensen in Nederland die gingen kamperen. *'Toen na de wederopbouw van de jaren vijftig een periode van constante economische groei aanbrak, werd langzamerhand aan alle groepen in onze samenleving een redelijk bestaansminimum gegarandeerd. Vakantie met behoud van loon of salaris én vakantietoeslag werden een recht. Dit alles leidde tot een stormachtige ontwikkeling van het toerisme'*^{xxxvii}. Dit toerisme ging andere vormen aannemen. Vakanties naar het buitenland vervingen het kamperen in de buurt. Het vliegtuig was nog geen concurrent en de auto werd het ideale vervoermiddel om mee te reizen. Het ging niet alleen om de zomervakanties, maar ook om de dagtochtjes naar familieleden en vrienden of naar attracties die anders moeilijk bereikbaar zouden zijn. Hoewel er nu een zekere tegenstrijdigheid in wordt gezien, gebruikten veel natuurliefhebbers de auto om naar natuurgebieden te gaan. Door de komst van de auto werd het voor meer mensen mogelijk verschillende natuurgebieden te bezoeken. Een dagje naar het strand of de hei begon voor velen tot de mogelijkheden te behoren.

Welvaart

Zoals ik al heb aangegeven blijft het aandachtsgebied van de ANWB niet beperkt tot het terrein van het toerisme. Over andere kwesties, die meer zijdelings met toerisme te maken hebben, heeft ze ook haar mening. Ook de rol van de auto op andere vlakken van de samenleving valt binnen het aandachtsveld van de ANWB.

De ANWB is van mening dat het autogebruik heeft bijgedragen aan een hogere welvaart. Een mobiele maatschappij zorgt voor meer verkeer van mensen en goederen en dit houdt een stimulans in voor de economie. Het feit dat Nederland economische groei nastreeft is één van de redenen waarom het autoverkeer is gegroeid. Het is voor veel banen een vereiste om een auto te hebben. Als mensen zijn gebonden aan één plaats zal veel werk moeilijker uitgeoefend kunnen worden. Zo zijn er een heleboel bedrijven die vrij specialistische kennis of diensten leveren. Dit is alleen maar rendabel als een groter gebied bediend kan worden. Aan dit voorbeeld wordt duidelijk dat het in bepaalde gevallen inderdaad zo is dat de auto nodig is voor de levensvatbaarheid van bedrijven. Als er daardoor meer bedrijven van de grond komen of van hun voortbestaan blijven verzekerd, zal dit positieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en de welvaart in Nederland.

Vrijheid

Een derde punt dat wordt aangedragen door de ANWB met betrekking tot de mobiliteit is het feit dat mobiliteit voorziet in een behoefte aan vrijheid. Zij wordt in dat opzicht door de ANWB ook een groot goed genoemd^{xxxviii}. Er kunnen in dit verband twee soorten vrijheid onderscheiden worden, ten eerste de vrijheid om te gaan en staan waar je wilt, op het moment waarop je dat wilt en ten tweede de wens te ontsnappen aan de dagelijkse beslommingen. Hier is de link die met het toerisme gelegd kan worden snel gemaakt. De vrijheid te gaan en staan waar en wanneer iemand wil wordt ingeperkt door het feit dat we te maken hebben met een overbelast vervoerssysteem. Tijdens opstoppen is er van die vrijheid weinig meer te merken.

De mate waarin vrijheid van belang wordt geacht zal het autogebruik beïnvloeden, maar ook de

mate waarin iemand de specifieke vrijheid waardeert, die het autogebruik geeft. De rol die vrijheid speelt met betrekking tot het autogebruik zal in het derde hoofdstuk nog uitgebreid aan bod komen.

Mentaliteit

De manier waarop automobilisten met mobiliteit omgaan heeft te maken met het vierde punt van de ANWB dat zal worden behandeld. De ANWB vindt de keuzevrijheid belangrijk en is geen voorstander van harde maatregelen, die van bovenaf worden opgelegd. De bond wil daarentegen de manier waarop met het autorijden om wordt gegaan veranderen. Om het personenverkeer te beperken stelt de ANWB voor te streven naar een manier van leven waarin het bewust omgaan met mobiliteit een vaste plaats heeft^{xxxix}. Er dient een mentaliteitsverandering te komen, waarbij de collectieve nadelen in de keuze worden meegewogen en niet alleen naar de individuele voordelen wordt gekeken.

Dit houdt concreet in dat de auto alleen gebruikt zou moeten worden als het noodzakelijk is en dat vaker met het openbaar vervoer wordt gereisd. Om dit te stimuleren neemt de ANWB deel aan PRIS, het Platform Reizigers Informatie Systemen. Daarnaast zouden de vele kleine ritjes die met de auto worden ondernomen lopend of met de fiets gemaakt kunnen worden. Men is er bij de ANWB zeer huiverig voor om mensen met pijnlijke maatregelen tegen zich in het harnas te jagen en de ANWB denkt dat die maatregelen een averechts effect zullen hebben. Zij stelt dat het erom gaat samen met het publiek aan de gang te gaan. Daarvoor is vertrouwen nodig en niet het idee dat de overheid de auto als melkkoe gebruikt.

Individualiteit

Naast toerisme, welvaart, vrijheid en mentaliteit noemt de ANWB, ter verklaring van de groei van het autogebruik, het feit dat mensen zich steeds meer individueel zijn gaan verplaatsen. Een grotere behoefte aan individualiteit is van invloed op het autogebruik. Hier signaleert de ANWB een verandering in de samenleving, die vrij algemeen onderschreven wordt. In het volgende hoofdstuk zal daar meer uitgebreid aandacht aan worden besteed. De ANWB zelf merkt deze nadruk op individualiteit via de diensten die zij verleent. Het gros van de mensen is lid van de ANWB omdat dit individuele voordelen biedt. Zij willen op maat verzekerd kunnen worden, zij willen de vakantie die ze zelf uitzoeken. De ANWB fungeert voor hen als een instantie waar ze zaken kunnen krijgen die ze als individu nodig hebben.

Individualiteit past veel meer bij de auto dan bij het openbaar vervoer. De mens wil zelf beslissen wanneer hij weggaat. Vaak zit hij het liefst alleen in de auto, zonder andere mensen om zich heen. Ook bij het vorige punt, het veranderen van de mentaliteit, komt naar voren, dat bij de keuze van een vervoermiddel de collectieve nadelen minder sterk wegen dan de individuele voordelen, hetgeen tekenend is voor de individualiteit in deze samenleving.

2.4 De milieubeweging

2.4.1 Vereniging Milieudefensie en Stichting Natuur en Milieu

Om een beeld te krijgen van de meningen van de milieubeweging op het gebied van verkeer en vervoer heb ik me beperkt tot publicaties van de twee belangrijkste milieugroeperingen in Nederland die zich hiermee bezig houden. Dat zijn de Stichting Natuur en Milieu en de Vereniging Milieudefensie. Natuurlijk zijn er ook andere milieugroeperingen die in Nederland een grote aanhang hebben. Deze hebben vaak een wat meer internationaal karakter zoals Greenpeace en het Wereld Natuur Fonds. Een groepering als de Vereniging ter behoud van Natuurmonumenten richt zich meer op de natuur zelf dan op de beïnvloeding van de politiek en de maatschappij. Omdat ik juist het beïnvloeden van beleid als selectie criterium heb genomen, heb ik gekozen voor de Vereniging Milieudefensie en de Stichting Natuur en Milieu.

Beide spelen een actieve rol op het gebied van verkeer en vervoer en volgen de ontwikkelingen hierin op de voet. Op verschillende manieren proberen ze hun mening door te laten klinken. Ze leveren commentaar op de uitgebrachte overheidsstukken. Een voorbeeld hiervan is het commentaar van de Stichting Natuur en Milieu op het eerder besproken SVV II. Bij het SVV II waren ze tevens één van de groeperingen waarvan het commentaar te lezen staat in het deel b.

Het feit dat de milieubeweging een geïnstitutionaliseerde plaats heeft binnen de vorming van het beleid is tekenend voor de bijzondere positie die zij in de Nederlandse samenleving inneemt. Het karakter is verschoven van een voornamelijk actievoerend naar een meer kritisch-constructieve houding^{x1}. Dit komt tot uiting als blijkt dat milieubewegingen steeds meer als serieuze gesprekspartners van de overheid en het bedrijfsleven worden gezien. Het nadeel dat deze vorm van invloed met zich meebrengt is dat de meningen in dat geval minder uitgesproken kunnen zijn. Er moet namelijk rekening gehouden worden met de groeperingen waarmee wordt onderhandeld.

Een andere manier waarop de milieubeweging zich manifesteert is het voeren van acties om mensen bewust te maken van de gevolgen die hun handelen heeft voor het milieu. Een mooi voorbeeld met betrekking tot mobiliteit is de actie *Halveer het autoverkeer* van de Vereniging Milieudefensie waarin wordt geprobeerd om mensen ertoe te bewegen op vrijwillige basis bewuster om te gaan met het gebruik van de auto. Mensen kunnen een actiepakket aanvragen waarop het aantal kilometers dat minder wordt gereden kan worden bijgehouden. Ze krijgen ook maandelijks een bulletin waarin de ervaringen van andere deelnemers zijn te lezen, waarin wordt bijgehouden hoeveel er gezamenlijk bespaard is en waarin andere wetenswaardigheden op dit gebied te lezen zijn. Geprobeerd wordt hiervan een langlopende actie te maken, want het is natuurlijk de bedoeling dat de besparingen blijvend gaan optreden.

Hoewel het experiment zeker positieve uitstraling heeft gehad, viel de deelname tegen. Er was gerekend op zo'n 10.000 deelnemers en er zijn er nauwelijks duizend gehaald. Voor de mensen die deelgenomen hebben bleek het geen makkelijke taak om de auto vaker te laten staan. Ze stonden veel alleen in hun actie en de reacties van de directe omgeving waren niet erg positief. Eén van de doelen van de actie was om dit gevoel tegen te gaan, ervoor te zorgen dat mensen zich in hun actie niet alleen voelen staan, dat ze niet het idee hebben dat ze de enige zijn die het autogebruik naar beneden proberen te halen. Positief punt is dat 7% van de deelnemers de auto heeft weggedaan. De actie wordt nu vervolgd door een actie met de minder ambitieuze slagzin: *Rijd ook minder*.

Ook worden er folders uitgebracht waarin de gevolgen van het autorijden voor het milieu staan genoemd. De Stichting Natuur en Milieu heeft samen met het Wereld Natuur Fonds een boekje uitgebracht dat *Auto en milieu* heet. Er staat overzichtelijk weergegeven wat de nadelen van het autoverkeer zijn en hoe groot het aandeel van het autoverkeer in de milieuvervuiling is.

In 1988 is voor het autogebruik een alternatief vervoersscenario doorgerekend waarin met de door het milieu gestelde randvoorwaarden rekening werd gehouden. Dit is gedaan in opdracht van de

Vereniging Milieudefensie en de Initiatiefgroep Wijs op Weg en heeft geleid tot het rapport *Schoon op weg* geschreven door P.M. Peeters. Dit rapport, dat veel bekendheid geniet, geeft een scenario voor een vervoerssysteem in Nederland waarin aan de normen wordt voldaan die nodig zijn voor een duurzame samenleving. Uit dit scenario blijkt dat het nodig is een samenleving na te streven met veel minder auto's. In plaats van een beperking van de groei van het aantal auto's zoals dat in het Tweede Structuurschema wordt gesteld, is een forse beperking van het aantal auto's nodig. In dit scenario wordt uitgegaan van een maximum toelaatbaar aantal auto's van 1,4 miljoen in 2010, waarvan 300.000 elektrische auto's.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de BREVER-wet (Behoud van REistijden en aantal VERplaatsingen). Deze wet geeft het verschijnsel weer dat de tijd die aan verplaatsingen wordt besteed en het aantal verplaatsingen constant blijft, onafhankelijk van de snelheid van het voertuig of de afstand die wordt overbrugd. Volgens de berekeningen van de overheid zijn er, zonder dat er extra maatregelen worden genomen, in 2010 16 miljard verplaatsingen, waarbij 192 miljard kilometer wordt afgelegd. Hiervan neemt de auto 83% voor zijn rekening^{xli}. In het trendbreukscenario wordt het aantal verplaatsingen en de verplaatsingstijd gelijk gehouden, maar neemt het aantal kilometers af tot 106 miljard. Hiervan wordt slechts 28% per auto afgelegd.

De capaciteit van het openbaar vervoer moet dan wel met een factor 2,5 worden vergroot. De financiële consequenties van dit scenario zijn ook berekend. De investeringen van de overheid blijven ongeveer op hetzelfde niveau (20 miljard tot 2010), de inkomsten verminderen met circa 10 miljard door een lagere opbrengst uit de brandstofaccijns en de wegenbelasting. Daar staat echter tegenover dat de bestedingsruimte van de huishoudens door de lagere vervoerskosten stijgt met 25 miljard^{xlii}. Tenslotte wordt de opmerking gemaakt dat het trendbreukscenario meer recht doet aan de behoeften van mensen zonder auto, momenteel toch een groep van 2 miljoen huishoudens in Nederland.

De belangrijkste conclusie is dat een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem technisch en financieel haalbaar is en dat het van politieke keuzes afhangt of er ook naar gestreefd wordt.

Tot zover een kort overzicht van de belangrijkste activiteiten van deze twee milieubewegingen op het gebied van het verkeer en vervoer.

2.4.2 Autobezit

De aspecten die de milieubeweging naar voren brengt ter verklaring van de groei van het autogebruik worden goed op een rijtje gezet in de bundel *Verkeer en Milieu* van de Vereniging Milieudefensie. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen factoren die van invloed zijn op het autobezit en het autogebruik. Dit onderscheid is bij andere actoren niet erg duidelijk aanwezig. Milieudefensie merkt op dat de maatregelen van de overheid zich voornamelijk richten op het autogebruik. Het autobezit is buiten schot gebleven. Toch zijn er aanwijzingen dat autobezit en autogebruik sterk met elkaar samenhangen^{xliii}. Het is namelijk een feit dat mensen zonder auto veel minder kilometers rijden dan mensen met. Een deel van de totale vervoerskosten is al betaald en wordt daarom niet meer meegenomen in de overweging of men zich gaat verplaatsen. Zelfs bij de benzinekosten is er een minder duidelijk verband, omdat niet per rit betaald wordt, maar als de tank leeg is. Hieronder volgen enkele door Milieudefensie aangedragen redenen die effect hebben op het autobezit.

De behoefte aan bewegingsvrijheid is het belangrijkste motief om een auto aan te schaffen. De auto biedt de mogelijkheid om op iedere gewenst moment naar iedere gewenste plaats te rijden. Bagage kan worden meegenomen en weersinvloeden zijn nauwelijks van belang.

De tweede factor die genoemd wordt is het inkomen, wat gezien kan worden als een

randvoorwaarde voor de aanschaf van een auto. Het inkomen is niet alleen van invloed op het wel of niet aanschaffen van een auto, maar ook op het soort auto. Het is in hoge mate bepalend voor het moment waarop een nieuwe auto wordt gekocht en of er sprake is van een tweede auto voor een gezin. Bij een inkomensachteruitgang wordt vaak een goedkopere auto aangeschaft of bezuinigd op de kosten van onderhoud.

Ook van invloed is de mate van verstedelijking. Het blijkt dat er in steden minder auto's per 1000 inwoners zijn dan in de meer landelijke gebieden. Dit heeft niet alleen te maken met het feit dat in een stad de meeste plaatsen makkelijker bereikbaar zijn, maar ook met het feit dat er zich meer mensen met lage inkomens en éénpersoonshuishoudens in de steden bevinden.

2.4.3 Autogebruik

Zoals ik hierboven al heb aangegeven ziet Vereniging Milieudefensie het bezit van een auto als een belangrijke factor in het autogebruik. Natuurlijk is het mogelijk een auto te huren of een taxi te nemen, maar het gros van de kilometers wordt toch met een eigen auto afgelegd. Afgezien hiervan gelden veel factoren die voor autobezit golden ook voor het autogebruik.

Het inkomen heeft een sterke relatie met het autogebruik. Bij een hoger inkomen nemen het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstand en het aandeel van de auto in de verplaatsingen toe, terwijl de bezettingsgraad van de auto daalt. Al deze effecten leiden tot meer autogebruik.

De brandstofprijs heeft ook effect op het autogebruik. Direct na een verhoging van de brandstofprijs is er een duidelijk effect. Dit eb't echter na verloop van tijd weer weg. Op lange termijn wordt het effect weer groter. Dit komt omdat het effect van een prijsverhoging pas van invloed wordt op het moment dat mensen gaan berekenen hoeveel geld ze er voor over hebben om auto te rijden. Bij zakelijk gebruik is het effect van een prijsverhoging kleiner dan bij het privé-gebruik van de auto.

In een studie gebaseerd op cijfermateriaal uit 1984 is geschat dat de onkostenvergoeding en belastingvrijstelling heeft geleid tot 1,5 miljard extra autokilometers^{xliv}. Dit is ruim 2% van alle autokilometers. Niet alleen werkgevers, maar ook de fiscus droeg een steentje bij door de voor het woon-werkverkeer gemaakte kosten (het reiskostenforfait) af te trekken van het belastbare inkomen.

Tenslotte is natuurlijk interessant in hoeverre het milieubesef tot een gedragsverandering heeft geleid. Uit een enquête^{xlv} blijkt dat 70% van de mensen zich bewust is van de milieunadelen die het autogebruik heeft. Volgens diezelfde enquête leidde dit bij 20% tot een selectief autogebruik. Daarentegen wordt er vaak getwijfeld aan de relatie tussen attitudeverandering en gedrag. Deze twijfel sprak Peter de Zoete^{xlvi} uit in zijn bijdrage aan het *wetenschappelijk forum mobiliteit en transport* door te stellen dat deze relatie niet aanwezig was.

2.4.4 Vervoermiddelkeuze

In het voorgaande werd gesproken over het autobezit en het autogebruik. Nu kan dit vergeleken worden met andere vervoermiddelen en kan de vraag gesteld worden welke overwegingen meetellen in de keuze tussen de auto en andere vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer of de fiets.

Het rijtje overwegingen kan worden begonnen met gewoonte^{xlvii}. Mensen hebben een bepaalde keuze gemaakt en voor elke nieuwe verplaatsing worden de keuzes dan niet tegen elkaar afgewogen.

De kosten spelen ook hier weer een belangrijke rol. Bij het openbaar vervoer moet voor een specifieke verplaatsing betaald worden, terwijl dat bij het autogebruik niet zo is. Dit geeft een minder

zichtbaar verband tussen een specifieke verplaatsing en de kosten ervoor.

Misschien wel de belangrijkste factor bij de keuze tussen het openbaar vervoer en de auto is de reistijd. Reizen met het openbaar vervoer neemt gemiddeld meer tijd in beslag dan met de auto. In het SVV II wordt gestreefd naar een verschil in de reistijd van maximaal een factor 1,5, dat wil zeggen dat men met het openbaar vervoer maximaal anderhalf keer zolang over een traject doet dan met de auto.

Een ander minpunt van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto is dat er vaak overgestapt moet worden, dat het moeilijker is veel bagage mee te nemen en dat niet voor de deur ingestapt kan worden. En vaak wordt de auto al als 'thuis' gezien. Dit heeft ook een positieve invloed op de keuze voor de auto. De tijd dat men in de auto zit wordt al bij 'het thuis zijn' gerekend, terwijl dat bij het openbaar vervoer niet opgaat.

Tegenover deze voordelen van het autogebruik kunnen ook enkele nadelen worden gezet als parkeerproblemen en files. Het feit dat een automobilist zijn aandacht op de weg moet houden en dus niet in kan dutten of stukken kan lezen spreekt in het nadeel van de auto.

Tenslotte geeft de auto een bepaalde status en past het in het verwachtingspatroon van mensen om op een bepaald moment een auto aan te schaffen. Als mensen eenmaal een auto hebben aangeschaft wordt het bezit en gebruik ervan als normaal bescouwd en het wegdoen van de auto als een achteruitgang gezien.

2.5 De BOVAG

2.5.1 De organisatie

De laatste actor die ik zal behandelen is de BOVAG. De BOVAG is een branche-organisatie, die ondernemers vertegenwoordigt die zich met de verkoop of verhuur van vervoermiddelen bezighouden. Deze ondernemers zijn in verschillende groepen onder te verdelen. Binnen de BOVAG is voor elk van die groepen een afdeling. Veruit de grootste afdeling is die van de autodealers. Daarnaast zijn er afdelingen voor auto- en motorrij scholen, autoverhuurbedrijven, motorrevisiebedrijven, vul- en servicestations en de tweewielerbedrijven. De BOVAG vertegenwoordigt dus meer groeperingen dan alleen de autoverkopers, waar ze vaak mee worden geassocieerd.

De centrale doelstelling van de BOVAG is *'Het creëren van een gunstig ondernemersklimaat, waarin de BOVAG-leden dankzij hun eigen capaciteiten, met gebruikmaking van de belangenbehartiging van de BOVAG, kunnen bestaan op een wijze, die hen maatschappelijke erkenning geeft'*.^{xlviii} Aan deze doelstelling kunnen twee kanten worden onderscheiden. Aan de ene kant gaat het om de beeldvorming van de autobranche en aan de andere kant gaat het om de externe omstandigheden waarin die branche moet opereren. Hiervoor is de rol van de auto natuurlijk erg belangrijk.

Om aan de doelstelling te voldoen staan de BOVAG verschillende instrumenten ter beschikking, die te verdelen zijn in het bovengemaakte onderscheid. Voor de beeldvorming van de autobranche is de zogenaamde BOVAG-garantie een bekend middel. Dit keurmerk geeft ondernemers het predikaat dat ze betrouwbaar zijn. Zeker in de autobranche is dit van belang, omdat 'de autoverkoper' op het gebied van betrouwbaarheid lang een slechte naam heeft gehad.

De BOVAG gebruikt ook advertentiecampagnes om haar doel te verwezenlijken. Deze methode richt zich op beide kanten van de doelstelling. Er zijn reclamecampagnes waar de BOVAG-

ondernemers centraal staan, maar er zijn er ook waar op het beleid van de overheid in zake de auto wordt gereageerd of anderszins de rol van de auto wordt belicht. Van die laatste zijn de afbeeldingen hiernaast een voorbeeld.

Tenslotte reageert de BOVAG net als de milieubeweging met eigen rapporten op beleidsvoornemens van de overheid en gebruikt ze de mogelijkheid van inspraak, zoals die bijvoorbeeld bij planologische kernbeslissingen worden geboden. Er vindt op dit gebied veel samenwerking plaats met de RAI.

2.5.2 Verklaring van de groei van het autogebruik door de BOVG

De vraag die ik bij de andere actoren stelde was wat zij aangaven als oorzaken voor de groei van het autogebruik. Hierbij was de onderliggende vooronderstelling, die ik in het eerste hoofdstuk zelf heb onderbouwd, dat de groei van het autogebruik problematische vormen aan heeft genomen. De groei van het autogebruik is vanuit het oogpunt van de BOVAG echter geen probleem, want de ondernemers die zij vertegenwoordigen zijn juist gebaat bij meer

BOVAG ADVERTENTIES

auto's. Ze hebben echter ook andere redenen waarom ze de zorg om de groei van het autoverkeer overtrokken vinden.

Ten eerste twijfelen ze aan de berekeningen die ten grondslag liggen aan de ramingen van de groei van het autogebruik in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema. De BOVAG baseert zich daarvoor op uitspraken van de heer Bakker in het tijdschrift Economisch Statistische Berichten^{xlix} en cijfers van het Nederlands Economisch Instituut en Shell Nederland. Waar in de stukken van de ministeries sprake is van maximaal 7,5 miljoen auto's in 2000 en 8,9 miljoen in 2010, komen de andere berekeningen uit op maxima van respectievelijk 6,4 en 7,0 miljoen auto'sⁱ.

Dat de auto milieuproblemen met zich meebrengt wordt door de BOVAG onderkend, maar ze is van mening dat dit vaak wordt overdreven. De auto is één van de veroorzakers, maar zeker niet de voornaamste. Daarbij wordt de auto steeds milieuvriendelijker. Dit kan in de toekomst 80 tot 90% schelen aan schadelijke uitlaatgassen. Ook is de auto de laatste jaren een stuk zuiniger geworden en zal hij in de toekomst beter voor hergebruik geschikt zijn en stiller worden^{li}. De auto wordt nu te veel als zondebok gezien in het kader van de milieuproblemen. Daarbij zal erkend moeten worden dat een zekere mate van aantasting kennelijk de prijs is die de Nederlandse bevolking voor een hoge mobiliteit wil betalen^{lii}.

Tenslotte benadrukt de BOVAG de positieve functies die de auto heeft. Met name de gunstige invloed die hij heeft op de economie wordt daarbij vaak naar voren gebracht. Eén van de beleidsuitgangspunten is het nastreven van de vrijheid van mobiliteit. Dit is een verworvenheid waar de BOVAG pal voor staat.

Men verdenkt de overheid ervan de auto vaak als melkkoe te gebruiken door hem extra te belasten. De bescherming van het milieu is dan het argument dat gebruikt wordt om een ordinaire lastenverhoging door te voeren die de druk op de begroting van de minister van financiën moet verlichten.

2.6 Drie categorieën van verklaringen

2.6.1 Inleiding

In het voorgaande heb ik actorsgewijs de verklaringen besproken die als oorzaak van de groei van het autogebruik werden gegeven. De verschillende verklaringen zal ik in deze paragraaf in 3 categorieën onderverdelen.

In de inleiding van dit hoofdstuk zijn de criteria aangegeven die ik heb gehanteerd om tot een selectie van actoren te komen. Het eerste criterium was de betrokkenheid met het beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Dit criterium speelt een belangrijke rol bij de indeling van de door actoren gegeven verklaringen voor de groei van het autogebruik die ik in deze paragraaf maak.

De eerste categorie verklaringen heeft betrekking op het politieke beleid van de afgelopen jaren. De andere twee categorieën verklaringen vallen om verschillende redenen buiten de directe invloedssfeer van het beleid.

Onder de tweede categorie schaar ik de maatschappelijke ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen op macroniveau, waarop de overheid geen invloed wil of kan uitoefenen. De derde categorie bevindt zich juist op microniveau en hieronder vallen de verklaringen die ingaan op de aantrekkingskracht die de auto op het individu uitoefent.

Hoewel een verklaring juist kan zijn, hoeft zij niet voldoende te zijn. Een voldoende verklaring geeft

een oorzaak-gevolg relatie weer, waarbij het gevolg geheel verklaart wordt uit de oorzaken die ter verklaring zijn opgevoerd. Bij elk van de drie categorieën zal de vraag gesteld worden of de genoemde verklaringen voldoende zijn. Indien dit niet het geval is, is het zinvol om op zoek te gaan naar andere verklaringen.

2.6.2 Politiek beleid van de afgelopen jaren

De eerste categorie van verklaringen die wordt onderscheiden is die van het politieke beleid. De overheid heeft de afgelopen dertig jaar veel maatregelen genomen of nagelaten waardoor de groei van het autogebruik is toegenomen. Deze redenen werden zowel door de overheid zelf als door andere actoren naar voren gebracht. De belangrijkste redenen die door de actoren als verklaring opgevoerd worden zullen worden aangegeven.

De ruimtelijke ontwikkeling, waarin de gebundelde deconcentratie een belangrijk speerpunt was, heeft het autoverkeer een behoorlijke impuls gegeven. De afstand tussen woon- en werkplaats is sterk toegenomen, maar het gevoerde beleid heeft ook een stijging van het sociaal-recreatieve verkeer in de hand gewerkt.

Bij het beleid op het gebied van infrastructuur kregen autowegen veel prioriteit met alle mogelijkheden voor autogebruik van dien. Ten derde kan gezegd worden dat de ontwikkeling van het openbaar vervoer sterk is achtergebleven bij die van het private vervoer. Ook dit is een beleidskeuze geweest die de overheid, al dan niet bewust, heeft gemaakt. Tenslotte is het prijsbeleid zodanig geweest dat in vele gevallen het gebruik van een auto gunstiger is dan dat van het openbaar vervoer. Hieraan kan worden toegevoegd dat de prijs per autokilometer, gecorrigeerd naar het toegenomen inkomen in de laatste twintig jaar, sterk is gedaald. Dus vervoer per auto is niet alleen ten opzichte van het openbaar vervoer goedkoop, maar is, gezien de koopkrachtontwikkelingen, ook op zich steeds goedkoper geworden.

Voldoende verklaring?

Voor een deel wordt door de huidige beleidsmakers en politici toegegeven dat er bij het uitzetten van beleid te weinig rekening is gehouden met de ontwikkeling van het autoverkeer. Dit komt zowel in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening als in het Tweede Structuurschema naar voren. Of de lering die hieruit getrokken wordt voldoende is, zal nog moeten blijken.

Er blijven echter ook gebieden waar men aan ontwikkelingen, die als neveneffect een toename van het autogebruik hebben, de prioriteit blijft geven. Het is interessant te onderzoeken of dit bewust gebeurt of dat men bij beleidsbeslissingen vergeet met de gevolgen, die deze voor het autoverkeer hebben, rekening te houden.

De vaststelling van het feit dat er weinig rekening is gehouden met de gevolgen van het autoverkeer bij bepaalde maatregelen, roept de vraag op waarom dat niet gebeurd is. In het begin waren de gevolgen van het toenemend autoverkeer misschien nog niet bij iedereen bekend. Toch werd al snel duidelijk dat de komst van de auto het gezicht van de samenleving op ingrijpende wijze zou veranderen. Waarom deze verandering van de samenleving bijna zonder discussie geaccepteerd is, zelfs is gepropageerd dient zijn redenen te hebben. Die worden niet zichtbaar door er alleen op te wijzen dat er een beleid is gevoerd dat het autogebruik heeft gestimuleerd en in die zin is deze verklaring dus niet voldoende.

2.6.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

De tweede categorie verklaringen heb ik geschaard onder de noemer maatschappelijke ontwikkelingen. Hiermee bedoel ik verklaringen die door de actoren gerekend worden tot ontwikkelingen die niet of nauwelijks door politiek beleid zijn te beïnvloeden. Het gaat om ontwikkelingen op macroniveau die in de maatschappij te zien zijn. Vaak zijn het ook ontwikkelingen op terreinen waarop de overheid geen invloed wil uitoefenen, bijvoorbeeld omdat het teveel zou ingrijpen in het persoonlijke leven.

Dit is bijvoorbeeld het geval bij de demografische ontwikkelingen. In principe is het mogelijk om hier invloed op uit te oefenen. Er kan sprake zijn van verplichte geboortebeperking of er kan een maximumleeftijdsgrens worden gesteld, maar door deze voorbeelden wordt al duidelijk dat dit in sterke mate strijdig is met de heersende ethische opvattingen.

Andere ontwikkelingen worden op zich als positief gezien, maar hebben wat betreft de groei van het autogebruik een negatief bij-effect. Hierbij kunnen we denken aan een hogere inkomens of de voortgaande vrouwenemancipatie. Ook het toenemende toerisme zou in deze categorie kunnen vallen.

Tenslotte zijn er nog ontwikkelingen, waarover de meningen sterk uiteenlopen. Ze worden door bepaalde groepen in de samenleving positief en door andere negatief gewaardeerd, men is het er echter wel over eens dat ze plaatsvinden. Bij deze categorie zou ik de individualisering willen noemen.

Voldoende verklaring?

Ook deze categorie biedt geen voldoende verklaring voor de toename van het autoverkeer. Het zijn zeker factoren die hebben bijgedragen aan de sterke groei van het autoverkeer, maar onder andere omstandigheden hadden dezelfde ontwikkelingen deze groei niet tot gevolg hoeven hebben.

Er hoeft bijvoorbeeld geen verband te bestaan tussen een toenemende bevolking (demografische ontwikkeling) en het autogebruik. Aan de toegenomen behoefte aan mobiliteit kan ook op andere manieren tegemoet worden gekomen. Een sterke verbetering van het openbaar vervoer is hiervan een voorbeeld. De vraag of een toename van de mobiliteit in deze mate noodzakelijk is, is nu zelfs nog buiten beschouwing gelaten. Hierover zijn nog vele vragen te stellen, want de hedendaagse behoefte aan mobiliteit is mijns inziens geen wezenskenmerk van de mens, zoals in het volgende hoofdstuk van de scriptie naar voren zal komen.

Dezelfde redenering gaat ook op voor andere gebieden: een hoger inkomen kan aan andere dingen besteedt worden dan een toename van de (auto)mobiliteit. En ook het toerisme is op zich niet van de auto afhankelijk.

2.6.4 Aantrekkingskracht van de auto

De laatste categorie met verklaringen heb ik de aantrekkingskracht van de auto genoemd. Het gaat in deze categorie om de aantrekking die de auto uitoefent op het individu. Bij de aantrekkelijke eigenschappen die een auto voor personen heeft, noemden de actoren de persoonlijke vrijheid die de

auto geeft en het feit dat het een belangrijk statussymbool is. In vergelijking met het openbaar vervoer is de auto sneller, vaak goedkoper en comfortabeler dan het openbaar vervoer. Bij deze opsomming komen een aantal rationele voordelen van de auto naar voren. Ook het feit dat autorijden een gewoonte is zou ik onder de individuele kanten van het autogebruik willen scharen.

Voldoende verklaring?

De vragen die, analoog aan de twee bovenstaande paragrafen kunnen worden gesteld zijn: waarom is de auto een statussymbool, waarom heeft de Nederlander zoveel over voor de persoonlijke vrijheid en de rationele voordelen die de auto geeft? Op deze vragen hebben de actoren geen antwoord gegeven dat een voldoende verklaring vormt.

2.6.5 Aanvullende verklaring noodzakelijk

De vraag die nu aan de orde is, is in hoeverre de analyse die de actoren geven voldoende inzicht geeft in de oorzaken van de groei van het autogebruik of dat het nuttig is naar andere verklaringen te zoeken. Het is ontegenzeggelijk waar dat de verklaringen die zijn aangedragen van invloed zijn (geweest) op de groei van het autogebruik. Er blijven echter nog vele vragen open, zoals onder de kopjes *Voldoende verklaring?* duidelijk werd. Waarom is het autogebruik door het overheidsbeleid nauwelijks een strobreed in de weg gelegd, waarom leidden de genoemde maatschappelijke ontwikkelingen tot een toename van het autogebruik en waarom wordt de auto zo aantrekkelijk gevonden?

Uit het bovenstaande blijkt dat de antwoorden die door de actoren worden gegeven slechts tot op een bepaald niveau bevredigend zijn. Als er verder doorgevraagd wordt, blijken ze niet meer te voldoen. Daarom is het noodzakelijk op zoek te gaan naar verklaringen die dieper gaan dan de tot nu toe gegeven antwoorden.

Daarvoor dient te worden gekeken naar de drijfveren van het menselijk gedrag, want bij alle drie de categorieën is er sprake van menselijk handelen, of dat nu op politiek, maatschappelijk of individueel niveau is. De vraag naar wat mensen beweegt op een bepaalde manier te handelen is een vraag die mensen en ook wetenschappers al lang bezig houdt. Ik sluit aan bij de door Talcott Parsons ontwikkelde 'actie-theorie'^{liii}. Hierin onderscheidt hij drie 'systemen' die het menselijk gedrag reguleren: persoonlijkheid, maatschappij en cultuur^{liv}. Het volgende citaat uit het boek *Nihilisme en cultuur* van de socioloog Goudsblom zal verduidelijken hoe Parsons deze begrippen invult.

'Men kan zich Parsons' gedachtengang aanschouwelijk maken door het beeld op te roepen, dat zich voordoet vanaf de Arc de Triomphe. Beneden cirkelt het verkeer in steeds dezelfde banen. Men behoeft het zieleleven van de daar rijdende automobilisten niet te kennen om deze bewegingen te beschrijven en te analyseren. Het verkeer verloopt volgens zijn eigen regels, het volgt zijn eigen baan. De talloze anonieme automobilisten volgen ieder hun eigen levensloop, die hier even samenvalt met de onafgebroken verkeersstroom rond de Arc.

Twee 'systemen' raken hier elkaar: het maatschappelijk systeem: het verkeer met zijn vaste regels, en het persoonlijkheidssysteem van iedere voorbijganger, die om zijn eigen privé redenen langs de Arc de Triomphe rijdt. Verkeer en automobilist horen bij elkaar: zonder automobilisten geen verkeer, zonder verkeersregels waarschijnlijk geen automobilisten. Zij horen bij elkaar, maar ze kunnen apart bestudeerd worden: het verkeer als een onpersoonlijk maatschappelijk gebeuren, de automobilist als een afzonderlijk individu. Beide, verkeer en automobilist kennen wij door de waarneming van gedrag;

maar we bezien het gedrag vanuit verschillende gezichtspunten - in het ene geval zien we, en ik gebruik nu Parsons termen, actie georganiseerd in het sociale systeem, de andere keer in het persoonlijkheidssysteem.

Persoonlijkheid en maatschappij zijn voor Parsons actiecentra, systemen waarin het gedrag vorm en richting krijgt^{lv}. Even verderop vervolgt Goudsblom zijn uitleg van Parsons ideeën.

'De studie van het sociale systeem valt toe aan de sociologie; zij onderzoekt de processen en structuren die ontstaan wanneer mensen onderlinge betrekkingen aangaan. Daarnaast houdt de psychologie zich bezig met de in het individu werkzame drijfveren, behoeften, gewoonten, houdingen enz., die tezamen het actiesysteem persoonlijkheid doen functioneren.[...] In het actiesysteem van Parsons krijgt cultuur de betekenis van een derde systeem, dat inwerkt op beide actiesystemen persoonlijkheid en maatschappij. Bij het bestuderen van menselijk gedrag dient men zich van alledrie rekenschap te geven'.^{lvi}

Over dit laatste actiesysteem zal het volgende hoofdstuk gaan. Vanuit cultuur-filosofisch gezichtspunt wordt gezocht naar een aanvullende verklaring voor de groei van het autogebruik.

xxii. Schellens en Verhoeven, *Argument en tegenargument*,

xxiii. Kuypers, *Beginnelsen van beleidsontwikkeling*, deel a en b.

xxiv. Op p.9, de Bruijn, J.A. *Economische Zaken, profiel van een ministerie*, 's Gravenhage, 1989.

xxv. SVV II, deel a, p.12

xxvi. Minister van V&W, *SVV II*, p.11

xxvii. Vereniging Milieudefensie, *Bundel Verkeer en milieu*, p.29

xxviii. SCP, *Sociaal-culturele beweegredenen*, p.64

xxix. Baars e.a., *Het ruimtelijk beleid in Nederland, een analyse van de drie nota's ruimtelijke ordening*

xxx. Minister van V&W, *SVV II, deel a*, p.13

xxxi. RIVM, *Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning 2 1990-2010*, p.27

xxxii. Schaap e.a., *Een eeuw wijzer 1883-1983, 100 jaar Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*, p.17

xxxiii. Schaap, e.a. id. p. 44

xxxiv. Schaap. id. p.99.

xxxv. Brochure van Verontruste ANWB-leden, *De auto en het milieu, de ANWB en haar verontruste leden*.

xxxvi. Nouwen, P.A., *Het dilemma van mobiliteit, milieu en economie, over verantwoord kiezen*, p.10.

xxxvii. Schaap, e.a. id. p.96

xxxviii. Nouwen, P.A. *Het dilemma van mobiliteit, milieu en economie, over verantwoord kiezen*, p. 18

xxxix. Nouwen, P.A. id. p. 18

- xl.Dit is één van de conclusies uit het boek *De groene golf* van Jacqueline Cramer dat gaat over de geschiedenis van de milieubeweging in Nederland.
- xli.Peeters, *Schoon op weg*, p. 85
- xl.ii.Peeters, id., p. 89
- xl.iii.Vereniging Milieudefensie, *Bundel Verkeer en milieu*, p. 31
- xl.iv.Meerens, H.F., *Reiskostenvergoedingen en fiscale vrijstellingen in verkeer en vervoer; omvang en effecten*
- xl.v.Katteler, H., Pas, B., *Beïnvloeding van automobiliteit via informatie, een experimenteel onderzoek naar het effect van informatieverschaffing*, Instituut voor Toegepaste Sociale wetenschappen, Nijmegen, 1991
- xl.vi.Voormalig medewerker van Verkeer en Waterstaat, nu werkzaam bij onderzoeksbureau Awareness
- xl.vii.Hierover is meer te vinden in het boekje *De rol van gewoontegedrag bij vervoermiddelkeuze* van Steg en Rooijers.
- xl.viii.BOVAG, *Goed kan nog beter*, Brochure waarin ledenonderzoek binnen BOVAG aan eigen leden wordt gepresenteerd p.2
- xl.ix.Bakker, R.C.L., *Een overdrachtsbelasting op personenauto's*
- l.BOVAG-RAI, *Kanttekeningen bij de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening*, p.7
- li.BOVAG-RAI, *De auto en het milieu*, p.3 en p.7
- lii.BOVAG-RAI, *Kanttekeningen bij de vierde nota ruimtelijke ordening* p.7.
- liii.De theorie is te vinden in Parsons en Shils, *Towards a general theory of action*.
- liv.Goudsblom, J., *Nihilisme en Cultuur*, p. 74.
- lv.Goudsblom, id. p. 75
- lvi.Goudsblom, id. p. 76

3CULTUUR-FILOSOFISCHE VERKLARING VAN DE GROEI VAN HET AUTOGEBRUIK

3.1 Inleiding

In deze inleiding zal naar voren komen dat de auto meerdere gezichten heeft. Hij kan onder meer worden beschouwd als technisch artefact, als socio-technisch systeem en als cultuurverschijnsel. Deze drie gedaanten van de auto kunnen niet altijd worden losgekoppeld. Hoewel de nadruk in dit hoofdstuk ligt op de auto als cultuurverschijnsel zullen we de auto soms ook als technisch artefact of socio-technisch systeem tegenkomen. In deze paragraaf zal kort uiteen worden gezet wat onder de verschillende benaderingen van de auto wordt verstaan.

3.1.1 De auto als technisch artefact

In deze paragraaf wordt de auto beschouwd als technisch artefact. Wat betekent de auto als een bepaalde vorm van techniek voor ons? Op zoek naar een antwoord sluit ik aan bij enkele noties van de Duitse filosoof Arnold Gehlen over techniek. Hij geeft een analyse waarmee hij de aantrekkingskracht die technische artefacten op ons uitoefenen begrijpelijker probeert te maken. Gehlen heeft zich beziggehouden met de wijsgerige antropologie. Bij zijn zoektocht naar het wezen van de mens probeert hij dat te vinden in verschillen tussen mensen en dieren. Hij merkt op dat alle dieren via hun instincten en specifieke eigenschappen goed toegerust zijn om in hun eigen gebied in leven te blijven, terwijl de mens een kwetsbaar en nauwelijks levensvatbaar biologisch misbaksel is^{lvii}. De mens is gedwongen zijn eigen bestaansvoorwaarden te scheppen. Hiervoor gebruikt hij techniek.

Techniek is zo oud als de mens zelf. Is het immers niet zo dat op het moment dat archeologen sporen van werktuigen, van techniek dus, vinden, ze er zeker van zijn dat ze met mensachtigen te maken hebben^{lviii}? De mens is in zijn aard technisch en zoekt hiermee compensatie voor zijn gebrekkige biologische toerusting.

Drie soorten technieken

Gehlen verdeelt de technieken in drie soorten^{lix}: technieken die aanvullen (Erganzungstechniken), technieken die versterken (Verstärkungstechniken) en technieken die ontlasten (Entlastungstechniken). Met technieken die aanvullen doelt Gehlen op technieken die een functie hebben die het menselijk lichaam niet heeft. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van vuur. Technieken die versterken zorgen ervoor dat een menselijke capaciteit vergroot wordt, het gaat om dezelfde handeling, maar die kan sneller, verder of harder uitgevoerd worden. De hamer, de microscoop en de telefoon zijn voorbeelden van dit soort technieken. Tenslotte zijn er technieken die het menselijk handelen lichter maken. De kar is daar een voorbeeld van.

De auto en vele andere technieken verenigen deze drie vormen van compensatie in zich. De auto vult de automobilist aan omdat hij daarmee tot daden in staat is die hij met zijn eigen lichaam niet kan, zoals rijden. Ten tweede versterkt de auto de prestaties van het menselijk lichaam. We kunnen ons wel voortbewegen, maar met een auto kan dat veel sneller. En ten derde vergemakkelijkt de auto inspanningen, met een moeiteloze beweging van de voet op het gaspedaal schiet je vooruit in plaats van je het zweet op het voorhoofd te rennen.

Deze compensaties gelden echter alleen voor de gebruikers van auto's en niet voor degenen die er op een andere manier mee te maken krijgen. Bij hen lijkt er eerder van het omgekeerde sprake te zijn. De mogelijkheden van voetgangers worden niet aangevuld, maar juist beperkt. Ze kunnen niet meer zo maar oversteken, bepaalde delen van het land zijn zelfs verboden gebied geworden. Waar de automobilist wordt versterkt, wordt de voetganger juist verzwakt. Hij is in ieder geval relatief een stuk langzamer geworden, maar ook in absolute zin kan hij plaatsen niet meer zo snel bereiken als voorheen.

Ten slotte wordt hij ook niet ontlast, want het kost nu meer moeite om een bepaalde weg af te leggen. Hij moet uitkijken, wachten op verkeer dat langs komt etc. Aan de veranderingen voor de personen die geen toegang hebben tot de technieken doet de indeling die Gehlen heeft aangebracht in soorten technieken geen recht.

De betovering door techniek

Gehlen stelt dat de mens naar zijn aard een technicus is, dat de mens techniek nodig heeft om zich in de wereld te handhaven. In de huidige westerse maatschappij is het voor de mens echter niet meer nodig om een veilige plek in de natuur te veroveren. Volgens Gehlen is de betekenis die in het gebruik van techniek ligt niet beperkt tot het scheppen van artefacten die aanvullen, versterken of ontlasten. Het gebruik van techniek heeft ook onafhankelijk van de technische prestaties die er uit voortvloeien een belangrijke betekenis voor mensen.

De reden hiervoor zoekt Gehlen in de diepe menselijke behoefte aan stabiliteit van zijn leefomgeving. In vroeger tijden zag de mens de wereld als een kringloop, als een bezield automatisme. Dat gaf een bepaalde zekerheid. Het feit dat alles, ook de mens zelf, zal weerkeren, creëerde een zinvol verband. De mens probeerde deze wereld in stand te houden en afwijkingen van het automatisme tegen te gaan via magie, door Gehlen bovennatuurlijke techniek genoemd. Iedere afwijking in de gestalte van zon of maan, iedere droogte of overstroming, misoogst of misgeboorte probeerde de primitieve mens magisch te redresseren^{ix}.

Magie zelf kent ook het element van het automatisme, van de herhaling die zo bezwerend werkt. Dit verschijnsel van fascinatie door het automatisme noemt Gehlen resonantie. Omdat de mens zelf een automatisme is roepen ritmische periodieke processen in de buitenwereld bij de mens een diepe weerklink van resonantie op. In het automatisme herkent de mens zijn eigen ademhaling, zijn hartslag enz. De mens verstaat zonder begrippen of woorden iets van zijn eigen wezen. Deze resonantie geeft hem een vertrouwd gevoel.

Op deze herkenning, dit gevoel voor het automatisme, is een deel van onze fascinatie voor de huidige, natuurlijke techniek terug te voeren. Uurwerken, motoren, roterende machines en racende auto's hebben alles te maken met die fascinatie voor het automatisme. Via techniek probeert de mens vat te krijgen op de veranderingen en onzekerheden die hem dagelijks omringen. De betovering die door techniek wordt opgewekt heeft volgens Gehlen niet in eerste instantie te maken met technische prestaties.

Dit soort analyse maakt wel begrijpelijk waar onze, op het eerste gezicht irrationele, gerichtheid op techniek vandaan komt. In de huidige maatschappij kunnen we volop voorbeelden zien van de betovering die van techniek uitgaat.

De auto kan doorgaan als het ideale voorbeeld hiervan. We hoeven alleen maar te denken aan de aandacht die er wordt besteed aan elk nieuw model dat op de markt verschijnt. Vele weekendbijlages van kranten bevatten pagina's met enkel informatie over auto's en het aantal tijdschriften op dit gebied

is groot. Er wordt, vooral door mannen, met zoveel liefde over de auto gesproken dat het inderdaad lijkt of hij door een toverstokje is aangeraakt.

3.1.2 De auto als socio-technisch systeem

Het idee dat de auto slechts een technisch artefact is, geeft een te beperkt begrip van het fenomeen. Van de auto gaat niet alleen een zekere betovering uit, ook is hij diep in de moderne maatschappij geworteld. De auto^{lxi} representeert een soort systeem waar de rijdende artefacten verbonden zijn met een heleboel andere artefacten en actoren. We kunnen de auto analyseren als een *socio-technisch systeem*. Dit is een concept dat afkomstig is uit het boek *Networks of power* van Thomas Hughes. Aan de hand van de ontwikkeling van de electriciteitsvoorziening laat hij zien wat verstaan moet worden onder zo'n socio-technisch systeem.

Een socio-technisch systeem bestaat uit massieve, complexe componenten, die zowel maatschappelijk geconstrueerd zijn als dat ze de maatschappij construeren^{lxii}. Ten eerste zijn dit de fysieke artefacten. In het geval van het systeem auto zijn dat de auto zelf, garages, benzinestations, wegen e.d. Ten tweede behoren organisaties tot de componenten van het systeem. Hiertoe kunnen onder meer autofabrikanten, oliemaatschappijen en wegenbouwers gerekend worden. Ten derde noemt Hughes wetgevende 'artefacten'. Voor de auto hoeven we maar te denken aan de verkeersregels, en het apparaat dat deze uitvoert en handhaaft.

Met deze opsomming van verschillende componenten die een verbondenheid met de auto gemeen hebben, wordt duidelijk dat de auto een zeer uitgebreid socio-technisch systeem in de moderne maatschappij is, waarvan de invloed nauwelijks kan worden overschat. De verstrengeling tussen de verschillende actoren en artefacten is zeer hecht en bevindt zich op veel verschillende plaatsen in de samenleving. Ook van de kant van de overheid wordt het systeem auto op allerlei manieren ondersteund, waardoor die verstrengeling nog versterkt is. Het is logisch dat het heel moeilijk is om hierin radicale veranderingen teweeg te brengen. Dit wil ik onderstrepen met een citaat van Jan Paul van Soest, directeur van het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie: *'We hebben in de afgelopen decennia collectief, via de overheid, besloten half Nederland te asfalteren, een aantal kostenposten ter hoogte van enkele miljarden guldens niet in de prijs van de mobiliteit op te nemen, de kostenopbouw van de auto zo te maken dat iemand die een auto heeft relatief goedkoper uit is als hij ermee rijdt dan wanneer hij de trein kiest, mensen die ver van hun werk wonen belastingaftrek te geven voor hun autokilometers, vele vierkante meters schaarse ruimte als parkeergelegenheid nagevoeg gratis ter beschikking te stellen, enzovoorts enzovoorts. Kom dan niet aanzetten met een beroep op de individuele eigen verantwoordelijkheid terwille van het milieu. Tegen zoveel collectief geweld in milieuvrijdige richting is geen enkel milieugeweten bestand'*.^{lxiii}

3.1.3 De auto als symbool

Beste vriend, vriendin,

De grootste vedette van ons tijdperk is zonder meer de automobiel, vanwege zijn pracht, zijn kracht en zijn onmisbaarheid. Hij is het symbool van onze tijd, een sociaal verschijnsel en een droombeeld van vrijheid. Om die reden bieden wij u thuis de mogelijkheid om 60 beroemde automobielen te leren ontdekken en te waarderen.

Dit is het begin van een advertentie (te vinden in **Bijlage 3**) die in november 1992 bij mij in de bus viel. Uit het feit dat ik er niet om verzocht had blijkt dat er sprake moet zijn geweest van huis aan huis verspreiding. In deze advertentie werden verzamelkaarten met plaatjes van 60 beroemde auto's aangeboden. De tekst had als onderdeel kunnen zijn van cultuur-filosofische notities over de auto.

De filosoof Roland Barthes zocht ooit naar een beeld waarmee hij de betekenis die de auto voor onze maatschappij heeft kon vergelijken. Hij noemde auto's toen de gotische kathedralen van onze tijd^{lxiv}. Op het eerste gezicht lijkt dit een vreemde vergelijking, want wat hebben auto's gemeen met deze imposante kerken, die een verbinding tussen hemel en aarde voor moeten stellen. Barthes doelde op het feit dat zowel de kathedraal als de auto symbolen zijn van een cultuur.

Als een kathedraal enkel wordt opgevat als een bescherming van gelovigen tegen kou en regen, dan ziet men de kathedraal wel, maar begrijpt de betekenis ervan niet. Als de auto enkel wordt gezien als een voertuig waarmee transport van mensen en goederen plaatsvindt dan negeert men de culturele betekenis ervan. Want hoewel bij beide de architecten of ingenieurs grote prestaties hebben geleverd, ligt onder het technische ontwerp toch een cultureel idee, waaraan een tijdperk afgelezen kan worden. De ingenieurs maken met hun berekeningen en tekeningen dat wat het publiek belangrijk vindt, of dit nu gaat om de liefde voor God of voor de snelheid.

De auto heeft, behalve dat het een transportmiddel is, levensontwerpen en wereldbeelden in zich. Cultuur en techniek versterken elkaar daarbij. Aan de ene kant komt er geen enkele techniek zomaar uit de lucht vallen, maar is er een bepaalde groep mensen nodig die zich met het artefact identificeert. Zo komt de cultuur in de constructie van techniek terecht. Anderzijds bouwen levensstijlen en wensen zich rond een techniek op.

Met de vergelijking van de auto met een gotische kathedraal raakt Barthes precies de kern waar we over spreken als we het over cultuur hebben.

3.1.4 Wat wordt onder cultuur verstaan?

Om aan te geven wat in deze scriptie onder cultuur wordt verstaan, ga ik te rade bij enkele cultuurwetenschappers die zich hierover hebben uitgelaten. Gross en Rayner definiëren cultuur als de normale manier waarop een gemeenschap van mensen betekenis verleent aan de wereld^{lxv}. Clifford Geertz zegt met andere woorden ongeveer hetzelfde. Hij ziet de mens als een dier dat in een zelfgesponnen web van betekenissen zit. Cultuur stelt hij gelijk aan dat web^{lxvi}. Goudsblom, tenslotte ziet cultuur als een set van opdrachten en mogelijkheden. Het maakt bepaalde gedragingen en belevingen beschikbaar en aanvaardbaar (de mogelijkheden), gewenst of verplicht (de opdrachten). Hij verduidelijkt dat aan de hand van een eenvoudig voorbeeld: *'vele Nederlanders kunnen tegenwoordig autorijden, iets wat hun voorouders beslist niet konden, en wat in sommige primitieve maatschappijen nog altijd niet kan. In tegenstelling tot vroeger, en in tegenstelling ook tot elders, bestaat in Nederland anno 1960 de mogelijkheid zich per auto voort te bewegen. Deze mogelijkheid is een stuk cultuur; ze komt tot uiting in de gedragsvorm autorijden'*^{lxvii}.

We zien dus dat het bij cultuur niet gaat om een ding, maar om een context, de context waarin we de wereld om ons heen begrijpen. Hoewel de manier van kijken in ons hoofd lijkt te zitten is cultuur toch zichtbaar. Er kan niet van betekenis gesproken worden als deze niet zichtbaar is en omdat cultuur de betekeniscontext is, is cultuur ook zichtbaar.

Het perspectief van cultuur als een gedeelde betekeniscontext leidt tot onderzoek van culturen als een regulerend mechanisme van menselijk gedrag^{lxviii}. Deze uitspraak van Gross en Rayner sluit aan

bij de indeling van Parsons, ook zij erkennen dat cultuur een 'systeem' of mechanisme is dat het menselijk gedrag reguleert.

In elke cultuur worden sommige percepties geaccepteerd en andere afgewezen. Dat is noodzakelijk, omdat we anders overspoeld zouden worden met indrukken, waardoor we alleen nog instinctief zouden kunnen reageren^{lxix}. Iedereen is dus geworteld in een bepaalde cultuur. Hierdoor zijn mensen uit een bepaalde cultuur niet in staat dingen te onderscheiden die mensen uit een andere cultuur wel zien. Een bekend voorbeeld hiervan is het feit dat de Eskimo's in staat zijn vele verschillende soorten sneeuw te benoemen, terwijl wij maar één naam voor sneeuw hebben^{lxx}.

Hoewel het vrijwel onmogelijk is uit een cultuur te stappen is het wel mogelijk om enige afstand tot de eigen cultuur te nemen en op die manier enkele kenmerken of eigenschappen ervan te onderscheiden. Om dit te doen zijn verschillende (wetenschappelijke) mogelijkheden voorhanden. De cultureel-antropoloog bestudeert andere culturen en de historicus probeert culturen uit het verleden te begrijpen. De cultuurfilosoof probeert op basis van verschillende geschriften, onder meer van 'oude' filosofen een cultuur te doordenken en zich daarna een beeld te vormen van de cultuur waarin hij zich nu bevindt.

Het zal u dan ook niet verbazen dat ik bij mijn zoektocht naar de culturele kanten van het autogebruik van stukken van antropologen, geschiedkundigen en (cultuur)filosofen gebruik maak. Ze zullen allen in het derde hoofdstuk aan bod komen.

3.1.4 Slot

Aan de hand van dit korte overzicht van de auto als cultureel symbool, socio-technisch systeem en technisch artefact begint naar voren te komen hoe divers de rol van de auto in onze huidige maatschappij is.

In de volgende paragraaf zal ik ingaan op de geschiedenis van het autogebruik. Hierin zullen verbanden aangewezen worden tussen de veranderingen in de maatschappij en ontwikkelingen in het autogebruik. Er is sprake van een wederzijdse beïnvloeding en het is van groot belang deze verstrengeling te zien.

Deze paragraaf zal tevens dienen ter illustratie van de culturele lijnen die in de derde paragraaf van dit hoofdstuk zullen worden geschetst. De abstracte denkbeelden die daar aan bod komen krijgen concrete handen en voeten in de geschiedenis van het autogebruik.

Het moge duidelijk zijn dat er geen poging wordt ondernomen om de geschiedenis van het autogebruik in de samenleving systematisch en volledig weer te geven. Daarvoor ontbreekt hier zowel de ruimte als de noodzaak.

3.2 De geschiedenis van het autogebruik

3.2.1 Inleiding

In Nederland wordt, zoals in hoofdstuk 1 naar voren kwam, veel onderzoek gedaan naar gedrag omtrent het autogebruik. Een onderzoek naar de maatschappelijk-culturele geschiedenis van het autogebruik ontbreekt echter^{lxxi}. Op dit gebied ligt voor Nederlandse historici nog een grote uitdaging. In landen buiten Nederland is er meer onderzoek gedaan. Ik zal daarom naar de maatschappelijk-cultu-

rele geschiedenis van het autogebruik kijken in twee andere landen, de Verenigde Staten en Duitsland.

Hoewel Nederland op enkele gebieden behoorlijk verschilt van deze twee landen zijn er ook zeker overeenkomsten te vinden. In elk geval hebben beide landen het autogebruik in Nederland ieder op hun eigen wijze beïnvloed. De grootste verschillen zijn erin gelegen dat Nederland nauwelijks een eigen autoindustrie heeft en een veel minder groot en machtig land is.

Ten eerste zullen we stilstaan bij de Verenigde Staten. Dit land kan beschouwd worden als de bakermat van het massale gebruik van de auto. Lange tijd heeft het voor West-Europa, en zeker voor Nederland, in cultureel opzicht een voorbeeldfunctie vervuld. Er is in de Verenigde Staten een maatschappij ontstaan, die, meer dan in West-Europa het geval is, op de auto is gericht.

Ten tweede zullen de ontwikkelingen in Duitsland worden weergegeven. Als buurland van Nederland is de invloed ervan bijna spreekwoordelijk geworden. De culturele achtergrond van beide landen is deels hetzelfde.

Het is uiteraard niet zo dat de ontwikkelingen in de Verenigde Staten en Duitsland landen van elkaar verschillen. Vaak zijn er overeenkomsten te zien, die in het ene land misschien wat later of sterker zijn dan in het andere. Ontwikkelingen die bij het ene land worden behandeld zullen vaak ook in het andere land zijn opgetreden, ze zullen daar echter niet weer worden behandeld. Andere ontwikkelingen zijn meer specifiek, uit de tekst zal duidelijk worden wanneer wat het geval is.

3.2.2 De Verenigde Staten

In de beginfase van de ontwikkeling van de auto is er met verschillende soorten auto's geëxperimenteerd. Het was niet duidelijk welke auto het standaardmodel zou worden, want er waren verschillende typen. Een auto die op stoom liep, een elektrische auto en de auto met een interne verbrandingsmotor behoorden tot de mogelijkheden. Ook was niet direct duidelijk wat de voordelen waren van een auto ten opzichte van andere vervoermiddelen.

De eerste gevoelens ten opzichte van de auto waren ambivalent. Bij sommigen riep hij veel weerstand op, terwijl anderen er juist enorm door waren gefascineerd. Uit het enthousiasme dat daaruit voortkwam ontstonden al snel clubjes die de auto probeerden te ondersteunen. Ze lobbyden voor een autovriendelijke wetgeving, ondersteunden rondritten en autotests en pleitten voor betere wegen. Belangrijk in dit verband was vooral de rol van *The Automobile Club of America*.

De mensen die als eerste een auto kochten behoorden tot bepaalde sociale groepen. Het ging om rijke sportlui, artsen, zakenlieden en ingenieurs.

De beloftes van de auto

De auto was efficiënter dan het paard. Een paard was duurder in onderhoud en had een 'levensduur'^{lxxii} van 2 tot 3 jaar. Omdat de verwachting was dat de prijs van auto's zou dalen, kon de auto aangeprezen worden als voordeliger dan het paard.

De uitwerpselen van paarden vormden vooral in de grote steden een groot probleem. In New York deponeerden paarden rond de eeuwisseling dagelijks meer dan een miljoen kilo paardestront en 250.000 liter urine op de straten. Het opruimen hiervan kostte veel geld en de stank was verschrikkelijk. Vooral voor kinderen gaf dit serieuze gezondheidsproblemen. Tetanus en diarree waren een gevolg van de onhygiënische omstandigheden die de uitwerpselen veroorzaakten. De auto

was in dit opzicht een verbetering.

Omdat de steden zo dicht bevolkt waren, was er een schreeuwend ruimtegebrek. Ook dat probleem belooft de auto op te lossen. Hij nam immers maar half zoveel ruimte in als een paard en wagen. Het zou in de steden al met al een stuk rustiger en gezonder worden. Luchtbanden gaven veel minder lawaai dan het geratel van de koetswielen en het gekletter van paardehoeven. De stemming was erg optimistisch, de verwachtingen van deze nieuwe techniek waren hooggespannen. In 1904 beschreef William Dix in *The Independent*^{lxxiii} hoe mooi de wereld zou worden: *'Imagine a healthier race of workingmen toiling in cheerful and sanitary factories, with mechanical skill and tradecraft developed to the highest as the machinery grows more delicate and perfect, who, in the late afternoon, glide away in their own comfortable vehicles to their little farms or houses in the country or by the sea twenty or thirty miles distant! They will be healthier, happier, more intelligent and self-respecting citizens because of the chance to live among the meadows and the flowers of the country instead of in crowded city streets'.*

De auto was een aangenaam alternatief, want hij combineerde de flexibiliteit van het paard met de snelheid van de trein of tram, zonder dat er een kostbaar systeem van rails en tramleidingen hoefde te worden aangelegd. Tenslotte sloot de auto aan bij de wens naar individualiteit en mobiliteit.

Autoraces

Het waren mooie beloftes die gedaan werden, maar de auto moest wel eerst zijn betrouwbaarheid bewijzen. Kon de auto daadwerkelijk concurreren met het paard? Bij de beantwoording van deze vraag speelden autoraces een belangrijke rol. Er waren grofweg twee soorten races. Eén zoals die nu nog steeds gebruikelijk is, waar auto's zo snel mogelijk verschillende malen een circuit proberen af te leggen. Hierbij is de snelheid van de auto belangrijk.

Veel populairder waren de races over de openbare weg. Deze gingen meestal over grote afstanden tussen twee belangrijke steden. In het begin ging het niet eens om wedstrijden, maar om eenmanspogingen, om te laten zien dat het mogelijk was om snel van de ene naar de andere plaats te rijden. Deze races vonden zowel in de Verenigde Staten als in Europa plaats. In Europa was de wedstrijd Bordeaux-Parijs een echte publiekstrekker. In de Verenigde Staten was het de autofabrikant Alexander Winton^{lxxiv}, die in 1897 van Cleveland naar New York reed. Dit zorgde voor zoveel publiciteit dat hij besloot het traject twee jaar later nog eens af te leggen met een journalist. Dit was een gouden greep, want door de artikelen in de krant kreeg de reis veel aandacht en stonden er duizenden mensen langs de route.

De auto's die in deze wedstrijden werden gebruikt waren niet veel anders dan die van de gewone automobilist. Ze moesten ook 'normale' prestaties leveren. Was een auto ook betrouwbaar op hobbelige weggetjes, langs ravijnen en als het had geregend? Deze wedstrijden waren heroïsche gebeurtenissen, waar de coureurs met hun auto de strijd aangingen met alle moeilijkheden die ze onderweg tegenkwamen. Het waren gevaarlijke ondernemingen, zowel voor de coureur als voor het publiek. Toen tijdens de rit Parijs-Bordeaux-Parijs in 1903 vijf coureurs en verschillende toeschouwers werden gedood, werd deze manier van racen in Europa verboden. In de Verenigde Staten werd de belangrijkste race, de Vanderbilt Cup in 1910 opgeheven.

Door dit soort races werd de auto populair en was het eerste beeld dat mensen van de auto hadden verbonden met sportiviteit en snelheid. Een deel van de eerste kopers bestond zoals gezegd uit een publiek van sportieve, rijke, jonge mannen. Maar ook toen de auto later voor heel andere doelen werd gebruikt, is het beeld van race-auto altijd blijven bestaan. Tot op de dag van vandaag vormen het

sportieve karakter en de topsnelheid karakteristieken die in veel auto-advertenties voorkomen.

De invloed van de auto op het platteland

Naast de sportievelingen, die vaak het voortouw namen door een auto aan te schaffen, is er een andere groep geweest, die ertoe heeft bijgedragen dat de Verenigde Staten het eerste land is geworden waar het autogebruik massaal voorkwam. In andere landen gebeurde dit pas een generatie later. De andere groep waar ik op doel zijn de boeren. In de Verenigde Staten was hun positie in zoverre verschillend van die in Europa dat het land veel uitgestrekter is en de afstanden op het platteland dus groter zijn. De eerste auto's op het platteland werden niet al te vriendelijk onthaald.

De auto werd een duivelswagen genoemd^{lxxv}. Door het vele lawaai dat hij produceerde werd paarden schrik aangejaagd, kippen werden overreden en daarbij was de auto niet eens betrouwbaar. Het kwam vaak voor dat een auto door paarden uit de sloot getrokken moest worden. Dit was in de periode dat de auto's voornamelijk door gegoede stadsmensen werd gebruikt. Maar zowel door de toename van het inkomen van de boeren, als de afnemende prijs en toenemende betrouwbaarheid van de auto, werd hij ook voor boeren bereikbaar en aantrekkelijk. Vooral de T-Ford was een stuk goedkoper geworden en was door zijn hoge wielophanging zeer geschikt voor gebruik op het platteland. Er onstond op het platteland dus een groeiende automarkt. Massaal ontworstelden de Amerikaanse boeren zich aan de modder. In het midden van de jaren twintig was het bezit van een auto bijna noodzaak geworden, er waren slechts enkele boeren over zonder auto^{lxxvi}.

Het verschil tussen het gebruik van een auto en van het openbaar vervoer was groot. Omdat openbaar vervoer op het platteland niet rendabel was, waren er nauwelijks spoorlijnen of busdiensten. Een bezoek aan de dichtstbijzijnde stad was voor de introductie van de auto dan ook een gebeurtenis die maar één of twee keer per jaar plaatsvond, vaak voor de verkoop van vee. Met de auto werd het mogelijk om wekelijks naar de stad te gaan. De zaterdagse gang van boeren naar de stad werd een begrip. De dag begon met de verkoop van bijvoorbeeld groente en fruit, vervolgens werd er in de stad gewinkeld en tot besluit een bezoek aan vrienden of kennissen gebracht. Wat voor de boeren ook een belangrijk aspect was, was het feit dat belangrijke voorzieningen beter bereikbaar werden. Ook mensen die op het platteland woonden konden nu naar medische specialisten en snel naar het ziekenhuis.

De auto maakte een eind aan de geïsoleerde positie van het Amerikaanse platteland. Het was niet alleen zo dat de komst van de auto boerenfamilies vele jaren eerder benvloedde dan stadsmensen, het is ook diepgaander gebeurd. Het betekende een verandering van de agrarische gemeenschap. Verschillende instituties die jarenlang binnen de plattelandsgemeenschap functioneerden werden bedreigd. Kinderen gingen naar scholen die verder weg waren gelegen, er was de mogelijkheid andere kerken te bezoeken of familie of bekenden in de stad op te zoeken, in plaats van naar de lokale kerk te gaan.

De situatie werd nooit meer als voorheen. Het nieuwe leven op het platteland was complexer geworden. Vrienden en de mogelijkheden van ontspanning werden niet meer gekozen op nabijheid, zoals vroeger, maar op gemeenschappelijke interesse. Het betekende het einde van een gesloten gemeenschap, omdat mensen van het platteland in toenemende mate in contact kwamen met mensen met andere leefgewoonten.

Deze toegenomen mogelijkheden zouden er op kunnen duiden dat het bestaan voor jongeren in plattelandsgemeenschappen aantrekkelijker werd. Toch trokken juist nu veel jongeren naar de stad. Ze werden zich bewust van de mogelijkheden die daar lagen. Men kan stellen dat de auto het principe

van de familieboerderij die van vader op zoon overgaat heeft doen verdwijnen. Het aantal boerderijen is drastisch gedaald. In veel dorpen vergrijsde het inwonersbestand en daalde het aantal verschillende winkels ten gunste van enkele grote supermarkten langs de snelweg.

Enerzijds haalde de auto de bewoners van plattelandsdorpen dus uit hun isolement, anderzijds betekende dit ook het einde van veel dorpsactiviteiten.

De invloed van de auto op de stad

Niet alleen voor het platteland is de invloed van de auto groot geweest, ook de steden zijn onder invloed van het autogebruik veranderd. Zoals al opgemerkt heerste de verwachting dat de komst van de auto zou leiden tot een schone en rustige stad, zonder de nadelen van het paard en wagen. Maar de groei van het autogebruik in de stad was groot en had veel onvoorziene veranderingen tot gevolg. Het karakter van steden veranderde in enkele decennia totaal.

Een voorbeeld hiervan is de stad Atlanta^{lxxvii}, die rond de eeuwwisseling kon worden gekenschetst als een rustige stad met veel ruimte voor wandelaars. De scholen, het grootste deel van de kerken en kruideniers lagen binnen een mijl van de binnenstad. De bevolking van de stad begon echter te groeien en er ontstond een tekort aan woningen. Maar voor hen die in het bezit van een auto waren, werd het mogelijk buiten de stad te gaan wonen. De grond was er niet duur en langs de toegangswegen werden al snel nieuwe huizen gebouwd. De stad groeide als een ster langs alle uitvalswegen, waar een soort voorsteden ontstonden.

Omdat dit met veel steden gebeurde werd het onderscheid tussen stad en platteland steeds minder duidelijk. Eigenlijk was er sprake van een grote aaneenschakeling van (voor)stedelijke centra. De Oostkust, waar dit fenomeen het opvallendst was, werd door de geograaf Jean Gottman in 1961 een megalopolis genoemd: een dichtbevolkte band van verbonden en onderling afhankelijke nederzettingen^{lxxviii}.

De mensen die uit het centrum verhuisden behoorden tot de rijkere middenklasse, terwijl de armen in de binnensteden achterbleven. Ook trokken veel winkels weg uit het centrum, want daar werd steeds minder verkocht. De winkelcentra in de voorsteden en de grote supermarkten langs de snelweg trokken veel mensen. In plaats van een stad met een levend centrum, was er sprake van een binnenstad die kil aandeed en volgebouwd werd met grote kantoorcomplexen. 's Ochtends trok er een grote stroom auto's de stad in, om na werktijd weer terug te keren, de stad verlaten achterlatend.

De politici en ambtenaren die zich met de ruimtelijke ordening bezighielden negeerden de behoeften van de autolozers. De dagelijkse verkeersstroom werd wel als een groot probleem gezien ende oplossingen kwamen uit de koker van de pragmatische traditie van de Verenigde Staten^{lxxix}. Het verbeteren van wegen, meer parkeerplaatsen, betere regels en meer controle daarop moesten de problemen verhelpen. Kinderen werden van de straat naar het trottoir verbannen, dat steeds smaller gemaakt werd om de auto zoveel mogelijk ruimte te geven.

De auto en het Amerikaanse gezinsleven

Bij de bespreking van de gevolgen van het autogebruik voor het platteland en de stad kwam onder meer naar voren dat de plaats van buurtwinkels deels over werd genomen door grote supermarkten. Binnen het gezin zorgde deze ontwikkeling voor grote veranderingen. Hoewel de auto altijd meer met mannen dan met vrouwen verbonden is geweest zou het heel goed zo kunnen zijn dat de invloed

van het autogebruik voor vrouwen groter is. Gecombineerd met de komst van vele technische huishoudelijke apparaten zoals de koelkast en de wasmachine veroorzaakte de auto een ander leven voor een huisvrouw^{lxxx}.

In plaats van de dagelijkse gang langs de bakker, de melkboer en de slager was er nu één winkel waar alles gehaald kon worden. Zeker toen self-service werd ingevoerd en de supermarkten groter werden leverde dit veel tijdsbesparing op. De dagelijkse boodschappen werden vervangen door een wekelijkse rit met de auto naar een grote supermarkt, waarna de inkopen voor een hele week in de diepvries konden worden bewaard. Hierdoor verloor de keuken zijn centrale plaats in huis, want boodschappen halen en koken kostten minder tijd dan voorheen. Ook de opkomst van wegrestaurants, waaronder de fast-food ketens, tastte de hegemonie van de keuken thuis aan.

Vermoedelijk is er geen land ter wereld waar de auto de levenswijze van het gezin zo veranderd heeft als de Verenigde Staten. Dit begon in de jaren twintig toen de middenklasse over een auto kon beschikken en liep door tot de jaren vijftig toen de auto ook voor arbeiders bereikbaar werd. In eerste instantie was de verwachting dat door de komst van de auto het gezin meer samen zou gaan doen. Met zijn allen een dagje er op uit met de auto werd het beeld van het ideale gezin.

Voor jongeren kreeg de auto echter een totaal andere functie. Het gaf hun de mogelijkheid onder de vleugels van het gezin uit te komen. De generatiekloof, die toch al zichtbaar was, werd erdoor versterkt. Jongeren verschilden met hun ouders van opvatting over normen en waarden. Ze wilden hun leven op een andere, minder gebonden manier inrichten. Dit kwam bijvoorbeeld tot uiting in hun vrijere opvatting over sex.

Jongeren waren door de auto veel minder aan huis gebonden dan vroeger en er opende zich een wereld van mogelijkheden^{lxxxi}. De eerste contacten met een vriendinnetje waren niet meer bij haar ouders op de bank, maar op de achterbank van de auto. Het uitgaansleven concentreerde zich rondom de auto. Er kwamen drive-in bioscopen en dancings op grote afstand van het huis waren nu bereikbaar. Het werd bij jongeren een sociale verplichting om een auto te hebben. Dit leidde echter ook tot excessen. Er werden veel auto's gestolen voor een nachtje uit en zeker als er alcohol in het spel was liep dat vaak uit op joy-riding.

De auto en de opkomst van het toerisme

Voordat de auto zijn intrede had gedaan waren vakanties naar bestemmingen ver weg een privilege voor de rijken. De meeste mensen hadden niet veel meer gezien dan de omgeving rond hun eigen woon- en werkplaats. Met de komst van de goedkope, in massa geproduceerde auto veranderde dit. Voor meer mensen ontstond de mogelijkheid om bergen, rivieren of de zee te zien. Een goedkope manier van overnachten was kamperen. De Verenigde Staten is het land waar kamperen als het ware uitgevonden is. De grote delen ongerepte natuur nodigden er zeker toe uit. Kamperen met de auto als vervoermiddel was in het begin een goedkope, individualistische sport, maar had ook duidelijk de betekenis in zich van het ontvluchten van de moderne maatschappij. Men liet zien dat leven op een primitieve manier ook mogelijk was en stelde daarmee het comfortabele, maar benauwde leven thuis aan de kaak^{lxxxii}.

Al snel werd kamperen echter bij veel mensen populair en ontstond er een grote toeristische industrie. Er kwamen campings met stromend water, electriciteit en douches en van het ideaal de grote mensenmassa's te ontvluchten bleef weinig meer over. Ook het kamperen begon een institutie te worden. Voor de mensen die kamperen te primitief vonden, waren er motels langs de snelweg. Deze waren speciaal gericht op mensen die met hun auto door het land trokken. Dit waren zowel verkopers

en zakenlieden als vakantiegangers. Verschillende motelketens hadden motels in de hele Verenigde Staten. Het maakte niet uit of je in het oosten of het westen reisde, overal was de snelweg en de plaats om te overnachten hetzelfde.

Bij de vakantiegangers waren vooral de grote 'National Parks' in de Verenigde Staten erg populair. Deze parken waren tot aan de tweede wereldoorlog nog nauwelijks voor auto's begaanbaar. Zowel de wegen in de parken als de wegen er naar toe waren erg slecht. Na de Tweede wereldoorlog tot aan de jaren zeventig is er heel veel geld uitgegeven aan het aanleggen van 'parkways'. Tegen het eind van de jaren zestig veranderde dit beleid, omdat men zich meer bewust werd van het feit dat autogebruik in deze mate zeer ernstige schade toebracht aan de parken.

De rol van de automobielfabrikanten

De auto-industrie heeft een groot stempel gedrukt op de het autogebruik in de Verenigde Staten. Vanaf 1924 was de Verenigde Staten de grootste producent van personenauto's. Dit is zo gebleven tot in de jaren zeventig. In het socio-technisch systeem (zie 3.1.2) zijn de autofabrikanten verreweg de meest invloedrijke actor. Hiervoor zijn twee duidelijke redenen aan te wijzen.

Ten eerste is de autoproduktie al snel in handen van enkele grote maatschappijen gekomen. In 1929 was 80% van de automarkt in handen van de drie grote Amerikaanse autoproducenten Ford, General Motors en Chrysler. Ten tweede is de automobiellindustrie lang de belangrijkste industrietak in de Verenigde Staten geweest. Als het slecht ging met de auto-industrie ging het slecht met de Amerikaanse economie. De auto werd in de jaren twintig de ruggegraat van een op consumenten georiënteerde economie.

Ook het gezicht van de auto is uiteraard in grote mate door de autofabrikanten bepaald. Na de beginperiode was de Ford, model T, in de jaren twintig het voorbeeld van de Amerikaanse auto. Het was de auto die zorgde voor een doorbraak in de autoverkoop. Omdat hij door massaproductie goedkoop was, werd deze auto voor veel Amerikanen bereikbaar. Daarnaast was de T-Ford ook lichter en sterker dan de modellen die tot dan toe op de markt waren. Toen de markt echter steeds meer verzadigd begon te raken en auto's voornamelijk gekocht werden om de oude auto te vervangen voldeed één standaardmodel niet meer.

General Motors produceerde in de jaren dertig voor elk doel en voor elke klasse een eigen auto. Het was uiteraard de bedoeling dat de koper steeds een mooiere auto aan zou schaffen. De nadruk in het ontwerp van auto's kwam hierdoor wel sterk op het uiterlijk te liggen. Niet voor niets staan Amerikaanse auto's in Europa bekend om hun protserigheid. Versierd met veel uiterlijk vertoon zoals chroom en achterspoilers en uitgevoerd met zeer comfortabele stoelen vonden deze sleën hun weg naar de klant. Werkelijke vernieuwingen op het gebied van efficiëntie en veiligheid kregen nauwelijks aandacht. Dit werd juist de kracht van Europese auto's, waardoor aan de Amerikaanse heerschappij op de automarkt begin jaren '70 een einde kwam.

3.2.3 Duitsland

Net als de Verenigde Staten heeft Duitsland ook een eigen automobiellindustrie, die echter veel later op gang is gekomen dan in de Verenigde Staten. Het verschil tussen Europa en de Verenigde Staten was rond 1900 aanzienlijk en deels kan hieruit worden verklaard waarom het autogebruik zich in beide continenten anders heeft ontwikkeld. De Verenigde Staten was het land van de onbegrensde

mogelijkheden. Er was veel ruimte, maar ook de sociale verhoudingen waren minder star dan in Europa, waar tradities in een lange geschiedenis geworteld waren. In de Verenigde Staten waren bovendien zowel het standsverschil als het daarbij behorende inkomensverschil veel kleiner. Dit gevoegd bij het feit dat in de Verenigde Staten de gemiddelde inkomens hoger lagen dan in Europa zorgde ervoor dat de auto in de Verenigde Staten eerder voor grotere bevolkingsgroepen bereikbaar was. Bij de beschrijving van de geschiedenis van het autogebruik in Duitsland heb ik mij voornamelijk gebaseerd op het eerste deel van *Die Liebe zum Automobil* van Wolfgang Sachs.

De auto en de trein

In de paragraaf over de Verenigde Staten kwam naar voren dat de auto veel met het paard en wagen werd vergeleken. Bij personenvervoer met paard en wagen spreekt men meestal van een koets. De koets was in Duitsland altijd het vervoermiddel van de rijken geweest. Zij waren hierdoor in staat grotere afstanden af te leggen dan de rest van de bevolking. Door de komst van de trein kwam er een einde aan dit privilege.

In de trein was in de verschillen tussen de eerste, tweede en derde klas coupé's de standenmaatschappij nog wel terug te vinden. Een eerste klas coupé had vaak meer weg van een luxueus hotel op wielen dan van een rijtuig, maar toch kon dit niet verbloemen dat mensen uit de hogere kringen aan soevereiniteit hadden ingeboet^{lxxxiii}. Zij waren ingezetenen van een massatransportmiddel geworden. De koets stond voor improvisatie en ongebondenheid, maar dit werd opgegeven voor de trein. De trein was namelijk sneller dan de koets en hij legde grotere afstanden af. Het was een heel andere manier van reizen waar door de voormalige koetsreizigers danig op werd afgegeven.

Je moest precies op tijd komen, er werd niet meer even gewacht. Er moest een kaartje gekocht worden, dat je goed diende te bewaren om aan een of andere beambte te laten zien. Ook moest je goed opletten waar je uit wilde stappen en dan moest er haast gemaakt worden, want er waren slechts enkele minuten voordat de trein weer verder denderde. In de trein moest tussen andere mensen een plaatsje gezocht worden, terwijl je met je bagage zeulde om vervolgens getransporteerd te worden. Dit ging helemaal in tegen de gecultiveerde manier van leven die men er vroeger op na hield. De onafhankelijke reiziger was op deze manier een afhankelijke passagier geworden, die van de ene naar de andere plaats werd getransporteerd. Dit werd gezien als het tegendeel van reizen.

Reizen is namelijk een bevrijdende activiteit, het gaat juist om het breken met de regelmaat. De trein daarentegen dwingt je terug in de dienstregeling. Je mag niet uitstappen wanneer je wilt, je rijdt in één tempo zodat het onmogelijk is om goed naar buiten te kijken. En hij rijdt niet eens van stad naar stad, maar van station naar station. Voor de elite die zich aan dit soort overwegingen overgaf kwam de auto natuurlijk als geroepen.

De auto gaf hen het gevoel dat de tijden van de koets terugkeerden, alleen in verbeterde vorm. Er kon weer onafhankelijk worden gereisd, met de mogelijkheid te stoppen wanneer men wilde. Het standsverschil dat door de komst van de trein een behoorlijke knauw gekregen had, kon door de auto weer in ere hersteld worden. Men hoefde niet meer bij het gepeupel in hetzelfde voertuig te zitten. Zelf kon weer worden bepaald of men snel of langzaam reed, waar gestopt werd of juist dat zonder te stoppen doorgereden moest worden.

De trein had in burgerlijk-aristocratische kringen voor een dilemma gezorgd. Aan de ene kant was men zeer gefascineerd door de nieuwe mogelijkheden van de trein. De trein opende nieuwe ruimten en was veel krachtiger dan het paard. Aan de andere kant gaf de trein een gevoel van onbehagen, omdat de afstand tot het gewone volk werd verkleind. De auto was een uitweg. Hier werd de kracht

van de machine gekoppeld aan de mogelijkheid zelf te bewegen.

De auto en de fiets

Hierboven hebben we gezien dat de komst van de auto voor een specifieke groep zeer welkom was. Daardoor was de auto direct verzekerd van steun en werd de ontwikkeling ervan gestimuleerd. Indirect is de trein een stimulans geweest voor de auto. Dit was echter niet het enige nieuwe voertuig dat een stimulerende invloed heeft gehad op het autogebruik. De fiets was het andere.

De fietsindustrie was ook betrekkelijk jong. Rond 1860 werd het gebruik van de fiets in Parijs populair. Het ging hier nog om *vélocipèdes* met een hoog voor- en een klein achterwiel. Het was een sportieve en zeer moedige prestatie om hierop te rijden. De fiets was eigenlijk alleen geschikt voor sportieve durfals. Hierin kwam verandering toen de zogenaamde veiligheidsfiets zijn intrede deed. Dit gebeurde rond 1885. Deze fiets was oorspronkelijk bedoeld voor mensen die niet zoveel risico durfden of hoorden te nemen, zoals vrouwen. Het werd echter het standaardmodel van de fiets dat ervoor zorgde dat dit vervoermiddel zich snel verspreidde.

De fiets had deels dezelfde functie als de auto, namelijk om te ontsnappen aan het leven van alledag. Ook op de fiets was het niet nodig je aan dienstregelingen te houden. Je kon er de vrijheid mee tegemoet. De fiets was voor veel meer mensen betaalbaar dan de auto. De afstand die ermee afgelegd kon worden was niet zo groot, maar toch betekende de introductie van de fiets dat er veel meer plaatsen bereikt konden worden dan voorheen. Waar de trein de nationale ruimte had geopend, opende de fiets de lokale ruimte. Dit zorgde voor een grotere onafhankelijkheid met betrekking tot de beweging. De fiets wekte de behoefte aan vrijheid en het ontdekken van de natuur op, die later door de auto nog beter bevredigd konden worden. Voor velen werd de fiets de eerste stap op weg naar een auto, met soms als tussenstap nog de motorfiets.

Er ontstonden in Duitsland organisaties die betere voorzieningen voor fietsers wilden. Dat betekende vooral de aanleg van verharde wegen. Hierbij was het belang van de automobilisten en de fietsers gelijk. Eigenlijk was het zelfs zo dat de voor de fietsers aangelegde wegen de weg plaveiden voor het autogebruik. Veel organisaties die nu vooral voor automobilisten opkomen zijn begonnen als fietsersorganisaties. In Nederland heeft de ANWB (Algemene Nederlandse Wielrijders Bond) een soortgelijke route afgelegd.

Afgezien van de invloed op de verbetering van wegen hadden de ontwikkelingen in de fietsindustrie ook hun weerslag op het ontwerp van de auto. Belangrijke onderdelen voor de auto werden voor het eerst in de fietsindustrie gebruikt. Het waren vindingen als de stalen buizen voor het frame, kogellagers, kettingaandrijving en het gebruik van versnellingen. Een heel grote vooruitgang was de uitvinding van de luchtband, die in 1888 door Dunlop werd gedaan. Ook verschillende produktietechnieken waren in de fietsindustrie ontworpen. Veel autofabrikanten zijn begonnen met een fietsenfabriek. De bekendste zijn Opel in Duitsland, Morris in Engeland en Peugeot in Frankrijk. Bij de laatste worden tot op de dag van vandaag nog fietsen gemaakt.

Kritiek op de auto

Nadat we twee aspecten hebben bekeken die een stimulans waren voor het autogebruik, is de vraag gerechtvaardigd of er geen kritiek was op de auto. Die was er zeker, de komst van auto's bracht een storm van kritiek teweeg, die voornamelijk kan worden gekenmerkt als een strijd om de straat. De

straat was, zeker op het platteland en in de dorpen in Duitsland, het domein van voetgangers, spelende kinderen en dieren. Daar bracht de auto verandering in. Het waren vooral de automobilisten die voor hun plezier een stukje gingen toeren, die voor de meeste brokken zorgden. Ze reden de stad uit om te genieten van de omgeving en van de kracht van hun voertuig. Maar moest voor het plezier van enkele, vaak onverantwoordelijke, automobilisten de openbaarheid van de weg worden ingeleverd?

De protesten waren fel en leken gerechtvaardigd. Toch heeft er op het hoogste politieke niveau nooit een systematische afweging plaatsgevonden van de voor- en nadelen van de nieuwe technische vinding. Er werden wel beperkende maatregelen voorgesteld, maar die stuitten uiteindelijk allemaal op één argument, het nationaal belang. Wilde Duitsland als natie mee blijven tellen dan moest het op technologisch gebied vooraan blijven. Dit hield in dat nieuwe technologieën gestimuleerd moesten worden en dat Duitsland zelf een autoindustrie moest krijgen.

De nadelen in het dagelijks leven werden verwaarloosbaar geacht in vergelijking met de grote beloften die de toekomst van de techniekontwikkeling bood. De stemming in Duitsland, en in heel West-Europa was er één van enthousiasme voor de nieuwe technologische ontwikkelingen. De fiets, het elektrische licht en de typemachine waren allemaal nieuwe uitvindingen die aan dit enthousiasme bijdroegen. In deze omstandigheden vonden de tegenstanders, of soms zelfs de slachtoffers, van het autogebruik weinig gehoor. De geschiedenis werd gezien als een proces van vooruitgang en dit moest niet worden geblokkeerd of vertraagd. De overtuiging was trouwens dat de ontwikkelingen ook niet te stoppen waren. Het beste wat je dus kon doen was proberen vooraan mee te draaien.

De auto in het interbellum

In de vorige paragraaf zagen we niet alleen het conflict tussen de voor- en tegenstanders van het autogebruik, maar ook de verschillende functie die de auto voor het individu en voor de maatschappij had. Deze tegenstelling kwam ook in het interbellum duidelijk naar voren.

De rol van de auto voor het individu veranderde. Dit kwam niet in de laatste plaats door wijzigingen aan de auto zelf. De auto had op twee punten belangrijke veranderingen ondergaan. Ten eerste was de auto overkapt en ten tweede was hij voorzien van een elektrische zelfstarter; hij hoefde dus niet meer te worden aangeslingerd. Door deze verbeteringen werd het makkelijker om auto te rijden, je werd er niet meer smerig van en het kostte nauwelijks kracht. Dit betekende dat de auto ook voor vrouwen een aantrekkelijk object geworden was.

In de jaren twintig kreeg de auto de rol van een luxe consumptiegoed. Het uiterlijk van de auto werd erg belangrijk, hij moest glanzen en mooi gevormd zijn. De rijke bovenlaag van de bevolking nam steeds meer afstand van het protestantisme, dat hard werken en gematigdheid predikte. De auto was een luxe speeltje bij uitstek, dat slechts weinigen zich konden veroorloven. Voor de rest van de bevolking werd de auto een droomwens, maar wel eentje die steeds dichterbij kwam. Aan de overkant van de oceaan zag men hoe de goedkope T-Ford voor veel Amerikanen hun eerste auto werd en ook in Europa begon de ontwikkeling van betaalbare auto's. In Duitsland kwam die nog niet echt van de grond, maar in Frankrijk was de Citroën bijvoorbeeld wel succesvol^{lxxxiv}.

Op dit verlangen naar een eigen auto speelde Hitler in de jaren dertig in. Hij beloofde de Duitsers een auto als zij wekelijks vijf mark spaarden. Men werd een KdF-wagen (Kraft durch Freude), de latere Volkswagen, in het vooruitzicht gesteld. Deze politiek betekende een impuls voor de auto-industrie. Hitler gaf de auto topprioriteit en onderstreepte dit door de aanleg van *Autobahnen*. De bouw hiervan diende een ommekeer te brengen in de steeds slechter wordende economische situatie,

waarvan hoge inflatie en grote werkloosheid de belangrijkste kenmerken waren. De Autobahnen werden in de hele wereld geroemd. Door de aanleg ervan werd de tijd die nodig was om per auto het land te doorkruisen sterk verminderd. Hierdoor hadden mensen meer profijt van het bezit van een auto.

We zien dat hier het individueel belang en het landsbelang waren gekoppeld. Dit was echter niet van lange duur. De belofte aan de sparende Duitse burgers met betrekking tot de KdF-wagen is nooit ingelost. In plaats van een vergoting van de individuele mobiliteit vond in Duitsland de mobilisering voor de tweede wereldoorlog plaats.

Het Wirtschaftswunder

Na de oorlog waren de Duitsers wars van de grote idealen van voor en tijdens de oorlog. Er was een periode aangebroken waarin hard gewerkt werd en men streefde naar individueel geluk. Gedacht werd dat dit bereikt kon worden via het verkrijgen van consumptiegoederen. Deze instelling werd de basis van het zogenaamde *Wirtschaftswunder*, waarmee het snelle economische herstel van (West-)Duitsland na de oorlog wordt bedoeld. Duitsland ontwikkelde zich tot een consumptiemaatschappij. Geld betekende vrijheid, de vrijheid om weer dingen te kopen, om gelukkig te worden. De auto gaf uitdrukking aan deze vrijheid.

Het Wirtschaftswunder kon alleen bereikt worden door een plichtsbewuste opstelling. Men streefde wel naar consumptiegoederen, maar die waren nog nauwelijks voorhanden. En toen dit geleidelijk aan gebeurde, bleef een conservatieve houding de jaren vijftig tekenen.

De betekenis die de auto voor Duitsland als natie innam werd ten tijde van het Wirtschaftswunder weer duidelijk. Er was sprake van een collectieve trots over het succes van de bereikte productiecijfers, met die van de Volkswagen als mooiste voorbeeld. Duitsland was weer terug in de internationale economische gemeenschap en had zijn zelfrespect hervonden. Het vertrouwen in de techniek had een geweldig vooruitgangsoptimisme tot gevolg. Er leek geen eind te komen aan de mogelijkheden die nieuwe goederen boden. Met een druk op de knop kwam de wereld via de televisie binnen en met een handomdraai kon het hele huis via de centrale verwarming op een aangename temperatuur worden gebracht. Van techniek werd de oplossing van alle toekomstige problemen verwacht.

Massaal in de auto

In de jaren zestig kwam er een eind aan het conservatisme en het plichtsbewustzijn van de jaren vijftig. Individualiteit en persoonlijke prestaties werden belangrijker dan de gezamenlijke prestaties die de wederopbouw kenmerkten. De auto-industrie sloot aan bij deze neiging tot individualisering door met veel verschillende modellen voor de dag te komen. De auto was ondertussen echt onderdeel van het dagelijks leven geworden. Hij werd gebruikt voor het spreekwoordelijke pakje sigaretten om de hoek en voor de vakantie naar Spanje. De auto lag voor grote groepen binnen bereik.

De vraag of er wel of geen auto werd genomen leefde nauwelijks. Dit is begrijpelijk, want vijftig jaar lang is de auto het bezit geweest van de rijke bovenlaag, die er mee pronkte en de mogelijkheden ervan bezong. Nu de mogelijkheid bestond een auto te bezitten was er sprake van een wensdroom, die werkelijkheid was geworden. Snel werd de maatschappij aangepast aan de auto.

Met deze massamobilisering staken de problemen rondom de auto ook de kop op. Voor al deze auto's moest ruimte worden gemaakt, met alle gevolgen vandien voor het landschap. In deze tijd ont-

stonden er veel milieugroeperingen. Ook kwam er steeds meer kritiek op het consumentisme. De hippiebeweging zette zich af tegen het materialisme dat de maatschappij was gaan kenmerken.

3.3 Cultuur-filosofische analyse

3.3.1 Inleiding

We hebben in de schets van de geschiedenis van het autogebruik in Duitsland en de Verenigde Staten kunnen zien dat de auto nauw verbonden is met cultureel-maatschappelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk zullen de cultuur-filosofische aspecten die ten grondslag liggen aan het autogebruik aan bod komen. Aan de hand hiervan zal geprobeerd worden een antwoord te krijgen op de vraag, waarom de auto zo'n centrale rol speelt in onze maatschappij.

Het cultuur-filosofische concept waarmee ik de heersende cultuur karakteriseer, is de idee van de moderniteit. Het beginpunt van de moderniteit of de moderne tijd wordt gelegd in de 17e eeuw, waar het wetenschappelijke denken zijn intrede deed. Na de Middeleeuwen en de overgangperiode van de Renaissance volgt een cultuuromslag (de wetenschapsrevolutie), die aan het begin staat van de periode die de moderne tijd wordt genoemd.

Aan de hand van enkele kenmerken van de moderne tijd wordt getracht een verklaring te vinden voor de populariteit van de auto in onze cultuur. De kenmerken zullen in de verschillende subparagrafen aan bod komen. De vijf kenmerken van de moderniteit die zullen worden behandeld zijn technologie, de verhouding ten opzichte van ruimte en tijd, beheersing, vooruitgang en onafhankelijkheid.

Uiteraard is het niet zo dat er sinds de 17e eeuw niets veranderd is, maar veel van de veranderingen zijn te begrijpen vanuit de omslag die in de 17e eeuw heeft plaatsgevonden. In de 19e eeuw heeft zich nog een tweede revolutie voltrokken, die mogelijk was dankzij het wetenschappelijk denken van de moderne tijd, maar daar niet alleen door verklaard kan worden. De revolutie waar ik hier over spreek is de industriële revolutie. Deze heeft ook weer vele specifieke veranderingen tot gevolg gehad, maar het zou te ver voeren om dit onderscheid in deze scriptie ook uitgebreid mee te nemen. Daarvoor is het noodzakelijk 19e eeuwse filosofen, als Hegel, Marx en Nietzsche te bestuderen. Dat alles zou voor een afstudeerscriptie te veel worden.

In de volgende paragrafen zullen wel enkele 17e eeuwse filosofen aan bod komen, met name René Descartes en Francis Bacon. In de slotparagraaf zal iets dieper in worden gegaan op cultuurwetenschap en de gebruikte methode.

3.3.2 Technologie

Als we spreken over de auto spreken we daarmee over technologie. De auto is per slot van rekening een technisch artefact. In de geschiedenis van het autogebruik kwam enkele keren naar voren dat het technologisch optimisme of de bewondering voor techniek een positieve impuls gaven aan het autogebruik. Het gebruik van technologie is één van de kenmerken van de moderne maatschappij. In geen enkele samenleving heeft techniek zo'n stempel gedrukt op het ontwerp van de maatschappij als in de moderne.

Willen we hier inzicht in krijgen dan zullen we op zoek moeten gaan naar de oorzaken waarom moderne techniek, en als een uitingvorm daarvan dus ook de auto, zo'n overheersende rol toebedeeld heeft gekregen.

De oorsprong van de opkomst van moderne techniek ligt in de 17e eeuw. Er deden zich toen grote veranderingen voor in de manier waarop er naar de wereld werd gekeken. Deze nieuwe manier van denken werd concreet zichtbaar in enkele grote wetenschappelijke ontdekkingen, waardoor die

periode nu wordt aangeduid als de wetenschapsrevolutie. Eén van de belangrijkste wetenschappelijke ontdekkingen, die aan de wetenschapsrevolutie vooraf ging, was het inzicht van Copernicus dat de aarde om de zon draait en niet andersom. Om beter te doorgronden hoe de manier van denken over de wereld veranderde en welke gevolgen dat had voor wetenschap en technologie gaan we te rade bij twee grote denkers uit die tijd, René Descartes (1596-1650) en Francis Bacon (1561-1626).

Descartes: Ik denk dus ik besta

Eerst zullen we stilstaan bij de ideeën van René Descartes. Hij wordt gezien als één van de meest invloedrijke filosofen van de moderne tijd en sinds de 19e eeuw beschouwd als vader van het moderne rationalisme en daarmee grondlegger van de moderne wijsbegeerte^{lxxxv}.

We volgen zijn redeneringen uit zijn *Meditaties*^{lxxxvi}. Descartes vroeg zich af waarin hij een hechte en absoluut zekere grondslag voor kennis kon vinden. Van welke dingen kon hij absoluut zeker zijn? Om hier achter te komen probeerde hij alles wat hij tot dan toe had opgedaan aan kennis weg te wissen om met een schone lei te beginnen met zijn onderzoek. Dit onderzoek bestaat eruit dat wat hij zeker denkt te weten aan twijfel te onderwerpen. Dit wordt de methodische twijfel genoemd. Hiervan geef ik nu de belangrijkste gedachtenlijn weer.

Kennis moet zeker zijn en dat betekent ook dat de middelen waarmee we kennis verwerven betrouwbaar moeten zijn. Maar onze zintuigen zijn niet betrouwbaar, ze kunnen ons bedriegen. Om aan te tonen dat dit zo is, gebruikt Descartes het droomexperiment. Het is denkbaar dat ik slechts droom dat er een buitenwereld bestaat, dat ik een lichaam heb enz. Want als ik droom dan denk ik op dat moment dat alles echt is, later als ik wakker word blijkt dat niet zo te zijn. Maar wie zegt dat het niet zo is dat ik overdag ook in een soort droom leef, dat dus niets waarvan ik denk dat ik het zie of voel er ook werkelijk is? Het droomexperiment is al te vinden bij Augustinus en de antieke sceptici. Descartes voert het experiment echter verder door, hij twijfelt namelijk ook aan de mathematische waarheden. Het inzicht dat de menselijke geest heeft over mathematische waarheden zou fout kunnen zijn. De instantie die de menselijke geest heeft geschapen, God, volgens Descartes, zou ons kunnen bedriegen. Maar zijn er dan helemaal geen zekerheden? Is alles aan twijfel onderhevig? Nee, er is één ding waarover men, ondanks alle twijfel zeker kan zijn: 'men kan niet twijfelen aan het feit dat men twijfelt'. Omdat twijfelen een denkproces is, kan dus worden gesteld dat er niet getwijfeld kan worden aan het feit dat we denken. Omdat Descartes als een wezensinzicht aanneemt dat denken het bestaan vooronderstelt (Pour penser, il faut être^{lxxxvii}) is hiermee bewezen dat de menselijke geest als denkend subject bestaat. Samengevat is deze conclusie in de volgende bewoordingen beroemd geworden: Ik denk, dus ik besta, in het Latijn geformuleerd als *Cogito ergo sum*.

De gevolgen van deze manier van denken zijn immens geweest. Vooraleerst zal ik me echter beperken tot de mogelijkheden die dit *Cogito ergo sum* heeft geschapen voor het bedrijven van wetenschap, maar in het vervolg van de tekst zullen de gevolgen voor andere gebieden ook zichtbaar worden. Descartes stelt dat de enige manier waarop ware kennis kan worden verworven loopt via de duidelijke en onderscheiden (*clarae et distinctae*^{lxxxviii}) ideeën, die in de menselijke geest voorkomen. Dat deze ideeën juist zijn schrijft Descartes toe aan de zekerheid dat God ons niet zal bedriegen. Dit toont hij aan in zijn derde Meditatie^{lxxxix}.

Hiermee wordt de natuurlijke ervaring geobjectiveerd tot een wetenschappelijke ervaringsvorm, ten opzichte waarvan de directe natuurlijke ervaring als voor-wetenschappelijk wordt beschouwd.

Om kennis te vergaren op een voor-wetenschappelijke manier dienden de mensen hun zintuigen goed te gebruiken. Wanneer dit maar met voldoende aandacht en zorg gebeurde zou de wereld zich

aan de mens openbaren. Descartes wantrouwt daarentegen deze manier van kennis. Kennis is pas waar als het niet door de menselijke geest kan worden weerlegd. In hoeverre deze kennis overeenkomt met het (pas in het wetenschappelijk denken gecreëerde) begrip van de buitenwereld, is niet van belang. De mens geeft hiermee zijn inzicht de grootste autoriteit.

In de moderne tijd ontstaat ook een totaal nieuw Godsbeeld gedragen door, de zogenaamde God van de filosofen. Omdat men volgens de rationele denkmethode het idee heeft dat alles een oorzaak moet hebben, wordt die vraag zelfs over God gesteld. Het antwoord is dat God als *causa sui*, oorzaak van zichzelf, wordt gezien.

Als in de 19e eeuw Marx en Feuerbach^{xc} laten zien dat het moderne Godsbeeld antropomorf is, ofwel dat een menselijke eigenschap op God wordt geprojecteerd, is de mens onafhankelijk geworden. De mens is zelf verantwoordelijk voor zijn daden en kan zich niet meer achter God als allerlaatste oorzaak verschuilen. Hiermee is het vertrouwen van de mens in een bezielde wereld om hem heen definitief weggevallen. Ook de zekerheid die het bestaan van God in de Middeleeuwen nog gaf, is er niet meer. Daarvoor in de plaats probeert de mens de zekerheid te krijgen van een wereld die te beheersen is. In plaats van de buitenwereld met ontzag tegemoet te treden probeert de mens deze nu aan zich te onderwerpen. Dit werd door Bacon sterk benadrukt.

Bacon: Kennis is macht

De Engelsman Francis Bacon studeerde wijsbegeerte en rechten^{xci} en werd een beroemd geleerde en staatsman. Zijn belangrijkste bijdrage aan de wetenschapsleer was de methode van inductie die hij ontwikkelde. Hij stelde nadrukkelijk dat het er niet om ging in het wilde weg feiten en ervaringsgegevens te verzamelen, er moest een werkplan worden opgesteld waarbinnen via experimenten relevante feiten konden worden verzameld. Dit sluit aan op de denkbeelden van Descartes. Ook Bacon benadert de natuurlijke ervaring met wantrouwen. Voor ware kennis moet men op zoek gaan naar de negatieve instantie van de natuurlijke ervaring (Deze manier van denken is vergelijkbaar met het wiskundige bewijs uit het ongerijmde). Voor Bacon was het doel van de wetenschap niet de kennis op zich, maar voornamelijk de beheersing van de natuur door de mens. Via de methode van inductie werd dit op een meer systematische wijze mogelijk. Zijn wereldberoemde uitspraak *kennis is macht* doelt op het feit van de beheersing van (macht over) de natuur door kennis. In het volgende citaat geeft hij zijn opvatting nog iets explicieter weer: *'De hand die niet (door kennis) gesteund wordt, heeft net als het loutere begripen weinig macht'*^{xcii}.

Bacon heeft het idee dat deze beheersing zal leiden tot een betere wereld, dit komt naar voren in zijn utopie, *Het Nieuwe Atlantis*. Hierin schetst hij een wereld waarin technocraten avant-la-lettre het voor het zeggen hebben. In dit boek komen de zegeningen van wetenschap en techniek naar voren. Het is de eerste, maar zeker niet de laatste keer dat de verwachting wordt uitgesproken dat techniek de oplossing voor al onze problemen geeft.

De autonome techniek

Met deze manier van denken, die door Descartes en Bacon is gexpliciteerd, is de bodem gelegd, waarop wetenschap en technologie konden groeien, maar het geeft nog geen voldoende verklaring voor de grote rol die wetenschap en technologie zijn gaan spelen. Daarvoor moeten we kijken naar enkele kenmerken die de moderne techniek heeft. Hiervoor maak ik gebruik van de analyses van de

Franse techniekfilosoof Ellul en de Nederlandse historicus Van der Pot. Ellul is van mening dat niet de godsdienst, niet de economie of de politiek, maar de dynamiek van het verschijnsel techniek het gelaat van deze eeuw bepaalt^{xciii}.

Ellul maakt een onderscheid tussen moderne en traditionele techniek. In de moderne techniek, waar we het hier over hebben, onderscheidt hij een zestal kenmerken^{xciv}. Enkele van die kenmerken maken duidelijk waarom techniek zo onwrikbaar in onze samenleving is verankerd.

De eerste is die van de rationaliteit. Deze komt onder meer tot uitdrukking in de systematisering, de arbeidsdeling, het scheppen van standaarden en produktienormen. Deze rationaliteit zorgt ervoor dat het nauwelijks mogelijk is op andere manieren net zo efficiënt produkten te maken. Hierbij moet opgemerkt worden dat Ellul het woord rationaliteit op een zeer specifieke manier gebruikt, die verschilt van het Cartesiaanse woordgebruik. Ellul doelt met rationaliteit op efficiëntie. De term rationaliteit wordt dan in enge zin gebruikt. Er wordt alleen gekeken of iets binnen een beperkt domein rationeel is. Deze vorm van rationaliteit speelt een grote rol in het werk van Max Weber^{xcv}.

Het denken van de mensen is ook rationeler geworden. Dat houdt volgens Ellul in, dat wanneer er keuzes gemaakt moeten worden, de keuze vaak valt op een technische oplossing. De techniek belooft als het ware de middelen te kiezen die in aanmerking komen als 'the one best way'. Dit noemt Ellul het automatisme van de technische keuze. De niet-technische, menselijke keuze, wordt hierdoor ondergeschoffeld, en dat voornamelijk omdat de technische keuze gebaseerd is op een rationele methode van besluitvorming. Zo worden, om vast even naar ons onderwerp te gaan, de bezwaren tegen het autogebruik pas serieus genomen als er ook een rationele, wetenschappelijke onderbouwing wordt gegeven.

Een derde kenmerk van de techniek is dat het zichzelf in stand houdt. Ellul noemt dit het principe van de zelfversterking. Invoering van technologie verloopt lang niet altijd probleemloos en roept soms meer problemen op dan er worden opgelost. Maar voor deze problemen kunnen ook altijd nieuwe technologische oplossingen worden aangedragen. Er is voor een bepaald probleem een oplossing gevonden, maar die heeft onverwachte nadelen. Dat nadelen inherent kunnen zijn aan techniek wordt niet snel erkend. Eerder worden de nadelen in de vorm gegoten van een probleem waar weer een oplossing voor dient te worden gezocht. Dit gebeurt weer op dezelfde rationele wijze, waardoor de oplossingen ook technologisch zijn.

Dit punt kan mooi worden geïllustreerd aan de hand van de auto. Eén van de problemen die de auto voortbrengt, is het grote aantal verkeersdoden dat er jaarlijks valt. Hiervoor worden ook vele technische oplossingen gezocht. De auto zelf wordt veiliger gemaakt, met een stalen kooi, stevige bumpers, autogordels en een 'airbag' (zie **illustratie Audi advertentie**). Met stoplichten en elektronische verkeersgeleidingssystemen wordt geprobeerd de verkeersstroom minder gevaarlijk te laten verlopen. We zien hier dus de grote voorkeur die er in onze samenleving heerst, voor technische oplossingen van problemen, .

Ook Van der Pot geeft in zijn grote werk *Die Bewertung des technischen Fortschritts* enkele kenmerken aan die horen bij de ontwikkeling van de hedendaagse techniek. Hij brengt bijvoorbeeld naar voren dat alles wat technisch mogelijk is ook moet kunnen. In het volgende citaat komt dat goed naar voren. 'Het lijkt erop dat alles wat technisch mogelijk is ook dient te worden uitgevoerd, een kinderlijk standpunt dat door een rijper volk zoals de Chinezen al lang overwonnen was'^{xcvi}.

Het kinderlijke ligt hem in het feit dat een kind zich nog niet kan beheersen, dat is één van de dingen die het bij het volwassen worden moet leren. Ontegengesteld hangt deze houding samen met de wens alles te willen weten en overheersen, zoals die al bij Bacon naar voren kwam. In een gefingeerde confrontatie tussen Chinese mandarijnen en een moderne auto-ingenieur beginnen Marsh en Collett hun boek over de passie van het autorijden^{xcvii}. 'Het gezelschap heeft zich op een plein

verzameld om de meest opwindende uitvinding sinds de voetzoeker aan een onderzoek te onderwerpen. Wat zou het nut van de auto voor de Chinese samenleving zijn? De ingenieur geeft hoog op over de technische prestaties en legt uit dat mensen voortaan kunnen reizen wanneer en waar ze maar willen. Hij beklemtoont het voordeel van de individuele vrijheid en mobiliteit.

Desgevraagd moet hij ook de nadelige gevolgen noemen van het snelle voertuig. De mandarijnen horen dat het veel lawaai maakt en lelijke gassen uitstoot. Moet het mooie landschap worden ontsierd door auto's? Zullen de botsingen niet tot talloze doden en gewonden leiden? Spelende kinderen die op straat worden overreden? Elke dag dezelfde opstoppen? Binnensteden die onleefbaar raken?

Abrupt onderbreken de mandarijnen het gesprek. Buiten gehoorsafstand van de auto-ingenieur, die bedremmeld toekijkt, overleggen ze wat er met deze man moet gebeuren: ter plekke terechtstellen of als een gevaarlijke idioot opsluiten. De Chinezen voorzien dat de personenauto méér zal worden dan een vervoermiddel. Hij zal in alle vormen, afmetingen en kleuren worden gefabriceerd. Iedereen kiest er één uit naar eigen smaak, status en persoonlijkheid. Hij wordt een vrijplaats en krijgt net als dieren een naam. Kortom, mensen gaan van auto's houden en staan hem niet meer af. Liefde mag je niet verbreken^{xcviii} (zie illustraties *Rijden is samenwonen met je auto en Ook in een Japans huwelijk komt liefde wat later dan de koop*).

Deze houding van het continu streven naar nieuwe technische mogelijkheden wordt nog versterkt door het argument dat als de technische mogelijkheid niet zelf wordt ontdekt, dat anderen dat dan wel zullen doen. Hiermee worden argumenten om andere middelen dan techniek in te zetten of de research te stoppen teniet gedaan.

Het vijfde en laatste kenmerk van techniek dat ik hier behandel is weer afkomstig van Ellul. Hij noemt het de ondeelbaarheid van een technisch fenomeen. Hiermee bedoelt Ellul dat er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen de techniek zelf en het gebruik ervan. Het is niet zo dat een technisch voorwerp neutraal is, dat het zowel positief als negatief kan worden gebruikt. Als men techniek op deze wijze ziet, wordt voorbijgegaan aan de realiteit van de techniek. Bepaalde positieve en negatieve gevolgen zijn inherent aan het gebruik van techniek. Het is echter vaak zo dat de positieve eigenschappen van een techniek meer aandacht krijgen, omdat de gevolgen van een (massale) invoering niet kunnen worden overzien.

Ellul gebruikt hierbij zelf het voorbeeld van de auto, dat ik dan ook graag overneem. De auto vervult de functie een bijdrage te leveren aan de mobiliteit van mensen, maar kost ook duizenden doden per maand in Europa. Dit zijn effecten, die, al dan niet voorzien, gegeven zijn bij het gebruik van auto's. Het gewenste effect is ondeelbaar verbonden met het ongewenste effect.

Techniek irrationeel?

Bij het laatstgenoemde kenmerk van technologie komt al naar voren dat het gebruik van techniek, ondanks haar rationele karakter, helemaal niet rationeel hoeft te zijn. Het inmiddels beroemd geworden gedachtenexperiment dat de Amerikaanse filosoof Raphael Cohen^{xcix} aan zijn studenten voorlegde getuigt van die irrationaliteit. Hij stelde ze de volgende vraag: 'Stel je voor dat er een soort God kwam die voor de mensheid een uitvinding in petto had die de individuele vrijheid en mobiliteit enorm zou vergroten, maar daarvoor een offer vroeg van dertigduizend doden per jaar (we spreken over de jaren veertig D.T.), zou je dat aanbod dan aannemen? De uitvinding waarop Cohen doelde was natuurlijk de auto'.

Ivan Illich laat de irrationaliteit van het autogebruik op zijn eigen, onorthodoxe wijze zien. Hij doet dit in zijn boekje *Energieverbruik en maatschappelijk tegenstellingen*. Hierin stelt hij dat zowel een te

hoog als een te laag energieverbruik leidt tot een ontworpen maatschappij met veel sociaal onrecht en milieuvernietiging. Aan de hand van het verkeer werkt hij deze stelling uit. De mens heeft zich altijd uitstekend verplaatst te voet. Als er een nieuw vervoermiddel komt is het minste dat je kunt verwachten dat de aangeboren doelmatigheid gewaarborgd zou worden en dat er nieuwe waarden aan zouden worden toegevoegd. Hierbij denkt Illich aan een grotere actieradius, een besparing van tijd, gemak, meer mogelijkheden voor gehandicapten enzovoort. Dit is echter niet gebeurd, integendeel zelfs.

De mobiliteit is beperkt tot bepaalde routes, het tijdsgebrek is nog nooit zo groot geweest als heden ten dage en de voorrechten zijn terecht gekomen bij een kleine elite, die wel in onbeperkte mate grote afstanden kan afleggen. In de Verenigde Staten wordt 80 % van de tijd die men op de weg doorbrengt besteed aan woon-werk-winkel verkeer; dit is vermoedelijk meer dan de tijd die men er vroeger voor nodig had. Vier van de vijf vliegtuigvluchten naar congressen of vakantieoord wordt gemaakt door 1,5% van de bevolking, de goed gesitueerden en beter opgeleiden^c.

'De doorsnee Amerikaan besteedt meer dan 1500 uur per jaar aan zijn auto, dat wil zeggen hij zit erin, zoekt ernaar en verdient het geld om hem te betalen. Per jaar legt de gemiddelde Amerikaan zo'n 10.000 kilometer af, zodat zijn gemiddelde snelheid neerkomt op 6 à 7 kilometer per uur, niet zo veel sneller dan een wandelaar die stevig doorstapt'^{ci}.

Deze berekening is door Franse onderzoekers voor hun land nog eens herhaald en vergeleken met de fiets. Zij kwamen op een snelheid van tussen de 4 en 14 kilometer per uur voor de auto en 12-14 kilometer per uur voor de fiets^{cii}.

In deze paragraaf heb ik laten zien dat de auto alleen al vanwege het feit dat het een technisch artefact is, aansluit bij onze samenleving, omdat die ook op technologie is geïntereerd. Zelfs als duidelijk is dat het gebruik van technologie irrationeel kan zijn, is het moeilijk tegen te gaan.

3.3.3 Verhouding ten opzichte van ruimte en tijd

De manier waarop de mens zich verhoudt tot ruimte en tijd heeft in de moderne tijd grote veranderingen ondergaan. Als we proberen de cultuur waarin wij leven te karakteriseren is het onmogelijk hieraan voorbij te gaan. Cultuur wordt door verschillende mensen onder meer gedefinieerd als de verhouding van de mens ten opzichte van ruimte en tijd^{ciii}. Om inzicht te krijgen in de wijze waarop de beleving van ruimte en tijd is veranderd, zullen we die moeten vergelijken met de beleving in de voor-moderne tijd.

De ontwikkeling van de beleving van ruimte en tijd zal ik in grote lijnen schetsen aan de hand van een analyse die Ton Lemaire geeft in zijn boek *Filosofie van het landschap*. Lemaire is cultureel antropoloog en filosoof. Hij stelt dat voor de beginnende mensheid natuur alleen in cultuur om te zetten was door enerzijds bepaalde fundamentele handelingen te herhalen, en door zich anderszijds te oriënteren op een middelpunt. Herhaling en oriëntatie op een middelpunt blijken de oervormen te zijn van ruimte en tijd^{civ}. Dit noemt Lemaire het principe van de georiënteerde herhaling. De mens kon zich dus eigenlijk alleen van de natuur onderscheiden door te leven rondom een heilig centrum en vanuit de herhaalde daad als vaste kern van zijn cultuur. Men dacht in de voor-christelijke periode dat er sprake was van een circulaire tijd, waarin de eeuwige wederkeer een belangrijke rol speelde. Dit idee werd bevestigd door de herhaling die in de natuur te zien is, zoals herhaling van de seizoenen en het steeds weer terugkomen van dag en nacht.

Deze mythische tijd wordt doorbroken door de komst van het christendom en in een nieuwe tijd getransformeerd door de introductie van de verlossing. De circulaire tijd van de mythe wordt vervangen door een lineaire tijd. Het leven kent een einde, waarna terugkeer op aarde en het begin

van een nieuwe cyclus, zoals dat in de mythische denkbeelden gebruikelijk is, uit zijn gesloten. Het christendom stelt daar ideeën van het laatste oordeel met een gang naar de hemel of de hel tegenover.

De breuk met de mythische tijd die door het christendom plaatsvond, is echter niet zo scherp als ik hier aangeef, want ook in de christelijke tijd zijn nog veel vormen van georinteerde herhaling te vinden. We hoeven daarvoor maar te denken aan de kerk, die het centrum van het geestelijke leven is en de terugkerende rituelen, zoals Kerstmis en Pasen, op weerkerende tijdstippen in het jaar en de wekelijkse kerkgang.

Met de overgang van de middeleeuwse samenleving met het christelijk geloof als basis naar de moderne samenleving, verdwijnt ook deze rituele herhaling. Dit heeft tot gevolg dat de mythische tijd verandert in een profane en dat ook de ruimte ontmythologiseert. We zien dit terug in gebeurtenissen tijdens de wetenschapsrevolutie. Elke grote wetenschappelijke vernieuwing betekent het verlaten van een middelpunt. Niet langer is de aarde het centrum, maar de zon. Als in de 19e eeuw de God van de filosofen door mensen als Marx en Nietzsche dood wordt verklaard is de mens niet meer door God geschapen en gewild, maar een min of meer toevallige stoffelijke constellatie op een toevallige planeet geworden^{cv}.

Ruimte

De verbondenheid van de mens met zijn directe omgeving wordt in de moderne tijd steeds zwakker. De middeleeuwer was veel meer aan zijn vaste plaats gebonden, terwijl de moderne Europeaan juist naar buiten gericht is. Hij wil reizen maken om er zijn bewustzijn empirisch mee te verrijken. Tot de karakteristieken van de westerse cultuur rekent Hogenhuis^{cvi} expansie. De mens wil de wereld ontdekken. Dit begint natuurlijk met de ontdekkingsreizen in de 15e eeuw en zet zich voort in de ontdekking van de buitenaardse ruimte. Ruimtereizen en de landing op de maan geven aan dat de westerse mens zijn omgeving uitbreidt tot het maximum van zijn kunnen. De auto geeft het individu de mogelijkheid zijn eigen ontdekkingsreis te maken. Hiermee kan aan de persoonlijke expansieingen tegemoet worden gekomen.

De betekenis van de ruimte veranderde echter ook. In de middeleeuwen bestond de ruimte voor de mens uit heilige centra en buiten die middelpunten waren er geen plaatsen die de moeite waard waren. Als een middeleeuwer op reis ging was dat met het doel bij een heilige plaats uit te komen. Deze heilige centra verloren echter hun betekenis. Voor de moderne reiziger is dit helemaal veranderd en is de ruimte homogeen geworden. Alle punten zijn in beginsel interessant, overal valt wel iets te bezichtigen^{cvi}. De ruimte is voor de toerist het geheel van bezienswaardigheden geworden.

Het is wat dat betreft ook niet toevallig dat de opkomst van de toerist ongeveer samenvalt met die van de auto en het fototoestel. Alledrie werken ze mee aan de volledige openlegging van de ruimte. Hierbij is het vooral belangrijk om alles gezien te hebben en overal geweest te zijn. De wereld bestaat uit een hele reeks bezienswaardigheden, met daartussen snelwegen, die ervoor zorgen dat we zo min mogelijk tijd verliezen.

Om de ruimte te zien als een bezienswaardigheid is het noodzakelijk om afstand te nemen van de plaats waar men leeft. Zo zal een boer zijn eigen land nooit met een toeristische blik bekijken en een kreet van bewondering slaken hoe mooi de omgeving wel niet is. Hij is daarentegen verbonden met zijn omgeving. Er is sprake van een twee-eenheid. De moderne mens is echter onafhankelijk van de mythische ruimte door geen enkele oriëntatie meer als bindend te erkennen. Je zou kunnen zeggen dat we sinds de middeleeuwen overal wel min of meer thuis zijn, maar tegelijkertijd overal ontheemd.

De auto is een voorbeeld van de manier waarop de structuur van de georiënteerde herhaling in de

moderne tijd wordt overwonnen. *'De auto mobiliseert ons namelijk helemaal. Hij ontheft ons van een vaste binding aan een centrum. De auto levert ons over aan een oneindige wereld en een oneindige tijd, waarin we nooit meer werkelijk 'bij ons zelf' zullen zijn'*^{cvi}. Het feit dat de moderne mens alleen aan zijn huis meer geld uitgeeft dan aan zijn auto lijkt tegenstrijdig met het verlies aan binding van een centrum, maar is dat allerminst. Juist in een tijd waarin de natuurlijke oriëntatie op het middelpunt weg is gevallen, is het erg belangrijk toch een plaats te creëren. Daarom wordt er aan het interieur van een huis veel aandacht besteed. Het geldt ook een beetje als visitekaartje. Met een verbasterd spreekwoord: Laat me uw huis zien en ik zeg u wie u bent.

Tijdens de beschrijving van de geschiedenis van de auto kwam naar voren dat de auto vanaf het begin een toeristische functie had. Hij werd gebruikt voor uitstapjes door rijke mensen uit de stad. De auto was een luxespeeltje, dat ongekeerde mogelijkheden ter recreatie gaf. Pas later werd de auto gezien als een efficiënt vervoermiddel.

Tijd

Tot nu toe heb ik voornamelijk gesproken over de veranderingen die de ruimte heeft ondergaan in de moderniteit. Maar de mens heeft zich niet alleen bevrijd van zijn oriëntatie op het middelpunt, maar ook van de mythische dwang tot herhaling. Dit heeft een grote verandering voor zijn relatie ten opzichte van tijd tot gevolg gehad. *Sinds we ons als individu hebben losgemaakt van de mythische herhaling hebben we gebrek aan tijd, want iedere dag is onherroepelijk voorbij en elk uur brengt ons nader tot de dood. Van onze eigen onherhaalbaarheid doordrongen, kunnen we niet anders dan gehaast zijn*^{cix} (zie illustratie Reclame NS (trein)).

Deze gehaastheid blijkt alleen al uit het ervaringsfeit dat iedereen het tegenwoordig altijd druk heeft. Via reclame op televisie wordt de snelle, dynamische manager als ideaalbeeld geschetst. Als je het druk hebt ben je belangrijk, dan wordt de beperkte hoeveelheid tijd tenminste goed benut. Iedereen heeft een agenda waarin de afspraken gepland kunnen worden en met het polshorloge zijn we ons er elk moment van bewust hoe laat het is.

Een auto is onmisbaar in ons streven om tijd te winnen. Het is de tijdspaarmachine bij uitstek. Het feit dat het zoveel extra reistijd kost om op een andere manier ergens naar toe te gaan is het meest gebruikte argument als mensen hun autogebruik verdedigen.

Dat deze gehaastheid een trek is van onze moderne samenleving wordt duidelijk als mensen uit andere culturen hun ervaringen over onze maatschappij weergeven. In de film *Koyaanisqatsi* wordt deze gehaastheid op schitterende wijze getoond. De titel van de film is afkomstig van een uitdrukking die de Hopi-indianen aan onze cultuur geven. Het betekent *Het leven uit balans*^{cx}. Op indringende wijze wordt in deze film van regisseur Godfrey Reggio door versnelde beelden en opgejaagde muziek van Philip Glass de westerse haast in beeld gebracht. Dat veel van deze beelden bestaan uit het steeds maar doorzovende verkeer hoeft ons niet te verbazen en geeft wederom aan hoezeer de auto met deze gehaaste manier van leven verbonden is.

3.3.4 Beheersing

Bij de behandeling van de denkbeelden van Descartes en Bacon kwam naar voren dat één van de drijfveren achter wetenschap en technologie de noodzaak tot beheersen van de natuur is. De

noodzaak de natuur te beheersen bestond al vanaf het moment dat er mensen op aarde kwamen. Het wezenlijk nieuwe van de moderne tijd is echter dat beheersing in haar algemeenheid tot doel is geworden. Zelfs als de noodzaak van het beheersen van de natuur in grote mate wegvalt, blijft het beheersen van de natuur een (dan irrationeel) doel. Er is dus sprake van een doel-middel omkering, beheersing wordt van middel tot doel verheven.

Martin Heidegger verwijst naar Descartes om de moderniteit aan te geven in zijn periodisering van de metafysica. Hij stelt dat met het afscheid van de christelijke openbaring de mens de zekerheid van het heil van zijn ziel verloor, hetgeen niet gering is. Daarom gaat de mens op zoek naar een nieuwe zekerheid, waarin hij als het ware zijn eigen weten verzekert. Dat is alleen mogelijk als hij in staat is de zekerheid van wat te weten valt (*die Gewißheit des Wißbaren*) te garanderen^{cx}.

In Heideggers denken over techniek speelt de beheersing een grote rol. In zijn opstel over techniek, *Die Frage nach der Technik*^{cxii}, gaat hij op zoek naar het wezen van de techniek. Dat de techniek een middel tot een doel is, is juist, maar geeft niet het wezen van techniek weer. Dat is erin gelegen dat de moderne mens de natuur te-voorschijn-dwingt^{cxiii}. Bij de Oude Grieken was er daarentegen sprake van een te-voorschijn-laten-komen (*poiësis*)^{cxiv}. Het dwingende karakter dat de houding van de moderne mens ten opzichte van de natuur op dit moment heeft noemt Heidegger in zijn eigen idioom *Bestellen*^{cxv}.

Het zou te ver voeren om daar op deze plaats verder op in te gaan, omdat het idioom dat Heidegger ontwikkelt zeer specifiek is en alleen binnen zijn eigen verband goed doorgrond kan worden.

Nu de zekerheid van het bestaan van een mythische wereld of later de christelijke God is weggefallen, wordt van wetenschap en technologie verwacht dat ze de wereld beheersen. Met name de mens onwelgevallige gebeurtenissen dienen te worden tegengegaan. Wetenschap en technologie dienen de oplossing te zijn voor een economische crisis en de verlichting tegen pijn. In de medische wetenschap komt dit verschijnsel duidelijk tot uiting. Met mooie technieken en ingewikkelde operaties is steeds meer mogelijk, maar de uiteindelijke beheersing van het leven blijft natuurlijk onmogelijk. Ondanks al deze technieken zullen mensen toch pijn lijden en dood gaan.

Dat ernaar wordt gestreefd de wereld te beheersen is niet alleen te zien in de ontwikkeling van de natuurwetenschap, maar is ook in het dagelijks leven zichtbaar. De bloeiende wereld van de verzekeringen is exemplarisch voor de zucht naar beheersing. Mensen proberen zich tegen elke tegenvaller in te dekken. Het is zelfs zo dat je je kunt verzekeren tegen slecht weer tijdens de vakantie. Via loopbaanplanning proberen mensen hun leven richting te geven, zodat ze nu al weten wat ze over tien jaar zullen doen.

Macht

De auto heeft ook verschillende vormen van deze beheersing in zich. De auto geeft namelijk een gevoel van macht, zoals geen enkele uitvinding daarvoor dat ooit deed. Dit gevoel van macht geeft het idee dat alles te beheersen is. Ten eerste natuurlijk de auto zelf. Met een kleine beweging van de voet doet de auto wat de bestuurder wil. Hij schiet vooruit of remt af. Zelfs met alleen maar een vinger aan het stuur is het voor de automobilist mogelijk de auto zijn wil op te leggen. Is er een duidelijker voorbeeld van de macht van mens over machine? De grote kracht en mogelijkheden die de auto heeft liggen in de hand van één persoon.

Behalve de macht over de machine geeft een auto ook macht ten opzichte van mensen. Toen er nog maar weinig auto's waren was dit natuurlijk erg duidelijk. De mensen met een auto waren de heersers van de weg, terwijl grote groepen mensen zonder auto aan de zijkant van de straat achterbleven. Ook

op dit moment is dat natuurlijk nog zo, mensen zonder auto worden verbannen naar de trottoirs of de bermstroken. Maar ook tussen mensen met een auto onderling speelt zich een machtsstrijd af. Zodra veel automobilisten in de auto stappen hebben ze het idee dat ze in een wereld terecht zijn gekomen waarin het recht van de sterkste telt. Dit uit zich in het zo snel mogelijk optrekken als het stoplicht op groen springt, het gevoel van overwinning dat het geeft als men iemand in kan halen, claxoneren en knipperen met het licht als de voorganger niet hard genoeg rijdt of het afsnijden van de weg van een ander. De mogelijkheden zijn legio en ook in sommige autoreclames wordt de straat met een jungle vergeleken: *'De strijd om het bestaan is hard. Als je het beste bent toegerust, overleef je. Heb je de meeste ervaring, overwin je. Ben je het beste toegerust, heb je de meeste ervaring én de meeste kracht, dan ben je koning. De Landrover Discovery. Because it's a jungle out there'*^{cxvi}.

Comfort

De manier waarop de automobilist in de bovengenoemde jungle overeind blijft, is bij voorkeur zo comfortabel mogelijk. In onze huidige maatschappij is niet alleen bij het gebruik van de auto de hang naar comfort te zien. Veel uitvindingen die in deze eeuw tot de standaarduitrusting van een huishouden zijn gaan behoren hebben tot doel het leven te verlichten. De voorbeelden lijken eindeloos. We kunnen denken aan allerlei elektrische huishoudelijke apparaten zoals de mixer, de stofzuiger of de wasmachine. Ze zorgen ervoor dat de mens veel minder lichamelijke inspanning hoeft te leveren. Ook de centrale verwarming en de waterleiding hebben het leven in huis veel comfortabeler gemaakt.

Deze hang naar comfort kan gezien worden als een bescherming tegen de menselijke zwakte. Waar vroeger de religie deze bescherming bood, probeert de moderne mens dit tegenwoordig door luxe en comfort te bereiken^{cxvii}. Vanaf het moment dat hij opstaat en onder het donzen dekbed vandaan glijdt, op de zachte vloerbedekking stapt en zich naar de warme douche begeeft tot aan het moment dat hij 's avonds moeiteloos zijn eten klaarmaakt in de magnetron en de afwasmachine vervolgens de vuile vaat laat doen, is de westerse mens door comfort omgeven.

Dat deze luxe kan worden opgevat als een wens om tegen de grote boze buitenwereld beschermd te worden kan ondersteund worden door naar de etymologische betekenis van het woord comfort te kijken. Het woord is oorspronkelijk samengesteld uit twee delen *con-fort* en betekende *sterken, troost bieden*^{cxviii}.

In de auto is men tegelijkertijd beschermd en versterkt. Het is een schuilplaats tegen buiten, zowel tegen het slechte weer als de slechte wereld. Op gevaarlijke plaatsen en tijdstippen voelen mensen zich veiliger in de auto dan in het openbaar vervoer of op de fiets. Dit geldt vooral voor vrouwen, waar de helaas vaak terechte vrees voor een overval of verkrachting veel angst veroorzaakt. De Amerikaanse uitdrukking *My car is my castle* blijkt in meerdere opzichten een juist statement, als luxe, comfortabel huis tegen indringers.

Dat de auto versterkt, is hierboven al aan de orde gekomen. Zelfs de zwakste persoon kan in een auto sterk zijn en met een kleine voetbeweging veel kracht ontwikkelen.

Tenslotte wil ik nog wijzen op de ontwikkelingen die de auto zelf heeft doorgemaakt. Veel veranderingen aan de auto zijn gericht op een toename van comfort. De raampjes kunnen elektrisch geopend en gesloten worden, als het te koud is gaat de verwarming aan en bij een te hoge temperatuur begint de airconditioning te werken. Ook in de auto wordt de moderne mens in de watten gelegd.

Beheersing van de omgeving

Omdat je in een auto afgesloten bent van de buitenwereld is er eigenlijk sprake van een soort pantser. Dit maakt de bestuurder tot op zekere hoogte anoniem; als mensen elkaar kunnen horen en zien zal overlevingsgedrag veel minder zijn. Dan is het mogelijk een verontschuldiging te mompelen of iemand met een knikje voorrang te geven.

Het feit dat de auto een communicatiegevangenis is, is ook een garantie voor het feit dat er minder onbeheersbare dingen gebeuren. Je loopt niet het risico, zoals in het openbaar vervoer, dat je naast mensen komt te zitten, die op een onverwachte manier reageren. In de auto zit de bestuurder in zijn eigen omgeving, die hij deels zelf heeft gecreëerd.

In vergelijking met het openbaar vervoer is de macht die mensen bij autorijden ervaren een stuk groter. Bij het openbaar vervoer ben je afhankelijk van de chauffeur of machinist. In de auto hebben mensen in ieder geval het gevoel dat ze de rit zelf beheersen. Zij kunnen zelf kiezen wanneer ze stoppen en welke weg ze nemen. Als ze bijna te laat zijn kunnen ze wat harder gaan rijden. In het openbaar vervoer laat men zich rijden, als er een vertraging is, valt er zelf niets aan te doen. Sterker nog, de oorzaak is meestal niet eens bekend. Hoewel een automobilist in de praktijk ook erg afhankelijk is van de verkeerssituatie en vooral als hij in de file staat niets heeft aan het feit dat hij zelf achter het stuur zit, is het gevoel van beheersing als je zelf achter het stuur zit groter.

Het laatste onderdeel waarin beheersing een rol speelt, bevindt zich op een existentiële niveau. Ik kom hier weer terug op het feit dat de mens zijn omgeving wil beheersen. Zoals in de vorige paragraaf naar voren kwam zijn ruimte en tijd belangrijke aspecten van de menselijke omgeving. De moderne mens wil daar onafhankelijk van zijn. Ruimte en tijd worden gezien als obstakels voor het menselijk geluk^{cxix}.

De mens wil het liefst op meerdere plaatsen zijn op hetzelfde tijdstip. Maar om van de ene naar de andere plaats te gaan zal hij toch een bepaalde fysieke afstand moeten overbruggen. Dat kan hij niet zonder problemen. Hoe snel de mens zich ook beweegt, als hij een afstand wil overbruggen, het kost altijd inspanning. Het kost ook tijd om ergens te komen. En ook hier geldt dat ondanks de vooruitgang op allerlei gebied een dag nog steeds uit 24 uur bestaat.

De auto kan worden gezien als een hulp in deze strijd tegen ruimte en tijd. Met een auto wordt geprobeerd de afstand tussen twee plaatsen te minimaliseren. Er is geen sprake meer van een wandeling van het ene naar het andere dorp, geprobeerd wordt om de ruimte tussen twee bestemmingen als het ware over te slaan. Dit geldt in dezelfde mate voor tijd. Het liefst wil de mens geen tijd besteden om van de ene naar de andere plek te komen. Het is immers verloren tijd. Dat de auto kan worden gezien als een tijd- en ruimtespaarmachine houdt dus ook verband met de algemene wens tot beheersing ervan.

Alles onder controle?

Net als in het geval van de rationaliteit valt ook hier de vraag te stellen in hoeverre de wens tot beheersing ook daadwerkelijk heeft geleid tot beheersing. In ieder geval kan gezegd worden dat het leven van de huidige mens tot in vergaande mate beheerst wordt door krachten waarop hij geen invloed heeft of waaraan hij zich dient te onderwerpen.

Zeker in Nederland is veel van de wieg tot het graf geregeld, waardoor de individuele mens het gevoel kan krijgen dat hij door de bureaucratie wordt beheerst. Er is hier sprake van een dialectisch

proces; in zijn streven naar beheersing wordt de mens zelf beheerst.

Ook de genoemde wetenschap en technologie ontwikkelen zich totaal onbeheersbaar. Zelfs de meest briljante wetenschapper is niet meer dan een schakeltje in het grote instituut van het wetenschapsbedrijf, dat met recht een bedrijf kan worden genoemd. En natuurlijk is het onderwerp van deze scriptie zelf een goed voorbeeld van onbeheersbaarheid. Ondanks alle kennis en verschillende middelen die ons ter beschikking staan, zijn we niet in staat de groei van het autogebruik binnen Nederland te beheersen.

3.3.5 Vooruitgang

Een kenmerk dat sterk verbonden is met de moderniteit is het vooruitgangdenken. Hiermee wordt het idee bedoeld dat wat nieuw is, beter is dan wat oud is, dat vooruitgang geboekt moet worden en dat het in de toekomst allemaal beter zal worden. Dit fenomeen heeft zich op vele vlakken in de maatschappij voorgedaan, hoewel het ook al weer geruime tijd met kritiek gepaard gaat.

In de vorige paragraaf zijn we er voorbeelden van tegen gekomen. Het technologie-optimisme van Bacon is een vorm van het vooruitgangdenken, maar ook in de geschiedenis van het autogebruik zagen we dat de twee-eenheid techniek en vooruitgang ingezet werd ter legitimatie van het autogebruik. De wereld zou beter worden door het gebruik van techniek. Er lagen ongekennde mogelijkheden.

Met betrekking tot de verandering van de beleving van ruimte en tijd zien we de vooruitgang ook terug. Als er geen sprake is van een lineaire tijd, maar van een circulaire, komt het idee van vooruitgang niet eens op. Nu de tijd echter wordt voorgesteld als een rechte lijn, met het heden tussen verleden en toekomst in, is aan de noodzakelijke voorwaarde voor het vooruitgangdenken voldaan. In dezelfde paragraaf sprak ik over de gehaastheid die de moderne mens kenmerkt. Hij heeft het idee dat stilstand achteruitgang is, dat hij geen tijd heeft om rustig aan te doen, omdat hij steeds vooruit moet.

In de beleving van de ruimte kunnen we de expansiewens begrijpen als het verlangen om vooruit te kijken, over de beperkte horizon van de eigen omgeving heen. We spreken dan meer van een letterlijke vooruit-gang, een gang die heeft geleid tot over de grenzen van onze aarde.

De bekendste en tegelijk meest beruchte voorbeelden van het vooruitgangdenken zijn vermoedelijk de grote ideologieën geweest. Met name in het communisme kwam het vooruitgangsidee zeer expliciet naar voren. Een communistische heilstaat was het eindstadium van een communistische maatschappij die met de socialistische periode in haar voorlaatste stadium zat. Aan de ontwikkeling van de communistische landen en de uiteindelijke val van het communisme hebben we het bankroet van deze ideologie kunnen zien.

De Amerikaanse filosoof Lewis Mumford vatte de wens naar vooruitgang schitterend samen door de behoeften van de moderne mens aan te geven^{cxx}. Er is maar één gewenste snelheid: sneller, maar één plaats die lonkt: verder, slechts één maatstaf die de moeite waard is: groter en maar één rationeel, kwantitatief doel: meer.

Rondom thema's die met vooruitgang te maken hebben zal ik laten zien waar het idee van het vooruitgangdenken bij de auto en het gebruik ervan terug te vinden is.

Snelheid

Zoals uit de geschiedenis van het autogebruik naar voren kwam hebben autoraces een grote bijdrage geleverd aan de populariteit van de auto. In races gaat het erom sneller vooruit te gaan dan de tegenstanders. Hierdoor was één van de eerste beelden die met de auto verbonden werd die van een snelheidsmachine. Dit gegeven had zijn weerslag op normale personenauto's. Als de ontwikkelingen van de auto als technisch artefact bekeken worden, is te zien dat hij steeds sneller is geworden. Snelheid is altijd één van de belangrijkste ontwerpeisen geweest, die aan de bouw van een nieuw model auto werden gesteld.

In hun paper *The ruler of the game, the defining power of the standard automobile*^{cxxi} stellen Knie en Hård zelfs dat we nu nog steeds rondrijden in auto's die niets meer zijn dan variaties op de eerste auto die als standaardmodel werd geaccepteerd, de Mercedes uit 1890. Dit was een sportwagen, die aan twee eisen moest voldoen. Hij moest een lange afstand af kunnen leggen en snel zijn^{cxxii}.

Deze stelling is mij te ongenueanceerd, maar aan het gegeven dat snelheid een factor van groot belang is valt niet te twijfelen. Zelfs bij het ontwerpen van een milieuvriendelijke auto wordt nog steeds vastgehouden aan een hoge topsnelheid. Ook wat snelheid betreft kunnen advertenties gezien worden als spiegel voor dat wat consumenten belangrijk vinden. In een klein onderzoek dat Hogenhuis hiernaar heeft verricht blijkt dat in de helft van de dagbladadvertenties en in 80% van de advertenties in autobladen de term snel of dynamisch wordt genoemd^{cxxiii}.

Voor de gebruikers van de auto is snelheid belangrijk. Ze eisen dat er grote, ruime snelwegen worden aangelegd, waar goed kan worden doorgereden. De rationele verklaring is dat dit gewenst wordt om niet teveel tijd te verliezen. De wens gewoon even lekker hard te rijden speelt echter ook mee. Er is al vaak op gewezen dat de winst die hard rijden oplevert minimaal is, maar toch is het aantal snelheidsovertredingen schrikbarend hoog.

Hoewel de mens zich altijd aangetrokken heeft gevolgd tot snelheid (paarderennen, achtbaan), heeft snelheid in de moderne maatschappij een specifieke dimensie gekregen: snelheid is een vorm van macht.

Wolfgang Sachs geeft aan hoe de snelheidswaan zijn uitdrukking vindt in de verandering van het woord record^{cxxiv}. Tegen het eind van de 19e eeuw duikt het woord *Rekord* op in de Duitse taal en heeft de neutrale betekenis van schriftelijke optekening, terwijl die betekenis later verschuift en de term gereserveerd wordt voor het optekenen van de beste prestaties. In de sport, waar het woord record een veel gebezigde term is, is de nadruk steeds meer op kracht en snelheid komen te liggen dan op sierlijkheid en gratie. Die eerste zaken kunnen objectief worden gemeten en hieraan werd meer waarde geacht dan aan de schoonheid van een sport.

Op zoek naar het nieuwe

Bij vooruitgang is het nieuwe belangrijk. Wat oud is, is niet meer interessant. We zagen dat het één van de kenmerken van het toerisme is om telkens ergens anders heen te gaan, steeds iets nieuws te zien. Want op het moment dat het gezien is, is het oud.

Bij het kopen van auto's, maar ook van allerlei andere produkten, geldt dit zelfde principe. Na enkele jaren wordt de auto als oud bestempeld en moet er een nieuwe komen. De automobiefabrikanten komen elk jaar met nieuwe modellen, waarbij de kleinste verandering (automatische deurvergrendeling, anti-blokkeer-systeem) als een revolutie in het auto-ontwerp wordt gepresenteerd. Daarmee wordt impliciet aangegeven dat oude auto's die de nieuwste snufjes niet hebben eigenlijk niet meer meetellen. Omdat de auto één van de voornaamste statussymbolen (zie paragraaf 3.3.6.) is, wordt de waarde van de eigen auto grotendeels door die van anderen bepaald.

Terwijl de technische noodzaak om een auto na een beperkt aantal jaren te vervangen door de verbeterde autotechniek steeds meer achterhaald is, blijkt het tegendeel het geval. Steeds eerder worden auto's ingeruild en vervangen door nieuwere modellen, waarbij het eigenlijk alleen maar belangrijk is dat de auto nieuwer is dan de vorige. Een tekst van een reclamespotje voor de Daihatsu geeft dit pijnlijk duidelijk weer. *'Daihatsu. De nieuwe nieuwe nieuwe auto uit Japan is er. De nieuwe nieuwe auto uit Japan is veel meer dan alleen maar een nieuwe auto: Daihatsu is wetenschappelijker. Biedt meer comfort en en meer extra's. En koste minder dan een gewone nieuwe auto. Als u nu een nieuwe auto koopt, koopt u dan gelijk een nieuwe nieuwe auto: Daihatsu'*^{cxxv}.

De neiging om steeds maar weer nieuwe dingen te kopen die eigenlijk helemaal niet nodig zijn wordt consumentisme genoemd (**zie illustratie 'Overdaad baat'**). Dit is één van de basisprincipes van het kapitalistisch-economisch systeem. Bedrijven blijven draaien omdat er elk jaar winst wordt gemaakt. Hiervoor is het nodig dat mensen producten blijven kopen. Dit principe gaat ook op voor de autobranche. Toen in de Verenigde Staten het grootste deel van de bevolking een auto had en voor de fabrikanten de vervangingsmarkt de grootste afzetmarkt werd, leidde dit tot een grote recessie, niet alleen binnen de autobranche, maar ook voor de hele economie. Dit laatste was uiteraard een gevolg van het feit dat veel toeleveringsbedrijven afhankelijk waren van de de autoindustrie. Voor de grote crisis die in de jaren '20 in de Verenigde Staten optrad, was de ineens stortende automobielenindustrie een van de oorzaken.

We zien dus dat de wens naar nieuwe producten niet alleen een kwestie is van persoonlijke hebzucht, maar ook in onze maatschappij is geïnstitutionaliseerd. Het is zelfs een noodzakelijke voorwaarde voor het economisch systeem dat wij gebruiken.

3.3.6 Onafhankelijkheid

Eén van de grote waarden in de moderne tijd is het streven naar onafhankelijkheid. Het denken van Descartes kan worden gebruikt om aan te geven waarom onafhankelijkheid zo'n belangrijke plaats in het leven van de hedendaagse mens inneemt. Op het moment dat Descartes bij zijn exercitie op zoek naar zekerheid uitkomt bij het *Cogito ergo sum*, wordt daarmee het menselijke inzicht als hoogste autoriteit erkend. Er is geen mythische wereld, geen God meer die zijn bestaan zin geeft. Het enige waarvan hij zeker kan zijn is het feit dat hij bestaat. Hannah Arendt legde de nadruk op het feit dat de mens, op zichzelf teruggeworpen, achterblijft: *'De mens verloor in de 17e eeuw het geloof in het hiernamaals. Er was echter niet zozeer sprake van verwereldlijking, maar de mens werd teruggeworpen op zichzelf'*^{ccxxvi}.

In de volgende twee songteksten van Lou Reed en Stef Bos komt dit naar voren. Het is geen lofzang op de onafhankelijkheid, die niet lang niet altijd een onverdeeld genoegen is. De mens staat er dus alleen voor en is onafhankelijk van de aangetroffen natuur en van de traditie. Het wordt dan van groot belang om te laten zien dat je onafhankelijk bent. Als de mens zich niet zelfstandig kan redden is er niets meer waarop hij terug kan vallen. Onafhankelijkheid is een essentiële waarde geworden. Dit valt onder meer te zien aan het feit dat er veel waardering bestaat voor originaliteit. Dit houdt in dat iemand onafhankelijk van een ander iets nieuws doet, maakt of zegt. Herhaling of het copieren van iets bestaands oogst daarentegen voornamelijk afkeuring. Zelfs als het mooier is dan de eigen prestatie. Het gaat er om oorspronkelijk te zijn.

Busload of faith

You can't depend on your family
You can't depend on your friends
You can't depend on a beginning
You can't depend on an end
You can't depend on intelligence
You can't depend on God
You can't only depend on one thing
You need a busload of faith to get by

Eerste couplet van het nummer Busload of faith afkomstig van de langspeelplaat New York, in 1988 uitgebracht door Lou Reed

We doen het zelf

We hebben twee eigen benen
We lopen zelf vooruit
We hebben twee eigen ogen
We kijken zelf wel uit
Al zijn er duizend ministers
en een paus op de troon
Al zijn er veel lieve moeders
We doen het gewoon
We doen het

We doen het zelf
We doen het zelf wel
Nooit geen dank-je-wel meer zeggen
dank je wel

Eerste couplet en refrein van We doen het zelf afkomstig van de langspeelplaat Is dit nu later, uitgebracht in 1989 door Stef Bos

De auto geeft een gevoel van onafhankelijkheid. Tijdens de bespreking van de geschiedenis van de auto hebben we gezien hoe de elite in Duitsland zich afzette tegen de komst van de trein als vervoermiddel. De argumenten die naar voren werden gebracht, naast het verlies van het privilege op vervoer over grote afstanden, hadden betrekking op het idee dat ze zich zo afhankelijk voelden in de trein^{cxxvii}. Er was niet de mogelijkheid uit te stappen wanneer men wilde, niet de mogelijkheid om zelf de weg te kiezen, de route lag vast door de rails en de vertrek- en aankomsttijden waren gegeven met de dienstregeling.

De auto komt in tegenstelling tot de trein natuurlijk veel meer tegemoet aan dat gevoel van onafhankelijkheid. De automobilist zit onafhankelijk achter het stuur, hij bepaalt waar hij heen gaat en wanneer hij dat doet. Bij elke kruising is er de mogelijkheid links of rechtsaf te gaan, of om te draaien en weer terug te rijden.

Vrijheid

De waarde van onafhankelijkheid is sterk verbonden met vrijheid. In eerste instantie geeft de auto de

vrijheid te gaan waar en wanneer je dat wilt. Niet voor niets is de auto in veel Amerikaanse popsongs het symbool van vrijheid. Popsongs kunnen worden gezien als cultuurdragers van de huidige tijd. Hieronder volgen daarvan twee voorbeelden. Het eerste is afkomstig uit een song van Bruce Springsteen, één van de grootste rocksterren van dit moment. Het is het eerste couplet uit het magistrale nummer *Born to run*. Het andere is van de jonge Amerikaanse zangeres Tracy Chapman, en was voor haar de eerste grote hit.

Born to run

In the day we sweat it out on the streets
of a runaway American dream
At night we ride to mansions of
glory in suicide machines
Sprung from cages out on Highway 9
Chrome wheeled, fuel injected
And steppin' out over the line
Baby this town rips the bones from your back
It's a death trap, it's a suicide rap
We gotta get out while we 're young
'Cause tramps like us, baby we were born to run!

Eerste couplet van het nummer Born to run afkomstig van de gelijknamige langspeelplaat, in 1976 uitgebracht door Bruce Springsteen.

Fast car

You got a fast car
I want a ticket to anywhere
Maybe we make a deal
Maybe together we can get somewhere
Anyplace is better
Starting from zero got nothing to lose
Maybe we 'll make something
But me myself I got nothing to prove

You got a fast car
But is it fast enough so we can fly away
We gotta make a decision
We leave tonight or live and die this way

Eerste couplet en refrein van het nummer Fast car afkomstig van de langspeelplaat Tracy Chapman in 1988 uitgebracht door Tracy Chapman

3 popsongs

De auto staat voor de mogelijkheid de harde werkelijkheid te ontvluchten op weg naar een plaats waar niemand je meer iets kan doen, waar je onafhankelijk kunt leven, onafhankelijk van de gebeurtenissen die zich in de rest van je leven hebben voltrokken, onafhankelijk van de plaats en de mensen die altijd in de buurt waren.

Ook in film en literatuur geeft de auto op oneindige wegen de vrijheid en onafhankelijkheid weer, het wegbreken uit de sleur. Het meest bekende boek is in dit verband de bijbel van de beat-generatie,

On the road, van de schrijver Jack Kerouac, waarin de hoofdpersoon Dean Moriarty vrijwel continu onderweg is.

De onafhankelijkheid is niet alleen zichtbaar in de grote vlucht met de auto, maar ook in het leven van alle dag. Met een auto ben je niet afhankelijk van het openbaar vervoer. Hij geeft de mogelijkheid om op eigen gelegenheid bij mensen of winkels te komen, die met andere vervoermiddelen moeilijk bereikbaar zijn.

Tenslotte heeft de auto een grote rol gespeeld in de onafhankelijkheid van vrouwen en jongeren. Met name in de Verenigde Staten betekende de komst van de auto dat vrouwen overdag niet meer zo aan huis waren gebonden. Het gaf hun meer vrijheid. De gevolgen voor jongeren heb ik ook behandeld in de paragraaf over de Amerikaanse geschiedenis. De auto was een ideale mogelijkheid onder de vleugels van hun ouders uit te komen en onafhankelijk te zijn.

Individualisering

Dicht bij de behoefte aan onafhankelijkheid ligt het begrip individualiteit. Hoewel de hedendaagse individualiteit niet mogelijk geweest was zonder de omslag die door het denken van Descartes wordt belichaamd, moet er toch een onderscheid gemaakt worden tussen het gebruik van het woord ik door Descartes en door de hedendaagse mens. Descartes bedoelt bij het *cogito ergo sum* met het gebruik van het woord ik het algemene kennende subject. De hedendaagse mens daarentegen heeft het over een specifiek individu (zichzelf).

De mens wil steeds meer een onafhankelijk individu zijn. Dit is niet alleen te zien in de voorkeur voor de auto boven het openbaar vervoer, maar is een verschijnsel dat zich op veel meer vlakken binnen de moderne samenleving voordoet.

Een mooi voorbeeld is de individualisering in de techniekgeschiedenis. Naast de overgang van de trein naar de auto zijn ook de overgang van de kerktorenklok naar het horloge, van de bioscoop naar de televisie en van de wasserij naar de wasmachine en de overgang van mainframe computers naar homecomputers er sprekende voorbeelden van^{cxxviii}. De voortbeweging, de tijd en het kijken zijn allemaal dichterbij gekomen, ze worden meer individueel beleefd. Wat voorheen met een groot publiek werd gedeeld, is nu ook voor het individu alleen bereikbaar. Waar men eerst het huis uit moest om iets te zien of te doen ligt nu bijna alles (letterlijk) binnen handbereik. En wat voorheen op gezette tijden gebeurde staat nu op elk moment tot je beschikking. Er is dus een veel grotere onafhankelijkheid van tijd, plaats en van de sociale omgeving. Dit is de richting waarin de maatschappij zich ontwikkelt en we kunnen dat terugzien in de ontwikkeling van techniek.

De lijn loopt van de bioscoop die op een bepaalde vaste plaats staat, waar op gezette tijden een voorstelling was en waar anderen ook zaten te kijken. Vervolgens kwam de televisie waardoor je in huiselijk kring op elk gewenst tijdstip kon kijken. Toen de televisie draagbaar werd was hij zelfs niet meer aan een vaste plaats gebonden en met de komst van de videorecorder kon de programma-avond helemaal zelf worden ingevuld.

Niets lijkt de vrije willekeur van het individu nog in de weg te mogen staan. Dit is een enorme omslag in het levensontwerp vergeleken met dat van enkele eeuwen geleden, toen de sociale orde en de natuur het leven bepaalden. Nu draait het erom zelf een individu te zijn.

Wanneer we het autogebruik vergelijken met het openbaar vervoer is het duidelijk dat de auto veel meer op het individu is toegesneden. De noodzaak om met anderen in contact te komen is veel kleiner en blijkbaar vindt de hedendaagse mens dit prettig.

Statussymbool

In de inleiding van deze paragraaf schetste ik hoe de moderne mens op zichzelf teruggeworpen is. Dit betekent ook dat het voor hem meer dan ooit belangrijk is om te laten zien dat hij een sterk, zelfstandig individu is. Er is immers niet veel meer over om op terug te vallen.

De vanzelfsprekendheid van een bepaald verband waarbinnen mensen vroeger leefden is steeds meer weggevallen. Lange tijd is het zo geweest dat mensen hun leven lang binnen hetzelfde dorp bleven wonen. In dat dorp kende iedereen elkaar en waren mensen ook ingebed binnen bepaalde structuren.

Nu deze structuren afbrokkelen, moet steeds opnieuw bekeken worden wie iemand is. Men kan niet meer vanzelfsprekend worden geplaatst als de zoon of dochter van iemand. Om toch de eigen status aan te geven wordt daarom gebruik gemaakt van statussymbolen, dat wil zeggen van goed waarneembare middelen die bij uitstek karakteristiek zijn geworden voor de leefstijl van de groep waartoe iemand gerekend wil worden en waarvan hij de status wil delen^{cxxix}. De middelen die ervoor gebruikt worden hebben dan niet alleen een directe gebruiksfunctie, maar ook een expressieve of statusfunctie.

De auto is een statussymbool bij uitstek. Zoals we al hebben gezien heeft hij veel waarden in zich die in onze cultuur op prijs worden gesteld. Daarbij is een auto duidelijk zichtbaar aanwezig. Vaak zien mensen bij een eerste ontmoeting eerder de auto dan de persoon die er uit komt stappen. De eerste indruk is daarmee gelijk gevestigd. De auto wordt zo gebruikt om aan te geven wie men is en dat men een individu is waar rekening mee moet worden gehouden.

Afhankelijkheid

Het feit dat onafhankelijkheid zo'n grote waarde in onze cultuur vertegenwoordigt, wil nog niet zeggen dat die onafhankelijkheid er ook echt is. Als we het autogebruik namelijk op een andere manier beschouwen is te zien dat de moderne mens juist door het gebruik van de auto veel afhankelijker is geworden.

Deze afhankelijkheid gaat zelfs over de landsgrenzen. Omdat de meeste auto's op benzine rijden is de autobezitter dus afhankelijk van de oliemaatschappijen en daarmee van de olieproducerende landen. Als daar geen problemen zijn merkt de automobilist daar niets van, maar de klap komt anders des te harder aan. De oliecrisis uit de jaren zeventig staat menigeen nog helder voor de geest. De olieprijs schoten schrikbarend omhoog en de Nederlandse regering besloot zelfs een autoloze zondag in te stellen.

Maar ook op kleinere schaal is de afhankelijkheid zichtbaar. Zoals ik in een eerdere paragraaf al heb aangeduid is de auto te zien als een socio-technisch systeem. Het autogebruik is helemaal ingebed in de samenleving.

In het historische stuk werd aangegeven dat de omgeving en de infrastructuur zich aan de auto hebben aangepast. In de Verenigde Staten voltrok deze beweging zich het sterkst. Winkels kwamen buiten de stad te liggen en zijn nauwelijks meer te bereiken zonder auto. Het gebruik van een auto is pure noodzaak geworden en van de veelgeprezen onafhankelijkheid is niet veel te merken.

Tenslotte verwijs ik nog naar de analyse van de moderne techniek die Jacques Ellul geeft. Eén van de eigenschappen die Ellul aangaf is de verbondenheid van alle verschillende technieken^{cxxx}. Iedere techniek vraagt om een andere techniek. Als we daarbij de ontwikkeling van de auto zelf in

ogenschouw nemen is te zien dat hij uit veel minder mechanische delen bestaat dan zo'n twintig jaar geleden. Dit betekent ook dat het veel moeilijker is om zelf aan de auto te sleutelen. Zelf auto's repareren en opknappen hoorde voor bepaalde groepen mannen, bij hun levensstijl. Anette Rosengren geeft hiervan in haar paper *Some notes on the male motoring world in a Swedish community*^{cxvii} een mooie beschrijving. De huidige ontwikkeling in het auto-ontwerp houdt in dat de automobilist ook meer afhankelijk wordt van monteurs dan voorheen.

3.4 Slotopmerkingen

3.4.1 Inleiding

In de vorige paragraaf is naar voren gekomen dat de heersende cultuur grote invloed heeft (gehad) op het feit dat er nu zoveel auto's in Nederland rondrijden. De invloed van de heersende cultuur is naar voren gebracht door voor enkele belangrijke kenmerken van de huidige cultuur aan te geven hoe die van invloed zijn geweest op de groei van het autogebruik. De kenmerken die naar voren werden gebracht, zijn de ontwikkeling van de technologie, de veranderde verhouding ten opzichte van ruimte en tijd, de behoefte aan beheersing en onafhankelijkheid en het vooruitgangdenken. In paragraaf 3.1.4 is het begrip cultuur zoals dat in de scriptie een belangrijke rol speelt gedefinieerd. Vervolgens is er in paragraaf 3.3 een cultuur-filosofische analyse van het autogebruik gemaakt. In deze paragraaf zal iets dieper in worden gegaan op de mogelijkheden en beperkingen die een analyse vanuit een cultureel perspectief biedt.

Als doordacht wordt dat we allemaal een zekere cultuurbepaalde blik bezitten, wordt al snel duidelijk welke problemen het geeft inzicht te krijgen in de eigen cultuur. Daarvoor is het immers nodig afstand te nemen van die cultuur. Dat is mogelijk, maar we dienen ons te realiseren dat het bijna onmogelijk zal zijn buiten de eigen cultuur te gaan staan. Dit besef wordt op een schitterende manier duidelijk in één van de essays die Ton Lemaire heeft gebundeld in het boek *Binnenwegen*. In het essay *De Indiaan in mijn bewustzijn. Een reisverslag* vertelt hij over zijn ervaringen met Lakota-indianen^{cxxxii}. In Dakota neemt Lemaire deel aan een 'sweat-lodge' ceremonie, een Indiaans reinigingsritueel^{cxxxiii}. Hij schrijft daarover: *'Enkele minuten lang voel ik me vergroeid met de aarde van Dakota, zuig ik de avondlucht in, voel al mijn zinnen geopend en alert. Even ben ik een Indiaan en lijkt de jongensdroom van lang geleden werkelijkheid geworden'*. Even verderop vervolgt hij zijn verhaal: *'Maar wat voel ik nu eigenlijk? Kan ik ook maar bij benadering hun ervaring van de heiligheid van de natuur delen? Voel ik eigenlijk de nabijheid van de Grote Geest in dit dal, aanwezig in alle schepselen, in wind en water, in de lucht en de stenen? Is deze natuur ook mijn kerk, zoals Means (een Lakota-leider D.T.) had gezegd? Gisteren had ik nog wel zoals de anderen tot de grote Geest gebeden en in de nacht tijdens de wacht had ik me intens met alles verbonden gevoeld. Nu lijkt er weer afstand te zijn gegroeid. [...] Tranen wellen naar boven, want ik weet ineens scherp dat ik alleen maar natuur zie, geen Moeder Aarde; dat ik slechts een mooi landschap gewaarword, geen heilige Lakota-heuvels. Ik voel niet de aanwezigheid van iets waaraan ik me kan overgeven, ik blijf de afstand houden, die mij altijd tot een buitenstaander maakt. Mijn westerse traditie, mijn hele vorming als intellectueel, mijn rationaliteit kortom versperren me de toegang tot de Grote Geest'*^{cxxxiv}. Als Lemaire tenslotte weer terugkomt in de Westerse, Amerikaanse wereld schrijft hij: *'De binnensteden van New York en Boston doen me weldadig aan; voel ik me er min of meer thuis omdat ik toch meer Europeaan ben dan ik vermoedde? Misschien moest ik eerst in Amerika zijn geweest om me pas echt een Europeaan te kunnen voelen! Onwillekeurig verlang ik de laatste weken soms naar Europa als uiteindelijk het land waar mijn wortels zijn, wat dat dan ook moge inhouden'*^{cxxxv}.

Dit voorbeeld illustreert mijns inziens dat het ook voor iemand die heel veel van een andere cultuur weet en zich er erg verbonden mee voelt heel moeilijk is langdurig buiten zijn eigen cultuur kan stappen. De mogelijkheid om een bepaalde afstand tot de eigen cultuur te nemen bestaat echter wel. Dat is vaak al voldoende om bepaalde culturele vanzelfsprekendheden aan de kaak te stellen.

3.4.3 Cultuurwetenschap

Nu een beter begrip is ontstaan van datgene wat met cultuur wordt bedoeld en ook methodes zijn aangegeven om enkele kenmerken van de eigen cultuur op te sporen zal in deze paragraaf dieper worden ingegaan op het wezen van cultuurwetenschap. Cultuurwetenschap verschilt namelijk essentieel van natuurwetenschap en omdat de term wetenschap vaak verbonden wordt met de natuurwetenschap en haar methoden zal ik de grootste verschillen tussen deze twee vormen van wetenschap aangeven.

In mijn analyse ga ik ervan uit dat er sprake is van een (over)heersende cultuur. Wat ik zie als (over)heersende cultuur is de 'theorie' die ik gebruik. Het gebruik van een 'theorie' in de cultuurwetenschap verschilt van het gebruik ervan in de natuurwetenschap. Om dit te verhelderen maak ik gebruik van het boek *De grondslagen van een kritische psychologie* van Theo de Boer.

In de natuurwetenschap geldt het postulaat van de wetmatigheid (causaliteit). Dit postulaat gaat ervan uit dat elke gebeurtenis voldoende grond heeft^{cxxxvi}. Er is sprake van oorzaak-gevolg relaties. De manier van kijken die uit dit postulaat volgt is echter een zeer specifieke manier om naar de wereld te kijken, die alleen geschikt is als het onderzoeksgebied bestaat uit logisch onafhankelijke verschijnselen, die tegelijkertijd instanties zijn van algemene wetten^{cxxxvii}. Het is volgens deze natuurwetenschappelijke blik niet mogelijk dat er gebeurtenissen zijn die niet overeenkomen met de algemene wetten. In dat geval is de betreffende theorie gefalsifieerd^{cxxxviii}. Als er bijvoorbeeld ergens op de wereld een plaats is waar stenen naar boven vallen, dan zal de theorie van de gravitatiekracht vervangen moeten worden.

Cultuurwetenschap heeft een ander wereldbeeld dan de natuurwetenschap. Het kan worden gezien als een hermeneutische, verstaande wetenschap. Het gaat hier niet om oorzaak-gevolg relaties, maar om een reden die een handeling kan verklaren, men is op zoek naar regelmatigheden^{cxxxix}.

Indien in de cultuurwetenschap met een bepaalde theorie wordt gewerkt, wordt deze gebruikt als een verklaring (reden) voor bepaalde handelingen. Als er gebeurtenissen voorkomen die tegen de algemene theorie ingaan hoeft dat nog niet te betekenen dat de algemene verklaring niet voldoet. Het gaat om een wetenschap waar de mens, groepen mensen of beschavingen het onderzoeksobject zijn. Eén van de eigenschappen van mensen is hun uniciteit^{cxl}. Dat wil zeggen dat mensen de mogelijkheid en de vrijheid hebben om anders te reageren dan verwacht, hun handelen zal daarom nooit (helemaal) door wetten te beschrijven zijn.

Dit wil echter niet zeggen dat er geen theorieën zijn op te stellen. Ze zijn echter niet door een gebeurtenis die in strijd is met de opgestelde theorie te falsifiëren. De vraag die zich dan voordoet is hoe een theorie op zijn kracht kan worden beoordeeld. Voor een analyse die een beeld geeft van de heersende cultuur is het van belang dat de ideeën door meerdere mensen herkend worden als een goede analyse om een bepaalde cultuur te karakteriseren. Deze kenmerken moeten op een theoretische manier uitgewerkt worden. De culturele 'theorie', die ik in het derde hoofdstuk heb gebruikt om onze cultuur mee te beschrijven is gelegen in het begrip moderniteit.

De term modern of moderniteit wordt door veel verschillende denkers gebruikt. Toch bestaat er wel enigszins een communis opinio over het begin van de moderne tijd. Die wordt meestal gelegd in de 17e eeuw en gemarkeerd door de denkers Descartes en Bacon, die ik dan ook in mijn analyse naar voren heb gebracht.

Wie als eerste het begrip moderniteit heeft geïntroduceerd is niet duidelijk. Het onderscheid tussen moderne tijd en voor-moderne tijd is vermoedelijk het eerst gemaakt in de sociologie. Het is te vinden bij de grondleggers van de sociologie, Tönnies (Gemeinschaft und Gesellschaft, respectievelijk de traditionele en de moderne maatschappij) en Weber. Vervolgens is het begrip door verschillende mensen (van Sahlins tot Heidegger) gebruikt voor het kenmerken van onze tijd.

In het algemeen is men het over enkele kenmerken van de moderne tijd wel eens. De meest in het oog springende heb ik in paragraaf 3.3 gebruikt voor mijn analyse.

3.4.4 Het nut van een culturele analyse

In deze laatste subparagraaf van het hoofdstuk zal ik aangeven wat in het algemeen het nut van een cultuurwetenschappelijke kijk op een probleem kan zijn. Waarom is het zinvol om bepaalde kenmerken van de heersende cultuur naar boven te halen?

De functie van inzicht in de eigen cultuur is te laten zien dat de kenmerken van de eigen cultuur niet vanzelfsprekend zijn. De mogelijkheid bestaat dat de wereld op een andere manier begrepen wordt. Dit is essentieel, omdat in deze notie de mogelijkheid van verandering besloten ligt. Op het moment dat eigenschappen van een cultuur worden beschouwd als wezenskenmerken worden ze als onveranderbaar beschouwd. Het is immers onzinnig tegen de aard van de mens in te gaan. Als echter aangetoond kan worden dat er 'alleen maar' sprake is van een culturele bepaaldheid houdt dat tevens de mogelijkheid tot verandering in. Het is geen uitzondering dat cultuurbepaalde behoeftes als eigen aan de menselijke soort worden beschouwd. Ook op het gebied van mobiliteit heersen veel van deze ideeën. Dit kan goed geïllustreerd worden aan de hand van de volgende uitspraak van het hoofd van de afdeling produktplanning bij Volvo Nederland, ing. Frans Cristophe: *'De maatschappelijke behoefte aan mobiliteit lijkt tegenwoordig wel genetisch ingebakken'*^{cxli}.

In dit hoofdstuk heb ik laten zien dat een groot deel van onze voorliefde voor de auto cultureel bepaald, en dus in principe veranderbaar, is. In het volgende hoofdstuk zal ik ingaan op de vraag of het noodzakelijk is om cultuurveranderingen te bepleiten om de groei van het autogebruik terug te dringen. Wanneer blijkt dat dat zo is zal worden bekeken of er mogelijkheden zijn waarop de cultuur rondom het autogebruik kan worden veranderd.

lvii.Tijmes, P., *Arnold Gehlen het antropologische vertrekpunt*, p.181.

lviii.Gehlen, A., *Man in the age of technology*, p.2.

lix.Gehlen, id. p.3

lx.Tijmes, P. id. p. 186

lxi.Het woord auto krijgt in deze paragraaf twee verschillende betekenissen, die soms in elkaar overgaan. Er wordt zowel het rijdende artefact mee bedoeld als de auto als systeem. Uit de context blijkt welke betekenis ik aan de auto geef.

lxii.Te vinden in W.E. Bijker, T.P. Hughes en T.J. Pinch (red.), *The social construction of technological systems, New directions in the sociology and history of technology*, p.51

lxiii.Uit p.39 van het tijdschrift *Wetenschap en Samenleving*, jaargang 44, nr. 5, 1992.

lxiv.Barthes, *Mythologieën*, p. 193-195.

lxv.Gross, J.L. en S. Rayner, *Measuring culture*, p.1

lxvi.Geertz, C., *The interpretation of cultures*, p.5

lxvii.Goudsblom, id. p. 79 en 80.

lxviii.Gross en Rayner, id. p.3.

lxix.Gross en Rayner, id. p.4.

lxx. Dit is de zogenaamde Whorf-thesis, afkomstig van de antropoloog Benjamin Lee Whorf

lxxi.Een begin zou kunnen zijn de scriptie van Van Vlissen over de periode 1900-1940. Gijs Mom, journalist van Intermediair en het Poly-Technisch Weekblad en docent aan de HTS-autotechniek is bezig met een proefschrift over de geschiedenis van de auto in Nederland.

lxxii.De economische term levensduur gebruik ik hier om te laten zien dat er met een economische blik naar het paard werd gekeken. Aan de eigenwaarde van een paard wordt op deze manier pijnlijk voorbij gegaan.

lxxiii.Flink, J.J., *The automobile age*, p. 139.

lxxiv. Flink, id. p.30

lxxv.Ronald Kline, Trevor Pinch, *Taking the black box of its wheels: The social construction of the American rural car*, p.9., afkomstig uit een paper gepresenteerd op de workshop *The car and its environment*, gehouden in Trondheim, 6-8 mei 1993.

lxxvi.Flink, id. p. 132

lxxvii.Flink, id. p.146

lxxviii.Flink, id. p.151

lxxix. Flink, id., p.154

lxxx. Flink, id., p.162

lxxxi. Flink, id., p.158

lxxxii. Flink, id. p.171

lxxxiii.Sachs, *Die Liebe zum Automobil*, p.110

lxxxiv.Sachs, id. p.57

lxxxv.Prisma van de filosofie p.52

lxxxvi.Descartes, R., *Meditaties over de eerste filosofie waarin het bestaan van God en het onderscheid tussen menselijke ziel en lichaam worden bewezen*. Hierbij zijn vooral zijn eerste en tweede meditatie van belang. Meditatie I: *Over de dingen die in twijfel kunnen worden getrokken* en Meditatie II: *Over de aard van de menselijke geest; dat deze beter te kennen is dan het lichaam*

lxxxvii. Descartes, *Oevres philosophiques (1638-1642)*, p.427

lxxxviii. Descartes, id. p.178

lxxxix. Descartes, id., p.455

xc.Te vinden in *De Duitse ideologie*, een boek van Marx en Engels over het denken van Feuerbach.

xc.Prisma van de filosofie, p.23

- xcii.Achterhuis, H., *Maat van de Techniek*, p.12
- xciii.Tijmes, P. *Jacques Ellul: Autonome techniek*, p.43
- xciv.Tijmes, P., id., p.52
- xcv.Met name in het boek *Wetenschap als beroep en roeping* van Weber speelt dit onderscheid een grote rol.
- xcvi.Van der Pot, *Die Bewertung des technischen Fortschritts*, p. 709, hetgegeven citaat is van Werner Sombart.
- xcvii. Van der Braak, *Een wild dier*, p.77
- xcviii. Marsh en Collett, *Driving passion. The psychology of the car*.
- xcix.van der Pot, id. p. 423
- c.Illich, *Energieverbuik en maatschappelijke tegenstellingen*, p.30
- ci.Illich, id. p. 32
- cii.Hogehuis, *Wat beweegt ons?*, p.59
- ciii.Definitie van Laeyendecker en Van Steenberghe die gebruikt wordt door C.T. Hogehuis in *Wat beweegt ons?*, p. 42, Het letterlijke citaat is als volgt: '[...] cultuur waarin wij leven te karakteriseren aan de hand van de vraag hoe mensen zich verhouden tot ruimte, tijd, materie, zichzelf en hun medemensen'.
- Lemaire spreekt over tijd en ruimte als als apriori vormen van cultuur, *Filosofie van het Landschap*, p.89.
- civ.Lemaire, T., *Filosofie van het landschap*, p.89
- cv.Lemaire, T. id. p. 95
- cvi.Hogehuis, id., p.42
- cvii.Lemaire, T. id. p. 113
- cviii.Lemaire, id. p.123
- cix.Lemaire, T. id. p.115
- cx.Volkskrant, 15 juni 1993
- cxii.Tijmes, P., *Martin Heidegger: Techniek als metafysica*, p.78
- cxiii.Dit opstel is één van de twee essays uit het boek *Die Technik und die Kehre*
- cxiiii.Tijmes, P., id., p.87
- cxv.Heidegger, M., *Die Technik und die Kehre*, p.12
- cxvi.Heidegger, M., id. p. 17
- cxvii.Braak, H. van der, *Een wild dier*, p.9

- cxvii.Sachs, W., id., p. 156.
- cxviii.Sachs, W., id. 157
- cxix.Sachs, W., id., p.198
- cxx.Sachs, W., id., p.143
- cxxi.Dit paper is gepresenteerd op de workshop *The car and its environments*, die van 6-8 mei in Trondheim werd gehouden
- cxxii.Hård en Knie, *The ruler of the game*, p.14
- cxxiii.Hogenhuis, id., p.35
- cxxiv.Sachs, p.141
- cxxv.Sachs, id. p.168
- cxxvi.Achterhuis, H.J., *De illusie van groen*, p. 33
- cxxvii.Sachs, id. p.112
- cxxviii.Sachs id. p. 119
- cxxix.Hogenhuis, id. p.37
- cxxx.Tijmes, *Jacques Ellul: Autonome techniek*, p.55
- cxixi.Dit paper is gepresenteerd op de workshop *The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe*, die van 6 tot 8 mei is gehouden in Trondheim.
- cxixii.Lakota is de naam die de Indianen gebruiken als zij het over zichzelf hebben. In het westen zijn ze ook bekend onder de naam Sioux.
- cxixxiii.Lemaire, *Binnenwegen*, p.36
- cxixxiv.Lemaire, *Binnenwegen*, p.43
- cxixxv.Lemaire, *Binnenwegen*, p.50
- cxixxvi.Boer, de, *Grondslagen van een kritische psychologie*, p. 29
- cxixxvii.Boer, de, id. p. 33.
- cxixxviii.Deze term is afkomstig uit het boek *The logic of scientific discovery* van de wetenschapsfilosoof Karl Popper. Hij stelt dat een wetenschappelijke theorie falsifieerbaar moet zijn, dat wil zeggen dat de uitspraken getoetst moeten kunnen worden, zodat de hypothese eventueel verworpen kan worden. Dit is te vinden in *De ontwikkeling van de wetenschap* p.52, geschreven door Gerard de Vries.
- cxixxix.Boer, de, id., p.40.
- cxli.Boer, de, id. p. 91

cxli.Uitspraak is gedaan in *Polytechnisch Weekblad*, nr. 29/30 van 23 juli 1993, p.9.

4 BELEIDSCONSEQUENTIES

4.1 Inleiding

In dit laatste hoofdstuk zal bekeken worden in hoeverre de inspanningen in het tweede en derde hoofdstuk hebben bijgedragen tot een verheldering van de vraagstelling zoals deze in het eerste hoofdstuk staat beschreven. Mijn hypothese bestond eruit dat een cultuur-filosofische analyse van het autobezit en -gebruik waardevolle inzichten zou geven met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van de groei van het autogebruik vormt. Tevens was de veronderstelling dat aan deze aspecten in het huidige beleid en de reacties erop teveel voorbij wordt gegaan.

Uit die hypothese heb ik drie hoofdvragen afgeleid, waarvan ik er nu twee heb proberen te beantwoorden. In het tweede hoofdstuk zijn de verklaringen naar voren gekomen die de actoren gaven voor de groei van het autogebruik en in het derde hoofdstuk is duidelijk geworden dat de populariteit van de auto en de moeilijkheden die het terugdringen ervan met zich meebrengt beter te begrijpen zijn als er vanuit een cultureel standpunt wordt gekeken.

De laatste vraag die uit de hypothese voortkomt, heeft betrekking op de betekenis die de analyse voor het beleid kan hebben. Deze vraag zal in dit hoofdstuk worden behandeld. Daartoe zal eerst worden gekeken in hoeverre er voorbij gegaan is aan de rol van cultuur in het huidige beleid. Wanneer blijkt dat deze rol erg klein is, zal ik me afvragen waarom het genegeerd wordt. Is het niet mogelijk of niet noodzakelijk om de cultuur rond het autogebruik te veranderen? Wanneer blijkt dat dit wel het geval is, zal gekeken worden hoe cultuur via het beleid kan worden beïnvloed. Daarvoor worden twee methoden uitgelicht waar verder op wordt ingegaan. Tenslotte wordt geprobeerd aan de hand van een concreet voorbeeld aan te geven hoe cultuurverandering op een andere wijze dan we nu gewend zijn zou kunnen worden bereikt.

4.2 Rol van cultuur in het huidige beleid

4.2.1 Inleiding

Bij de analyse van de verklaringen die door actoren werden gegeven kwam al naar voren dat die verklaringen nauwelijks op cultureel niveau liggen. De mogelijkheid bestaat echter dat in de daadwerkelijke uitvoering van het beleid de culturele component wel aanwezig is. Daarom zullen de maatregelen die de overheid voorstelt of uitvoert worden bekeken. De maatregelen zijn te vinden in de laatste kolom van het schema dat in **Bijlage 2** staat.

Eerst moet worden opgemerkt dat de overheid tenminste twee doelen nastreeft, de geleiding en beperking van mobiliteit en de bereikbaarheid^{cxlii}. Sommige maatregelen die de bereikbaarheid vergroten hebben een nadelig effect op de beperking van de mobiliteit, zoals de aanleg van nieuwe auto-wegen. Ik ga hier alleen in op de maatregelen die voorgesteld zijn ter beperking van het autogebruik.

Er zijn maatregelen die zich direct op het autogebruik richten. Men probeert het autoverkeer te bemoeilijken door bijvoorbeeld binnensteden autovrij te verklaren of minder parkeergelegenheid te bieden. Ook wil men het autogebruik, zonder het autobezit aan te tasten, ontmoedigen. Hiervoor is een verhoging van de variabele autokosten, tegelijkertijd met een verlaging van de vaste kosten voorgesteld. Dit zijn maatregelen om automobilisten uit de auto te duwen, het zogenaamde push-beleid.

Aan de andere kant wordt geprobeerd om mensen uit de auto te trekken, de pull-benadering. Dit

gebeurt bijvoorbeeld door het stimuleren van alternatieve manieren van vervoer.

Tenslotte wijst de overheid nog op ontwikkelingen buiten de directe sfeer van de mobiliteit, waarvan men het vermoeden heeft dat ze een gunstig effect hebben op de afname van het autogebruik. Hierbij worden tele-ontwikkelingen en sociaal-economische ontwikkelingen zoals flexibele werktijden genoemd.

4.2.2 Beleidsdoelstellingen

De vraag is natuurlijk of de door de overheid gekozen beleidsmaatregelen voldoende zijn om de groei van het autogebruik terug te brengen. Daarvoor is het verstandig de doelstelling van het overheidsbeleid in herinnering te brengen. Men streeft naar een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dat houdt in dat het systeem op verschillende relevante punten duurzaam dient te zijn.

Ten eerste dient de milieuvervuiling te worden teruggebracht, want het verkeer is nog steeds de grootste bron van luchtverontreiniging en geluidhinder^{cxliii}. Uit de *Derde Nationale Milieuverkenning* blijkt dat de doelstellingen die zijn uitgezet tot het jaar 2000 in 1990 nog lang niet bereikt zijn (**Bijlage 1**). In sommige gevallen heeft er zelfs een stijging plaats gevonden tussen 1985 en 1990, terwijl het beleidsdoel een daling ten opzichte van 1985 is.

Ten tweede is het zo dat er ook op andere gebieden beleidsdoelen zijn gesteld waaraan het autogebruik dient te voldoen. In de *Nota Energiebesparing* wordt gemikt op een brandstofbesparing van gemiddeld 20% per voertuig-kilometer, te bereiken door zuiniger voertuigen (15%) en beter rijgedrag (5%). Op het gebied van de verkeersonveiligheid zijn in het SVV II en het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* lange-termijn doelstellingen vastgesteld: een reductie van het aantal verkeersdoden, respectievelijk ernstig gewonden tussen 1986 en 2010 met 50% respectievelijk 40%. In de *Nota Rijsnelheden* is het beleid ten aanzien van de rijsnelheden op autosnelwegen geformuleerd. De overheid wil een beperking van het aantal overschrijdingen van de snelheidslimiet en een reductie van de feitelijke rijsnelheden (van gemiddeld 112 naar 106 km/uur)^{cxliv}. De kans dat deze doelstellingen met het huidige beleid worden gerealiseerd is niet groot.

Het gevoerde beleid kan kort worden samengevat als beleid over drie 'sporen': voertuigtechnische maatregelen (bronbeleid), volumemaatregelen (reductie autogebruik) en verbetering rijgedrag en beïnvloeding snelheden en verkeerscirculatie^{cxlv}. In deze scriptie heb ik me beziggehouden met het tweede spoor, de reductie van het autogebruik. De doelstellingen op dit gebied zijn vastgelegd in deel d van het SVV II: een beperking van de groei van het personenautogebruik tot 30% tussen 1986 en 2000 en tot 35% tussen 1986 en 2010. Het beperken van de groei moet daarmee vooral na 2000 plaatsvinden. Tussen 1986 en 1990 groeide het aantal autokilometers met 13% en tussen 1986 en 1992 met 17%. De helft van de maximaal toegestane groei volgens de doelstelling is daarmee reeds tot stand gekomen^{cxlvi}. Bij gelijkblijvende beleidsinspanning verwacht het RIVM dat 'de groei van het aantal personenkilometers tussen 1986 en 2000 volgens een ruwe schatting circa 12 tot 16 procentpunten hoger zal zijn'^{cxlvii}.

Hierbij kan nog worden aangetekend dat er onder meer door de milieubeweging op wordt gewezen dat een groei van het aantal autokilometers ten opzichte van 1986 van 30 % tot 2000 en van 35% tot 2010 lang niet toereikend is voor een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. In het trendbreukscenario zoals dat in *Schoon op weg* door de milieubeweging wordt gepresenteerd, is men van mening dat een daling van het autogebruik (en niet alleen van de groei) met 23% ten opzichte van 1984 noodzakelijk is voor een verkeers- en vervoerssysteem dat aan de randvoorwaarden van

duurzaamheid voldoet^{cxlviii}.

4.2.3 Rol cultuur

Al met al moge duidelijk zijn dat het huidige beleid om de groei van het aantal autokilometers terug te dringen absoluut onvoldoende is. En omdat de problemen die het autoverkeer veroorzaakt zeer groot zijn, zoals we in het eerste hoofdstuk hebben kunnen zien, zal er een ander beleid gevoerd moeten worden om toch te komen tot een duurzaam verkeer en vervoer in Nederland. Zoals ik aan het begin van de paragraaf heb aangegeven ligt er een enorm hiaat op het gebied van de beïnvloeding van cultuur.

De genoemde beleidsmaatregelen van de overheid kunnen wel een beperkte cultuurverandering tot gevolg hebben, maar dat kan van bijna elke beleidsmaatregel worden gezegd. De intentie om tot cultuurveranderingen te komen ligt echter aan geen van de maatregelen ten grondslag. De maatregelen die nog het meest in de buurt komen bij een poging tot cultuurverandering liggen op het vlak van de communicatie. In de Rijksbegroting 1992 spreekt men van *'het uitdragen van de boodschap dat wij ons gedrag op het punt van mobiliteit aan moet passen'*^{cxlix}. De maatregelen die men inzet om deze boodschap over te brengen vallen onder de rubriek communicatie en educatie. In de begroting van '92 maakt men melding van het feit dat de mediacampagne *De auto kan best een dagje zonder u* hiertoe wordt ingezet.

4.3 Waarom cultuur genegeerd binnen vervoersbeleid?

4.3.1 Inleiding

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er bij de actoren nauwelijks aandacht is voor de culturele component die het autogebruik in zich heeft. Bij de voorgestelde maatregelen is nergens verband gelegd tussen de maatregelen en de eventuele culturele veranderingen die zij tot gevolg hebben. Gross en Rayner hebben gelijk wanneer zij stellen dat veel beleidsmakers onverwacht gedrag van burgers verklaren uit onwetendheid, tegenwerking of het feit dat ze zich slecht van een situatie bewust zijn. In tegenstelling tot deze (onbeholpen) verklaringen geeft het kijken vanuit het cultuurbegrip een veel rijkere schare van verklaringen waarom mensen anders reageren dan verwacht^{cl}.

De vraag die zich voordoet is waarom er zo weinig aandacht aan cultuur wordt besteed. In het vervolg van deze paragraaf onderscheid ik daarvoor drie verschillende verklaringen, waarvan ik elke keer probeer aan te tonen dat de invloed van cultuur ten onrechte genegeerd wordt.

4.3.2 Niet bewust van invloed cultuur op gedrag

De eerste en meest simpele verklaring is uiteraard dat een deel van de beleidsmakers zich niet bewust is van het feit dat cultuur van invloed is op het gedrag van mensen. Het is mij echter bekend dat in ieder geval enkele mensen binnen VROM de relatie tussen cultuur en gedrag op het gebied van het autogebruik erkennen^{cli}.

Om aan te tonen dat cultuur in relatie met het autogebruik ten onrechte genegeerd wordt kan ik kort zijn. Het derde hoofdstuk beoogd juist aan te tonen dat er wel degelijk een belangrijke relatie bestaat

tussen cultuur en autogebruik. Zo heb ik bijvoorbeeld naar voren gebracht dat in onze cultuur techniek in hoog aanzien staat en dat het derhalve niet verwonderlijk is dat een technisch artefact als de auto op veel steun kan rekenen.

4.3.3 Cultuur is onveranderbaar

Als culturele aspecten wel naar voren worden gebracht gebeurt dat vaak op een vrij defaitistische manier. Dat houdt in dat wordt aangegeven dat de auto ook een cultuurverschijnsel is en dat dit één van de redenen is waarom het zo moeilijk is om het autogebruik terug te dringen. Cultuur wordt gezien als een massieve, onveranderbare randvoorwaarde waar we maar mee moeten leven. Soms wordt cultuur zelfs gebruikt als een excuus voor het feit dat beleidsmaatregelen weinig succesvol zijn.

Als cultuur als onveranderbaar wordt gezien is het uiteraard zinloos om daar in het beleid rekening mee te houden. Dit komt al in het eerste college politicologie naar voren: *'van politiek beleid kan alleen sprake zijn als omstandigheden veranderbaar zijn [...]*^{cliii}.

Eén van de wezenlijke kenmerken van cultuur is echter dat het continu aan veranderingen onderhevig is. Ter ondersteuning van dit idee geef ik een citaat van Mary Douglas: *'Cultuur wordt soms gezien als een vast ding, waaraan individuen zich moeten onderwerpen. Maar het is bekend dat culturele categorieën kunnen veranderen en dat iedereen er actief mee bezig is dat te doen. Zo bezien is cultuur dus zeer buigzaam'*^{cliii}. Dat cultuur verandert wordt niet alleen duidelijk in de wetenschappelijke definiëring van het begrip cultuur, maar ook aan de hand van voorbeelden kan duidelijk gemaakt worden dat cultuur, dat wil zeggen de manier waarop we betekenis verlenen aan de wereld om ons heen, verandert. Zo worden mensen uit andere landen door de meeste Nederlanders op dit moment niet meer als barbaren of potentiële slaven gezien, terwijl dat lange tijd wel zo is geweest.

4.3.4 Cultuur niet door beleid te beïnvloeden

Tenslotte is het mogelijk dat beleidsmedewerkers er zowel van overtuigd zijn dat cultuur van invloed is op gedrag als dat ze veranderbaar is. Het argument dat dan overblijft, om geen beleid te voeren waarin culturele veranderingen worden nagestreefd, is dat men denkt dat cultuur niet door beleidsmaatregelen is te beïnvloeden. Ook dit valt in het eerste college politicologie te lezen, want de zin die ik hierboven geciteerd heb had nog een tweede deel: *'van politiek kan alleen sprake zijn als omstandigheden veranderbaar zijn en gewenste situaties in beginsel als maakbaar worden gezien'*.

Het is duidelijk dat cultuur, zelfs op een relatief klein gebied, moeilijk is te veranderen. Het gaat immers om het veranderen van de betekenis die een gemeenschap aan de wereld geeft. Toch is het zo dat de overheid, politici en belangengroeperingen daar elk moment mee bezig zijn. Misschien zijn ze zich er niet van bewust, maar er worden continu bepaalde cultuurpatronen doorbroken en andere gevormd.

Dat de samenleving niet meer in dezelfde mate stuurbaar is als voor de individualisering, toen de bevolking zowel uit herkenbare groepen bestond als meer gezagsgetrouw was, is één van de problemen waarmee het hedendaagse beleid worstelt. Daarbij is men door schade en schande wijzer geworden en heeft de ambities wat betreft de maakbaarheid van de samenleving bijgesteld. Dit was voor vele politici een teleurstelling, maar men moet daaruit niet de conclusie trekken dat er helemaal niets meer valt te sturen. Dat is het kind met het badwater weggooien. De overheid beschikt op

allerlei gebieden over een instrumentarium dat veranderingen in de maatschappij kan bewerkstelligen en is nog steeds in staat de maatschappij, weliswaar in beperkte mate, te sturen.

De vraag die nu nog is blijven staan is of het mogelijk is cultuur via beleidsmaatregelen te beïnvloeden. Ook deze vraag moet ik bevestigend beantwoorden. In paragraaf 3.4.2 citeerde ik Goudsblom die cultuur zag als een set van opdrachten en mogelijkheden: *'Cultuur maakt bepaalde gedragingen en belevingen beschikbaar en aanvaardbaar (de mogelijkheden), gewenst of verplicht (de opdrachten)'*^{cliv}. De overheid heeft de bevoegdheid mogelijkheden in te perken en daarmee dus de cultuur te veranderen. Een voorbeeld hiervan is de wetgevende macht, waardoor bepaalde gedragingen verboden (onaanvaardbaar) worden gemaakt.

Uit de wetenschappelijke beschouwing over cultuur wordt dus duidelijk dat de overheid cultuur kan beïnvloeden. Maar ook de praktijk leert ons dat er overheidsbeslissingen zijn geweest die een meer dan marginale invloed hebben gehad. Zo is er op dit moment niemand meer die zware kinderarbeid legitiem zal vinden, toch is het maar iets langer dan 100 jaar geleden dat de overheid een eind maakte aan de kinderarbeid via het kindernetje van Van Houten^{clv}. Op dit gebied heeft er een grote cultuuromslag plaatsgevonden die in ieder geval versneld is door een politieke beleidsmaatregel.

4.3.5 Beïnvloeden van cultuur noodzakelijk

Uit het voorgaande is gebleken dat het mogelijk is via beleidsmaatregelen cultuur te beïnvloeden, maar is het ook noodzakelijk om de groei van het autogebruik terug te dringen? In de paragraaf 4.2.2 heb ik aangegeven dat het autobeleid nog niet voldoende effect heeft. Als er geen extra beleidsmaatregelen worden genomen zullen de beoogde doelstellingen niet worden gehaald. De vraag is of beleid op het gebied van de cultuur omtrent het autogebruik bij zal kunnen dragen aan het verwezenlijken van de doelstellingen. Hoewel dat natuurlijk pas in de praktijksituatie kan blijken valt er toch nog het een en ander over te zeggen.

In het derde hoofdstuk heb ik laten zien dat er veel relaties zijn tussen de heersende cultuur en de rol van de auto. Als daarbij wordt gevoegd dat er in het beleid nauwelijks aandacht aan de culturele kant van het autogebruik wordt geschonken, is het niet onwaarschijnlijk dat de heersende cultuur éé_ van de grootste belemmeringen vormt voor een beleid, dat het terugdringen van het autogebruik tot doel heeft.

Hiermee hoop ik voldoende te hebben aangetoond dat voor het terugdringen van het autogebruik een benadering vanuit de cultuur mogelijk en noodzakelijk is.

4.4 Hoe kan cultuur via het beleid worden beïnvloed?

4.4.1 Inleiding

Nu ik heb aangegeven dat het mogelijk moet zijn cultuur te veranderen, voel ik mij ook verplicht om enkele aanzetten te geven voor manieren waarop dat mogelijk is. Hierbij moet wel bedacht worden dat een grote cultuuromslag natuurlijk onmogelijk is. De moderniteit is niet even om te buigen of te veranderen. In dit specifieke geval komen maatregelen, die noodzakelijk zijn om het autogebruik te doen dalen, in conflict met de heersende cultuur. In het algemeen is het zo dat binnen een cultuur pas veranderingen optreden als er conflicten ontstaan. Ontwikkeling is geen lineair proces, maar loopt via conflicten.

Als met deze beperkingen rekening gehouden wordt zal ik nu ingaan op enkele mogelijke beïnvloedingsstrategieën, die de overheid tot haar beschikking heeft. Vervolgens zal worden gekeken in hoeverre er mogelijkheden zijn om de heersende cultuur te beïnvloeden. Dit betreft alles behalve een systematisch overzicht, want daarvoor heb ik noch de tijd, noch de plaats, maar het is bedoeld om enig zicht te geven op de mogelijkheden die er zijn. Tenslotte zullen twee mogelijkheden wat verder worden uitgewerkt, waarna ik met een concreet voorbeeld afsluit.

4.4.2 Maatregelen om gewoontegedrag te beïnvloeden

In deze paragraaf zal worden ingegaan op verschillende beleidsmaatregelen, die tot doel hebben gedrag te beïnvloeden. In het boekje *De rol van gewoonte(-gedrag) bij vervoermiddelkeuze*^{clvi} van het Verkeerskundig Studiecentrum uit Groningen wordt een onderscheid gemaakt naar de mate van keuzevrijheid voor het individu. Rooijers en Steg onderscheiden maatregelen met behoud van volledige keuzevrijheid, met beperkte keuzevrijheid en tenslotte de gedwongen verandering.

In het geval van volledige keuzevrijheid dient de gewenste gedragsverandering vrijwillig tot stand te komen. Het doel is door middel van overreding mensen tot verandering van hun autogebruik te bewegen. De belangrijkste methoden hierbij zijn voorlichting en de verbetering van gedragsalternatieven. Hieraan zijn specifieke voor- en nadelen verbonden. Rooijers en Steg sluiten echter af met de volgende conclusie: *'maar zelfs wanneer het lukt om autogebruikers tot heroverweging van hun vervoerswijze te bewegen, zal de auto veelal toch het meest aantrekkelijk blijken'*^{clvii}.

Bij de maatregelen die onder de beperkte keuzevrijheid kunnen worden geschaard wil de overheid de keuze van individuen reguleren. Het gewenste gedrag wordt beloond of vergemakkelijkt en het ongewenste gedrag wordt bestraft of bemoeilijkt. Dit kan bijvoorbeeld door bepaalde infrastructurele of financieel/economische maatregelen.

Tenslotte blijft de categorie van de gedwongen verandering over. Hiermee worden maatregelen bedoeld die de vrijheid van het autogebruik sterk aan banden leggen. Ook hierbij kan gedacht worden aan infrastructurele maatregelen, zoals het afsluiten van woonwijken voor auto's. In de tweede plaats kunnen wettelijke gebods- en verbodsbepalingen genoemd worden. De ultieme maatregel is natuurlijk een algeheel verbod op het gebruik van de auto. Een minder irrealistische optie is de (her)invoering van autoloze zondagen (**zie Bijlage 4**).

Niet al deze maatregelen zijn even geschikt om culturele aspecten die een rol spelen bij het autogebruik te veranderen. Het lijkt me van groot belang dat onderzocht wordt welke beleidsmaatregelen gebruikt kunnen worden om cultuurveranderingen te weeg te brengen. In deze paragraaf zal ik twee methoden nader bekijken. Ten eerste zal ik ingaan op culturele verandering door bewustmaking. Dat ligt voor de hand, omdat dit de klassieke manier is waarop filosofen, historici, antropologen etc. hun invloed doen gelden. Zij proberen via hun geschriften het gedrag van mensen te veranderen. Als tegenwicht voor deze klassieke methode zal ik ingaan op cultuurveranderingen via technische oplossingen. Hiervan zal in de laatste paragraaf een voorbeeld worden uitgewerkt.

4.4.3 Culturele verandering door bewustmaking

Op dit moment is bewustmaking een beleidsmiddel dat grote populariteit geniet bij de overheid. Op het gebied van vervoer wordt geprobeerd mensen door middel van voorlichting bewust te maken van

de bestaande en verwachte problemen als gevolg van de groei van het autogebruik. Tevens laat men zien dat iedere autogebruiker medeverantwoordelijk is en ook zelf kan bijdragen aan een oplossing van het probleem. Het is hierbij zaak dat zowel het probleem als de persoonlijke bijdrage aan de oorzaak en de oplossing ervan zo concreet mogelijk worden gemaakt. Dit is bij collectieve problemen zoals het autogebruik vaak moeilijk^{clviii}. Deze moeilijkheid wordt ook wel aangeduid als een *sociaal dilemma*, onder meer door Hogenhuis^{clix}.

Op soortgelijke wijze is het mogelijk mensen bewust te maken van het feit dat het autogebruik deels cultuurbepaald is en dat dit inzicht de mogelijkheid biedt tot grote veranderingen. De vanzelfsprekendheid van een maatschappij die rondom de auto is opgebouwd zal worden bekritiseerd. Deze scriptie dient datzelfde doel (maar is alleen geen beleidsmethode).

Voorwaarden waaraan voldaan moet zijn, wil voorlichting tot beïnvloeding leiden, worden door Rooijers en Steg aangegeven. Attitudeverandering door overreding en argumentatie treedt alleen op als iemand gemotiveerd en in staat is de argumenten cognitief te verwerken.

Ik ben van mening dat deze voorwaarde nog versterkt geldt in het geval van een poging tot cultuurverandering. In dat geval zal iemand namelijk van de manier waarop de gemeenschap betekenis geeft aan de wereld af moeten wijken. Dit is moeilijk omdat het gedrag van mensen voor een groot deel wordt beïnvloed door de meningen van anderen. Iemand zal dus enige afstand moeten nemen tot de cultuur waarin hij of zij leeft. Hiervoor is een bepaalde bereidheid, denkracht en een zeker voorstellingsvermogen nodig. De moeite die het kost om even afstand te nemen van de eigen cultuur is echter meestal de moeite waard, omdat de voordelen van een frisse blik op de eigen omgeving onverwacht groot kunnen zijn.

Het boekje *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen* van Ivan Illich is volgens mij een zeer geslaagde poging om met een andere blik naar de moderne maatschappij te kijken. Als je je als lezer niet te veel stoort aan zijn soms wat agressieve taalgebruik, dat ook zijn aantrekkelijke kanten heeft, zal zijn boekje een heel andere kijk op de verkeersproblemen geven. Met zijn onorthodoxe berekeningen en gedachtengangen houdt hij de moderne maatschappij een spiegel voor, waarop bijna wel gereageerd moet worden. Daarvoor is het echter wel noodzakelijk met zijn, op het eerste gezicht wat vreemde, denkbeelden mee te gaan. Zo zal de stelling van Illich, dat bij de beschikbaarheid van voertuigen met een snelheid van meer dan 20 km/uur het gebrek aan tijd zal toenemen, in eerste instantie tamelijk absurd overkomen. Bij nadere doordenking blijkt deze stelling echter meer waarde te bezitten dan gedacht.

Om dit te laten zien zal ik een citaat geven uit het boekje van Illich: *'Uit de beperkte informatie die we hebben blijkt dat overal in de wereld zodra een voertuig de snelheidsbarrière van 20 km/uur had doorbroken, het gebrek aan tijd, gerelateerd aan verkeer groter is geworden. [...] Tegenwoordig werken mensen een aanzienlijk deel van de dag om de verplaatsingen te betalen zonder welke ze niet eens naar hun werk zouden kunnen gaan. De tijd die een maatschappij besteedt aan het vervoer groeit in relatie tot de snelheid van haar snelste openbare vervoermiddelen'*^{clx}. Vervolgens gaat Illich in op de ontwrichtende gevolgen die een toename van de snelheid voor de menselijke samenleving heeft. *'Van een onafhankelijke reiziger wordt de mens een afhankelijke passagier, die verplicht is elke dag hetzelfde stuk af te leggen zonder dat hij de mogelijkheid heeft met mensen op te lopen, even de man in zijn tuintje te groeten of een kort gesprekje met een bekende aan te knopen'*^{clxi}.

Illich laat zien dat we enkele heel gewone, maar zeer waardevolle dingen missen. Dit inzicht is van wezenlijk belang als we veranderingen in de cultuur voorstaan. Natuurlijk zullen er dan bepaalde voordelen opgegeven moeten worden, maar daar staat tegenover dat er andere waardevolle dingen voor terugkomen. Deze zijn vaak groter dan gedacht en kunnen uit onverwachte hoeken komen, die

alleen zichtbaar worden als de cultuur, de betekenis die aan zaken wordt verleend, verandert. Het volgende citaat uit het boek *De wand* van Marlen Haushofer geeft een andere betekenisverlening van de auto aan.

'Hier, in het bos, ben ik eigenlijk pas op mijn plaats. Ik koester geen wrok jegens autofabrikanten, die zijn al lang niet interessant meer. Maar wat hebben ze me allemaal gekweld met dingen die mij tegenstonden. Ik had alleen maar dit ene kleine leven, en zij lieten het mij niet in vrede leven. Gasbuizen, krachtcentrales en olieleidingen; nu pas, nu de mensen er niet meer zijn, tonen die dingen hun ware, jammerlijke gezicht. En toen hadden ze er afgoden van gemaakt in plaats van gebruiksvoorwerpen. Ook ik heb midden in het bos zo'n ding staan, Hugo's zwarte Mercedes. Hij was nog bijna nieuw toen we ermee hier kwamen. Nu is het een groen overwoekerd nest voor muizen en vogels. Vooral in juni, als de clematis bloeit, ziet hij er prachtig uit, net een enorm bruidsboeket. Ook 's winters is hij mooi, als hij staat te glinsteren van de rijp of een witte kap op heeft. In lente en herfst zie ik tussen de bruine stengels het verbleekte geel van de bekleding, beukebladeren, stukjes schuimrubber en paardehaar, door kleine tandjes losgetrokken en uit elkaar geplukt.

Een heerlijk huis is Hugo's Mercedes geworden, warm en windvrij. Ze zouden meer auto's in de bossen moeten zetten. Op wegen in het laagland staan er waarschijnlijk duizenden, overwoekerd door klimop, brandnetels en struiken. Maar ze zijn allemaal leeg en onbewoond'.

In een politiek die in hoge mate gebaseerd is op de lobby van belangengroeperingen zullen de nadelen van een eventuele cultuurverandering al snel de boventoon voeren. Mensen van wie de belangen geschaad worden, komen eerder in het geweer dan groepen die er op vooruit kunnen gaan.

Het idee van de onverwachte voordelen zal ik illustreren met het voorbeeld van de autoloze zondag. Hoewel dit een zeer impopulaire maatregel moet zijn geweest, zijn de (wellicht ietwat gekleurde) verhalen die ik nu over de autoloze zondag hoor nostalgisch. Er wordt niet over gesproken als een grote opoffering, maar als een heerlijke rustige dag in de week, waar mensen de straat op gingen en kinderen weer speelden voor de deur van het huis, in plaats van in de speeltuin verderop. Maatregelen blijken dus een onverwacht positieve wending te kunnen nemen.

In deze paragraaf zijn enkele voor- en nadelen van de beleidsmethode bewustmaking naar voren gekomen. Een voorbeeld van een situatie waarin bewustmaking succesvol is geweest, is de veranderende houding ten opzichte van de combinatie alcohol en verkeer. Jarenlang heeft de overheid campagnes gevoerd om mensen ervan te overtuigen dat alcohol in het verkeer gevaarlijk is. De titels van de T.V.-spotjes zullen menigeen nog bekend in de oren klinken: *Glaasje op, laat je rijden of Alcohol en verkeer, dat kun je niet maken!* Op dit moment wordt het door een veel groter deel van de bevolking onacceptabel gevonden als mensen met (veel) alcohol op achter het stuur van de auto gaan zitten, dan aan het begin van de acties. Het wordt niet meer stoer, maar juist onverantwoordelijk gevonden. In dit geval kun je dus spreken van een geslaagd beleidsmiddel, hoewel daarbij ook andere maatregelen, zoals betere handhaving en hogere straffen, een belangrijke rol hebben gespeeld. Ook voor het beleid ten aanzien van roken bleek deze methode redelijk succesvol.

Maar zoals ik hierboven al heb aangegeven zal bewustmaking op het gebied van cultuur extra moeilijk zijn en ook is duidelijk geworden dat de auto op zeer veel verschillende manieren stevig in onze maatschappij geworteld is. Daarom zal ik nog een andere manier aangeven waarop cultuur mijns inziens veranderd kan worden, namelijk beïnvloeding door techniek. Ik kies onder meer voor deze manier om cultuur te beïnvloeden, omdat techniek ook een belangrijk onderdeel van onze cultuur is. Om veranderingen door te voeren moet ook aangesloten bij de bestaande situatie, in dit

geval de hedendaagse cultuur, anders zal een maatregel geen schijn van kans maken op relatief korte termijn veranderingen te weeg te brengen.

4.4.4 Culturele veranderingen door een technische maatregel

Het idee dat techniek de cultuur verandert is al even aan de orde geweest in het derde hoofdstuk. Bij de uitwerking van de vergelijking van de auto met een gotische kathedraal kwam naar voren dat levensstijlen en wensen zich opbouwen rond techniek. Techniek bepaalt voor een deel hoe mensen betekenis verlenen aan de wereld. Natuurlijk geldt de omgekeerde relatie ook, door cultuur wordt bepaald welke technieken wanneer een rol gaan spelen in een samenleving.

De auto zelf is één van de duidelijkste voorbeelden waarmee de stelling, dat cultuur door techniek wordt beïnvloed, kan worden ondersteund. Onze manier van leven wordt in grote mate bepaald door de auto. Hij geeft grote mogelijkheden en legt eveneens grote beperkingen op aan ons gedrag. De manier waarop betekenis aan bepaalde zaken wordt verleend is enorm veranderd.

Het begrip vrijheid maakt dit mooi zichtbaar. In de Franse Revolutie is er gestreden voor vrijheid, nummer één in het rijtje Liberté, Egalité en Fraternité en tot op de dag van vandaag behoren vrijheden tot de kern van de Nederlandse democratie. In de grondwet is bijvoorbeeld de vrijheid van meningsuiting vastgelegd.

Sinds de komst van de auto wordt hij vaak gekoppeld aan vrijheid. Als er maatregelen worden voorgesteld om het autogebruik (iets) te beperken, werpen de belangengroeperingen het argument in de strijd dat zij in hun vrijheid worden beperkt. Enkelen stellen zelfs het bezit van een auto gelijk aan vrijheid^{clxii}. De betekenis die aan het woord vrijheid wordt verleent is door de komst van de auto veranderd.

Techniek als beleidsmethode

In hoeverre techniek als beleidsmethode wordt gebruikt om culturele veranderingen tot stand te brengen is mij niet bekend. In de mij bekende literatuur heb ik er nauwelijks iets over gevonden. Het lijkt me een onderwerp dat belangrijk genoeg is voor verder onderzoek. Wel is het enkele keren genoemd als een mogelijk positief neveneffect.

In het stuk *De toekomst van de elektrische auto in Nederland* van Elzen en Schot wordt daarover een onderzoek van Turrentine en Sperling^{clxiii} aangehaald. Uit het onderzoek naar feitelijk autogebruikgedrag van bezitters van elektrische voertuigen bleek dat door het gebruik van de auto ook de preferenties wijzigen.

De elektrische auto heeft enkele andere eigenschappen dan een auto met een interne verbrandingsmotor. Een elektrische auto heeft niet zo'n grote actieradius en is minder snel, hij heeft daarentegen de voordelen dat hij geruisloos en milieuvriendelijk is en dat hij niet stinkt. Uit het onderzoek bleek dat door de introductie van een nieuw artefact ook de preferenties kunnen wijzigen: *'Gaven testpersonen vooraf aan dat de geringe actieradius en daarmee gepaard gaande inflexibiliteit van elektrische voertuigen een groot probleem vormde, na de test zagen ze hier geen barrière meer. Zij hadden hun gedrag aangepast aan technische beperking van EVs door een betere reisplanning.[...] De ontwikkeling van nieuwe evaluatiecriteria kan zelfs zover gaan dat ze tegen de bestaande benzinemotor gebruikt gaan worden. Zo kan de geur en het geluid van een benzinemotor als onuitstaanbaar worden ervaren, bijvoorbeeld vanwege de daarmee verbonden negatieve effecten*

op de gezondheid^{clxiv}.

Aan dit voorbeeld wordt duidelijk dat de invoering van een nieuwe techniek, in dit geval de elektrische auto, een verandering in de betekenis die mensen aan de auto toekennen kan veroorzaken. Bepaalde waarden worden minder belangrijk en andere, soms onverwachte waarden gaan een grotere rol spelen.

Als slotaccoord van deze scriptie zal ik een concreet voorbeeld van een technische maatregel geven. In de vorm van een gedachtenexperiment zal ik de mogelijke culturele veranderingen die deze maatregel kan hebben nagaan.

4.4.5 Beperking van het motervermogen

De technische beleidsmaatregel die ik voorstel is het beperken van het vermogen van personenauto's, het zogenaamde *engine downsizing*. Dit kan eventueel gecombineerd met een snelheidsbegrenzer worden ingevoerd. Met een snelheidsbegrenzer wordt in de auto zelf een bepaalde maximumsnelheid ingebouwd. Deze snelheid kan van overheidswege vastgesteld worden. Het kan de huidige maximumsnelheid van 120 km/uur zijn, maar het is ook mogelijk de grens lager te leggen.

Een moter met een beperkt specifiek vermogen een grens aan de maximumsnelheid, maar ook zaken als de acceleratiecapaciteit, de cylinderinhoud en de vermogen/gewichtverhouding worden beperkt^{clxv}. Het specifiek vermogen is het vermogen gerelateerd aan het gewicht van auto's. Dat het voor autofabrikanten mogelijk moet zijn om auto's met zo'n soort moter te bouwen leidt geen twijfel.

Voordelen van een auto met beperkt vermogen

De voordelen van het invoeren van het stellen van een maximum aan het specifiek vermogen van een auto zijn legio. In de eerste plaats zal het een bijdrage leveren aan verschillende milieudoelstellingen die door de overheid zijn gesteld. Ten eerste zal de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen verminderen. Een auto met een kleiner vermogen stoot, *ceteris paribus*, minder uit dan een auto met een groter vermogen. Dit effect zal groter zijn naar mate het maximale vermogen dat aan een auto gesteld zou worden kleiner is. Ten tweede zal de geluidsoverlast verminderen bij een kleiner vermogen. Auto's maken het meeste lawaai als ze snel optrekken en hard rijden. Ten derde zullen auto's zuiniger worden, waardoor het energieverbruik zal dalen. Op dit moment blijkt uit experimenten met zuinigheidsauto's in de afgelopen jaren dat auto's met een verbruik tussen de 1 op 30 en de 1 op 60 mogelijk zijn, met behoud van de tamelijk hoge prestaties^{clxvi}. Indien die prestaties lager komen te liggen door een maximum te stellen aan het vermogen, zal de zuinigheid waarschijnlijk nog aanzienlijk kunnen worden verbeterd.

In de tweede plaats zal een invoering van de vermogensbegrenzer ook een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers zal vermoedelijk dalen, omdat een ongeluk met een lagere snelheid gemiddeld minder ernstige gevolgen heeft. Ook de handelingssnelheid van automobilisten hoeft niet zo hoog te zijn als een auto minder snel gaat. Dit zou het gevolg kunnen hebben betekent dat er minder (dodelijke) fouten in het verkeer worden gemaakt. Tevens zullen mensen wiens handelingssnelheid iets lager ligt, zoals bij sommige ouderen of gehandicapten, niet zo snel van deelname aan het verkeer worden uitgesloten.

Tenslotte kan een vermogensbegrenzer nog onverwachte voordelen hebben, die misschien voortkomen uit culturele veranderingen. Op de culturele veranderingen die de invoering van een

vermogensbegrenzer tot gevolg zou kunnen hebben ga ik in de volgende subparagraaf in.

Culturele veranderingen door invoering van de vermogensbegrenzer

Om aan te geven tot welke culturele veranderingen de invoering van een auto met een beperkt specifiek vermogen zou kunnen leiden, zal ik gebruik maken van de analyse over de heersende cultuur die ik in paragraaf 3.3 heb gegeven. Aan de hand van de kenmerken van onze moderne tijd zal worden aangegeven waar een vermogensbegrenzer zou kunnen leiden tot een verandering van de cultuur. Ik zal de volgorde van het derde hoofdstuk aanhouden.

Als eerste kenmerk van de huidige cultuur behandelde ik in paragraaf 3.3 de technologie. Eén van de eigenschappen van de moderne techniek, door Ellul naar voren gebracht, is het feit dat alles wat technisch mogelijk is ook moet kunnen. Die ontwikkeling is in het autogebruik ook te zien geweest. Auto's hebben in de loop van de tijd hun voornaamste verbeteringen gekend op het gebied van kracht, vermogen en weggedrag. De techniek wordt zo ver mogelijk ontwikkeld, waarbij de enige beperking die wordt opgelegd de economische is. Deze wordt uiteraard mede bepaald door de wensen van de consument. Deze wensen probeert de autoindustrie dan ook via reclame te beïnvloeden. Uiteindelijk heeft de ontwikkeling in deze richting ertoe geleid dat bijna alle auto's in ieder geval een snelheid van 160 km/uur kunnen halen.

De invoering van een auto met een beperkt vermogen zou deze spiraal doorbreken. Het feit dat er een maximum snelheid bestaat in Nederland is voor fabrikanten immers geen reden om auto's te maken die niet harder kunnen dan de maximumsnelheid. Het invoeren van een vermogensbegrenzer zou dus tot een cultuurverandering kunnen leiden, omdat de onbeperkte technische mogelijkheden aan banden worden gelegd. Het opvallende van deze methode is dat dit wel gebeurt door autofabrikanten voor een technologische uitdaging te stellen. Bij de ontwerpafdeling hoeven geen massa-ontslagen te vallen, men krijgt alleen te maken met andere ontwerpeisen.

Het is mogelijk dat als de autofabrikanten zich niet meer kunnen onderscheiden op de grootte van het vermogen van de auto, dat ze dat dan op andere punten proberen. Misschien worden milieuvriendelijkheid en zuinigheid dan wel belangrijke onderscheidingspunten in de onderlinge concurrentiestrijd. Op dit moment is deze ontwikkeling te zien op het gebied van veiligheid. Jarenlang waren snelheid en comfort de belangrijkste verkoopargumenten, terwijl de laatste jaren veiligheid voor de automobilist (niet voor de andere weggebruikers) een belangrijk verkoopargument is geworden. De ontwikkeling van het Anti-Blokkeer-Systeem, de verbeterde kooiconstructie en de de airbag zijn hiervan het gevolg (**zie illustratie Audi reclame**)

Het tweede kenmerk van de moderniteit dat in het derde hoofdstuk naar voren kwam hield verband met de veranderende verhouding ten opzichte van ruimte en tijd. Met betrekking tot de tijd bleek dat de moderne mens meestal haast heeft. Omdat hij denkt dat een dag nooit meer terug komt voelt hij zich opgejaagd. Hij zal dus proberen sneller te gaan.

Bij de invoering van een auto met beperkt vermogen kan hij zich niet meer voortbewegen met die snelheid die hij is gewend, zeker niet als het beperkte vermogen gecombineerd wordt met een snelheidsbegrenzer. Als blijkt dat het niet meer mogelijk is om harder te rijden, zal de houding van de mens vermoedelijk ook veranderen. Hij zal zich bij dit feit (moeten) neerleggen en de reis op een andere manier gaan beleven. Treinreizigers die wat langere afstanden afleggen zijn bijna zonder uitzondering minder opgejaagd dan de gemiddelde automobilist. De passagier in de trein (of het vliegtuig) doet een dutje, leest een boek, maakt een praatje of bereidt een vergadering voor. Voor al

deze activiteiten is een bepaalde rust nodig. Het is mogelijk dat de automobilist zich in een auto met een beperkt vermogen minder opgejaagd zal voelen. Hij kan niet meer zo heel snel overal langs zoeven, maar ook erg snel optrekken kan wordt met een kleiner vermogen onmogelijk.

Ten derde kwam het aspect van de beheersing aan bod. De moderne mens heeft de wil in zich om alles te beheersen. Dit kan onder meer worden bereikt door macht, macht ten opzichte van de machine, de ruimte en andere automobilisten. Dit machtsstreven wordt verminderd door de invoering van een auto met een beperkt vermogen. Natuurlijk behoudt de automobilist de macht over zijn machine, maar die machine is minder sterk. Hij beheerst minder paardekrachten dan voorheen. Ook blijft een automobilist heerser over ruimte en tijd. Alleen geldt ook dit in mindere mate. Afstanden zijn niet meer zo snel te overbruggen als met een auto die 60 km/uur harder kan (als er tenminste geen files staan, in dat geval maakt het niet uit).

Als het vermogen van alle auto's is begrensd, betekent dat ook dat de ene auto niet veel harder kan dan de andere. De driebaansnelweg zal niet meer zo duidelijk onderverdeeld zijn in een rechterbaan voor vrachtauto's en kneusjes, de middelste voor de modale personenauto's en de rechterrijstrook voor de heersers van de weg. De auto als machtsmiddel zal behoorlijk aan waarde inboeten.

Het vierde kenmerk van de cultuur dat ik heb onderscheiden is de vooruitgang. Onze moderne tijd wordt gekenmerkt door het ideaal van vooruitgang. Onder dit kenmerk heb ik de behoefte aan snelheid geschaard. De relatie is in dit geval heel duidelijk. Een auto met een beperkt vermogen legt grenzen op aan de snelheidswens die de moderne mens koestert.

Een tweede eigenschap die ik onder het kopje vooruitgang heb genoemd was de wens naar het nieuwe, onder meer uitmondend in het consumentisme. Op dit moment is het zo dat mensen een nieuwe auto kopen, omdat ze vinden dat de oude verouderd is. Vaak wordt een auto gekocht die niet alleen nieuwer en mooier is, maar ook sneller. Eén van de aspecten die maakt dat een nieuwe auto beter is dan de vorige is het feit dat de auto sneller kan.

Het laatste kenmerk dat in het derde hoofdstuk is behandeld is onafhankelijkheid. Daar is ingegaan op het belang dat in onze cultuur aan vrijheid wordt toegekend. De invoering van een auto met een beperkt vermogen wordt ervaren als een beperking van de vrijheid van de automobilist. Wat betreft de maximumsnelheid is er echter sprake van een beperking is van de vrijheid om de wet te overtreden. Eerder heb ik al aangegeven dat het begrip vrijheid door de komst van de auto is veranderd. Misschien krijgt het begrip wat meer van zijn oude betekenis terug.

In de desbetreffende paragraaf ben ik ook ingegaan op de individualisering en de auto als statussymbool. Door auto's op het punt van vermogen allemaal gelijk te maken vervalt een mogelijkheid om de individualiteit uit te drukken via deze eigenschap van de auto. Daarom zal de auto op dat gebied als statussymbool aan betekenis inboeten.

De invoering van een auto met een beperkt vermogen

De vraag die nu opkomt is hoe een auto met een beperkt vermogen, eventueel aangevuld met snelheidsbegrenzer ingevoerd kan worden. Daarvoor is het verstandig te kijken naar de belemmeringen die zouden kunnen optreden. Zoals ik al heb aangegeven zijn er op technisch gebied geen grote moeilijkheden. Op dat vlak zijn weinig belemmeringen te verwachten.

Het is niet waarschijnlijk dat de automobielfabrikanten uit eigen beweging een auto met een beperkt

vermogen op de markt gaan brengen. Tot nu toe is dat in ieder geval nog niet gebeurt en daarvoor zou een cultuuromslag bij zowel de fabrikanten als de consumenten nodig zijn. Het lijkt me evenzeer vrij onwaarschijnlijk dat er van de kant van de consumenten een grote vraag naar auto's met een beperkt vermogen ontstaat.

Dit houdt in dat een vermogensbegrenzer vermoedelijk alleen zal worden ingevoerd als de overheid daartoe een maatregel uitvaardigt. De vraag is natuurlijk of zij dit zal doen.

Het invoeren van een auto met een beperkt vermogen als beleidsmaatregel heeft enkele voordelen. Het is relatief makkelijk in te voeren en te controleren. Er kan de autofabrikanten simpelweg een verbod op auto's worden opgelegd. Het is vermoedelijk verstandig dit in fases in te voeren, vergelijkbaar met de invoering van de katalysator. Met betrekking tot het eigenhandig opvoeren van de motor zal een controle tijdens de APK, gecombineerd met duidelijke en zware sancties bij overtreding voldoende moeten zijn voor de handhaving van de maatregel.

De maatregel is ook goed aan de bevolking uit te leggen. Ten eerste door aan te geven wat de grote voordelen van een auto met beperkt vermogen is, voor Nederland op nationaal niveau. Ten tweede is het zo dat de beperking van de maximumsnelheid al in de wet is vastgelegd. Het is eigenlijk wonderlijk dat er apparaten te koop zijn die gemaakt zijn om de wet te overtreden. De vergelijking met het verbod op de verkoop van wapens dringt zich hier op. In Nederland is het recht om te schieten voorbehouden aan enkele specifieke groepen als het leger en de politie. Voor de rest van de bevolking is dat verboden. Omdat met een wapen door de rest van de bevolking alleen maar de wet kan worden overtreden is de verkoop van vuurwapens verboden.

Dezelfde redenering kan worden opgebouwd met betrekking tot de verkoop van auto's die harder kunnen dan de maximum snelheid. Ook hier zou het goed zijn om voor enkele groeperingen uitzondering te maken, zoals brandweer, politie en ambulance. Voor het gros van de bevolking komt te hard rijden neer op een overtreding van de wet, met ook veel dodelijke gevolgen. Het aantal verkeersslachtoffers is een veelvoud van het aantal moorden dat wordt gepleegd, hoewel de verkeersongevallen niet allemaal aan een te hoge snelheid te wijten zijn.

De andere voordelen die een groter vermogen levert, zoals het snel optrekken of inhalen, zijn mijns inziens geen waarden die voor mensen van essentieel belang zijn.

Eigenlijk verbaas ik me over het feit dat de maatregel nog niet is ingevoerd. Daarvoor geeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf een verklaring. In de brochure *De stem van de zwijgende meerderheid*^{cxlii} komt naar voren dat de veranderingsbereidheid van de burgers door de politiek te laag wordt ingeschat. In deze brochure is aan opinieleiders^{cxliii} gevraagd wat zij dachten dat burgers zouden antwoorden op bepaalde vragen. Hieruit bleek dat er een groot verschil bestond tussen wat opinieleiders dachten dat burgers zouden zeggen en wat ze daadwerkelijk dachten. Zo stemde bijvoorbeeld 85% van de burgers in met de uitspraak dat in het verkeers- en vervoersbeleid het openbaar vervoer voorrang diende te krijgen, ook wanneer dit ten koste zou gaan van de auto. De opinieleiders hadden dit percentage geschat op 46%. Hieronder volgen enkele statistieken uit het desbetreffende rapport, waar bij de gedachten van de opinieleiders met een ballonnetje zijn aangegeven.

cxlii.SVV II, p. 14

cxliii.Kroon, *Paper t.b.v Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1992*, p.4.

cxliv.Kroon, id. p. 5.

- cxlv.Kroon, id. p.6
- cxlvi.RIVM, Nationale milieuverkenning 3, 1993- 2015, p.40.
- cxlvii.RIVM, id, p.43
- cxlviii.Peeters, *Schoon op weg*, p.10
- cxlix.Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Rijksbegroting 1992, Hoofdstuk XII, Verkeer en waterstaat*, p.17.
- cl.Gross en Rayner, id., p.3.
- cli.Tijdens de eerder aangehaalde studiedag benadrukte een beleidsmedewerker van VROM (Martin Kroon) enkele culturele punten en ook werden door de actoren de culturele termen vrijheid en individualiteit als verklaring voor de groei van het autogebruik genoemd.
- clii.Open universiteit, *Politicologie*, p.25.
- cliii.Douglas, M., in inleiding van Gross en Rayner, id., p. xix.
- cliv.Goudsblom, *Nihilisme en cultuur*, p.79.
- clv.Zie b.v. Vleggeert, *Kinderarbeid in Nederland*
- clvi.Rooijers en Steg, *De rol van gewoontegedrag bij vervoermiddelkeuze*, hoofdstuk 4.
- clvii.Rooijers en Steg, id., p.42.
- clviii.Rooijers en Steg, id. p. 40.
- clix.Hogehuis noemt het in *Wat beweegt ons?* op p.60, waar hij ook verwijst naar anderen als van den Doel, Ester, van Asperen, Schmidt en van der Pot.
- clx.Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen*, p.47.
- clxi.Illich, id., p.64.
- clxii.Aldus Etienne Vermeersch op een lezing van de KIVI, die op 1 september 1993 in Utrecht gehouden is. Vermeersch is een milieufilosof en ondermeer bekend van zijn boekje *De ogen van de panda*.
- clxiii.Turrentine en Sperling, *How far can the Electric Vehicle market go on 100 miles?*, p.259-269.
- clxiv.Elzen en Schot, *De toekomst van de elektrische auto in Nederland*. p.27
- clxv.Kroon, id. p.18
- clxvi.Kroon, id. p.19
- clxvii.Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *De stem van de zwijgende meerderheid, hoe staan Nederlanders tegenover het verkeersbeleid?*.
- clxviii.Hiermee worden sleutelfiguren uit de politiek, publiciteit en het beleid bedoeld

5 AANBEVELINGEN EN CONCLUSIES

5.1 Conclusies

De belangrijkste conclusie dient een antwoord te geven op de vraag in hoeverre de hypothese juist is. Daarom zal ik de hypothese die aan dit verslag ten grondslag ligt nog even in herinnering roepen:

Een cultuur-filosofische analyse van het autobezit en -gebruik geeft waardevolle inzichten met betrekking tot het probleem dat het terugdringen van (de groei van) het autogebruik vormt.

Uit deze scriptie volgt dat de hypothese juist is. Daarvoor zijn enkele tussenstappen genomen die op zichzelf ook het vermelden waard zijn. Ik zal in volgorde van de hoofdstukken de verschillende conclusies vermelden.

Uit het eerste hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat de problemen die het autogebruik met zich mee brengt en de groei zoals die voorspelt is dienen te worden voorkomen. Ten tweede blijkt de groei van het autogebruik met de maatregelen zoals die tot nu toe worden genomen, moeilijk terug te dringen.

In het tweede hoofdstuk is gevraagd naar verklaringen van de groei van het autogebruik uit monden van enkele actoren op het gebied van het verkeer- en vervoersbeleid. Er waren drie categorieën van argumenten te onderscheiden, het politieke beleid, maatschappelijke ontwikkelingen en de aantrekkelijkheid van de auto. Hoewel dit op zich juiste verklaringen waren gaven ze geen voldoende antwoord op de vraag naar de groei van het autogebruik.

In het derde hoofdstuk is op zoek gegaan naar een aanvullende verklaringen voor de groei van het autogebruik door een cultuur-filosofische analyse. Daaruit bleek dat de auto op vele punten naadloos aansloot bij de heersende moderne cultuur, waardoor de groei en de problemen die het terugdringen van de groei opleveren beter kunnen worden begrepen.

In het vierde hoofdstuk wordt gekeken naar de beleidsconsequenties die hieruit kunnen worden getrokken. Omdat de heersende cultuur een belemmering vormt voor het terugdringen van het autogebruik, zal moeten worden geprobeerd de cultuur op dit punt te veranderen. Geconcludeerd werd dat dit zowel noodzakelijk als mogelijk is. Tenslotte zijn twee methoden genoemd waarop die cultuurverandering kan worden bereikt, door bewustmaking of via een voertuigtechnische maatregel. Van beide zijn de voor- en nadelen kort besproken en geconcludeerd is dat met name de laatste methode nieuwe mogelijkheden biedt. Daarom is dit met het concrete (gedachten)voorbeeld van een auto met een beperkt specifiek vermogen uitgewerkt. Hieruit kan tenslotte worden geconcludeerd dat dit de moeite van het invoeren waard zal zijn.

5.2 Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn verspreid door de scriptie te vinden. Grofweg kunnen er twee soorten aanbevelingen onderscheiden worden, de aanbevelingen voor verder onderzoek en de aanbevelingen voor het verkeer- en vervoersbeleid.

De aanbevelingen voor het verkeer- en vervoersbeleid zal ik als eerste op een rijtje zetten:

- *Er dient een verkeer- en vervoersbeleid te komen waarin met culturele aspecten worden meegenomen, ten eerste dient de invloed van cultuur te worden erkend en ten tweede dient er beleid te worden gevoerd op dat punt;
- *Er dient een maximum gesteld worden aan het vermogen van een personenauto, liefst in combinatie met een snelheidsbegrenser.

Onderzoeksaanbevelingen: Er dient verder onderzoek te worden gedaan naar:

- *de gevolgen op het autoverkeer en -gebruik van beleidsbeslissingen die op andere vlakken liggen;
- *een maatschappelijk-culturele geschiedenis van het autogebruik in Nederland;
- *de vraag in hoeverre cultuur (ook op andere gebieden dan het autogebruik) een belemmering vormt voor beleid of het uitvoeren daarvan;
- *de mogelijke beleidsmaatregelen die er zijn om cultuur (specifiek rondom de auto) te veranderen;
- *de vraag of een technische beleidsmaatregel inderdaad een (kleine) cultuurverandering tot gevolg kan hebben, in dit concrete geval betekent dat een onderzoek naar de culturele veranderingen ten gevolge van het invoeren van een auto met een beperkt vermogen;
- *de acceptatie van een personenauto met een motor met een beperkt vermogen.

BRONNEN

Achterhuis, H.J., *De cultuur van de mobiliteit*, lezing ter gelegenheid van de contactdag Rijkswaterstaat-Shell, Amsterdam, 1991.

Achterhuis, H.J., *De illusie van groen, Over milieucrisis en de fixatie op techniek*, Amsterdam, 1992.

Achterhuis, H.J., *Het rijk van de schaarste, van Thomas Hobbes tot Michel Foucault*, 2^e druk, Utrecht, 1988.

Achterhuis, H.J., *Maat van de techniek*, Baarn, 1992.

Amstel, A.R. van e.a., *Vijf visies op natuurbehoud en natuurontwikkeling: Knelpunten en perspectieven van deze visies in het licht van de huidige maatschappelijke ontwikkelingen*, publicatie RMNO; nr. 30, Amsterdam etc., 1988.

Asperen, G.M., *Tussen coöperatie en conflict. Een inleiding in de sociale filosofie*, Assen/Maastricht, 1986.

Baars e.a. *Het ruimtelijk beleid in Nederland, een analyse van de drie nota's ruimtelijke ordening*, Utrecht, 1974.

Bakker, R.C.L., *'Een overdrachtsbelasting op personenauto's*, Economisch Statistische Berichten, jaargang 73 (1988), p. 357-362.

Barthes, R., *Mythologieën*, Amsterdam, 1975, vertaling van *Mythologies*, Parijs, 1957.

Baudet, H., *Een vertrouwde wereld: 100 jaar innovatie in Nederland*, Amsterdam, 1986.

Bijker, W.E., T.P. Hughes en T.J. Pinch (red.), *The social construction of technological systems, New directions in the sociology and history of technology*, Massasuchetts, 1987

Blaas, E.W., J.M. Vleugel, E. Louw, T. Rooijers, *Autobezit, autogebruik en rijgedrag, determinanten van het energiegebruik bij personen-automobiliteit*, nummer 14 in de reeks Infrastructuur, transport en logistiek, Delft, 1992.

Boer, T. de, *Grondslagen van een kritische psychologie*, Baarn, 1980.

BOVAG, *Goed kan nog beter, De resultaten van het nieuwste ledenonderzoek. Het krachtige beleid voor de komende jaren*, Bunnik, 1992.

BOVAG, *Honderd vragen over de auto*, Amsterdam, 1990.

BOVAG-RAI, *Kanttekeningen bij de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening*, Bunnik, 1990.

Braak, H. van de, *Een wild dier, de auto als lustobject*, Amsterdam, 1991

Bruijn, J.A. de, *Economische Zaken, profiel van een ministerie*, 's Gravenhage, 1989.

Centraal Bureau voor de Statistiek, *Auto's in Nederland, cijfers over gebruik, kosten en effecten*, Den Haag, 1992.

Centrum voor energiebesparing en schone technologie, *Waardering van de negatieve effecten van het autoverkeer*, onderzoek in opdracht van Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies, Delft, 1988.

Chapman, T., *Fast car, op Tracy Chapman*, Elektra, New York, 1988, [geluidsdrager].

Christophe, F., *Polytechnisch Weekblad, Nieuws voor ingenieurs*, Rijswijk, 1993.

Collett, P. en P. Marsh, *Driving passion. The psychology of the car*, Londen, 1986.

Commissie van de Europese gemeenschappen, *Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu. Een strategie van de Gemeenschap gericht op een milieuvriendelijke ontwikkeling van het vervoer ('duurzame mobiliteit')*, Brussel, 1992.

Cramer, J., *De groene golf, geschiedenis en toekomst van de Nederlandse milieubeweging*, Amsterdam, 1989.

Descartes, R., *Meditaties, over de eerste filosofie waarin het bestaan van God en het onderscheid tussen menselijke ziel en lichaam wordt bewezen*, Meppel, 1987, vertaling van *Meditationes de prima philosophia*, Parijs, 1641.

Descartes, *Oevres philosophiques (1638-1642) Tome II*, met Franse en Latijnse tekst, bewerkt door F. Alquié, Parijs, 1967.

Descartes, R., *Over de methode: Inleiding over de methode: Hoe zijn verstand goed te gebruiken en de waarheid te achterhalen in de wetenschappen*, Meppel, 1979, vertaling van *Discours de la methode*, Leiden, 1637.

Doel, J. van den, *Democratie en welvaartstheorie. Een inleiding in nieuwe politieke economie*, Alphen aan de Rijn, 1975.

Douglas, M., *Introduction*, in: *Measuring Culture, A paradigm for the analysis of social organisation* van J.L. Gross en S. Rayner, New York 1985.

Elzen, B., J.Schot en R. Hoogma, *Strategies for influencing the car system*, Enschede/Nijmegen, 1993.

Elzen, B. en J. Schot, *De toekomst van de elektrische auto in Nederland (conceptrapport)*, Enschede/Nijmegen, 1992.

- Ester, P., *Consumer behavior and energy consumption. A policy-oriented field experimental study on the effectiveness of behavioral interventions promoting residential energy conservation*, proefschrift, Rotterdam, 1984.
- Flink, J.J., *The Automobile Age*, Cambridge, MIT-press, 1988.
- Geertz, C. *The interpretation of cultures: selected essays*, London, 1975.
- Gehlen, A., *Man in the age of technology*, New York, 1980.
- Groep Transport 2000, *Het vervoer in een snel veranderend Europa, op weg naar een netwerk van vervoerssystemen*, Brussel 1992.
- Gross, J.L. en Rayner, S., *Measuring culture: a paradigm for the analysis of social organization*, New York, 1985.
- Goudsblom, J., *Nihilisme en Cultuur, Europese ideeën geschiedenis in een sociologisch perspectief*, Amsterdam, 1987.
- Hague Consulting Group, *Onderzoek mobiliteitseffecten van het experiment telewerken*, Den Haag, 1991.
- Halliwell, L., *Halliwell's filmguide*, London, 1989.
- Hård, M. en A. Knie, *The ruler of the game: The defining power of the standard automobile*, Göteborg, Berlijn, 1993.
- Heidegger, M., *Die Technik und die Kehre*, Tuebingen, 1962.
- Hogenhuis, C.T., 'De mythe van de mobiliteit, grenzen aan het autoverkeer: aantasting van mobiliteit?', In: M. Thung (red.) *Blijven we grenzen verleggen?*, Den Haag, 1991, p. 52-64.
- Hogenhuis, C.T., *Wat beweegt ons?, Over verkeer, milieu, mens en ethiek*, uitgave MCKS, Delft, 1991.
- Hughes, T.P., *Networks of power: electrification in western society 1880-1940*, Baltimore, 1983.
- Illich, I., *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen, onze verkeer-de wereld*, 2^e druk, Baarn, 1980, vertaling van *Energy and equity*, Mexico, 1973.
- Katteler, H. en Pas, B. *Beïnvloeding van automobiliteit via informatie, een experimenteel onderzoek naar het effect van informatieverschaffing*, Nijmegen. 1991.
- Kline, R. en T. Pinch, *Taking the black box off its wheels: The social constuction of the American rurual car*, Cornell, 1993

- Koopman, G.J. *Onderzoeksmemorandum: Het Nederlandse personenvervoer op lange termijn*, CPB Den Haag, 1992.
- Kroon, M.C., *Paper ten behoeve van Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1992 (à titre personnel)*, Den Haag, 1992.
- Kroon, M., *Onderzoeksbehoeften vanuit het beleid*, uittreksel van lezing gehouden tijdens Sociaal-wetenschappelijk forum mobiliteit en transport, 25 mei 1993, ongepubliceerd.
- Kundera, M., *Onsterfelijkheid*, Baarn, 1990, vertaling van *Nesmrtelnost*, Parijs, 1990.
- Kuypers, G., *Beginnelsen van beleidsontwikkeling*, Muiderberg, 1980.
- Lemaire, T., *Binnenwegen, Essays en excursies*, Baarn, 1988.
- Lemaire, T., *Filosofie van het landschap*, Baarn, 1970.
- Marx, K. en F. Engels, *De Duitse ideologie, deel I: Feuerbach*, Nijmegen 1972, vertaling afkomstig uit *Ueber Ludwig Feuerbach*, Leipzig, 1970.
- Meerens, H.F., *Reiskostenvergoedingen en fiscale vrijstellingen in verkeer en vervoer, omvang en effecten*.
- Nouwen, P.A., *Het dilemma van mobiliteit, milieu en economie, over verantwoord kiezen*, Rotterdam, 1992.
- Open Universiteit, *Politologie leereenheden, Politieke stromingen*, Heerlen, 1986.
- Parsons, T.P., *The social system*, Londen, 1952.
- Parsons, T.P. en E.A. Shils (red.), *Toward a general theorie of action*, Cambridge, 1951.
- Peeters, P.M., *Schoon op weg. Naar een trendbreuk in het personenvervoer*, Milieudefensie, Amsterdam, 1988.
- PMR, *Rapport van de Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad en Aanvullend rapport*, Den Haag, 1987.
- Popper, K., *The logic of scientific discovery*, Londen, 1968.
- Pot, J.H.J. van der, *Die Bewertung des technischen Fortschritts: eine systematische übersicht der Theorien*, Assen, 1985.
- Prisma, *Prisma van de filosofie, filosofen en filosofische begrippen verklaard*, Utrecht, 1990
- Reed, L., *Between thought and expression*, New York, 1991.

- Reggio, G., *Koyaanisqatsi*, Verenigde Staten, 1983, [Speelfilm].
- RIVM, G.P. van Wee, R. Thomas, H.C. Eerens, K. van Velze, *Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning 2 1990-2010*, Bilthoven, 1992.
- RIVM, *Nationale Milieuverkenning 3, 1993-2015*, Alphen aan de Rijn, 1993.
- Rosengren, A., *Some notes on the male motoring world in a Swedish community*, Nordiska museet, Stockholm, 1993.
- Sachs, W., *Die Liebe zum Automobil, ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*, pocketuitgave 1990, Hamburg, 1984.
- Schaap e.a. *Een eeuw wijzer 1883-1983, 100 jaar Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*, Den Haag, 1983.
- Schellens, P.J. en G. Verhoeven, *Argument en tegenargument. Een inleiding in de analyse en beoordeling van betogende teksten*, Leiden, 1988.
- Schmidt, T., *Gedragsbeïnvloeding van de automobiliteit*, Leiden, 1988.
- Schoorlemmer, A., *Op weg naar minder kilometers, evaluatieonderzoek naar de actie Halveer het autoverkeer*, Amsterdam, 1992.
- Sorensen, K.H., *The Norwegian car, The cultural adaption and integration of an imported artefact*, In: A.J. Berg en K.H. Sørensen, *Technology and everyday life: Trajectories and transformations*, Oslo, April, 1990.
- Sociaal en cultureel Planbureau, Batenburg, R.S. en Knulst, W.P., *Sociaal-culturele beweegredenen, Onderzoek naar de invloed van veranderende leefpatronen op de mobiliteitsgroei sinds de jaren zeventig*, Rijswijk, 1993.
- Soest, J.P. van, in: *Wetenschap en Samenleving*, jaargang 44, nr. 5, 1992.
- Springsteen, B., *Born to run*, New York, 1975, [Geluidsdrager].
- Stichting Natuur en Milieu en het Wereld Natuur Fonds, T. Hafmans, *Auto en milieu*, Nijmegen, 1991.
- Stichting Natuur en Milieu, W.J. van Grondelle, *Commentaar op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a*, Utrecht, 1988.
- Stichting Natuur en Milieu, W.J. van Grondelle, *Comment of Stichting Natuur en Milieu on the report 'Transport in a fast changing Europe', An integrated strategy for transport and environment in Europe*, Utrecht, 1991.

Straaten, J van der, *Zure regen, economische theorie en het Nederlandse beleid*, proefschrift Tilburg, Utrecht, 1990.

Tijmes, P., *Arnold Gehlen, het antropologisch vertrekpunt*, In H.J. Achterhuis (red.), *De maat van de techniek*, Baarn, 1992.

Tijmes, P., *Jacques Ellul: autonome techniek*, in H.J. Achterhuis, *De maat van de techniek*, Baarn, 1992.

Tijmes, P., *Martin Heidegger: techniek als metafysica*, in H.J. Achterhuis (red.), *De maat van de techniek*, Baarn, 1992.

Turrentine, T. en D. Sperling, *How far can the Electric Vehicle market go on 100 miles?*, In: *The Urban Electric vehicle*, OECD, Parijs, 1992.

Tweede Kamer, *Nota rijsnelheden*, vergaderjaar 1987-1988, nr. 20366, Den Haag, 1988.

Tweede Kamer, *Nota Energiebesparing*, vergaderjaar 1989-1990, nr. 21570, Den Haag, 1989.

Vereniging Milieudefensie, *Bundel Verkeer en milieu*, Amsterdam, 1992.

Verkeer en Waterstaat, *Rijksbegroting 1992, Hoofdstuk XII, Verkeer en Waterstaat*, 22 300 XII, Den Haag, 1991.

Verkeer en Waterstaat, VROM, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel a: beleidsvoornemen*, Tweede Kamer Vergaderjaar 1988-1989, 20922, Den Haag, 1989.

Verkeer en Waterstaat, VROM, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel d: regeringsbeslissing*, Tweede Kamer Vergaderjaar 1989-1990, 20922, Den Haag, 1990.

Verkeer en Waterstaat, VROM, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel e: na parlementaire behandeling vastgestelde pkb*, Tweede Kamer Vergaderjaar 1990-1991, 20922, nrs. 103-104, Den Haag, 1991.

Verkeer en Waterstaat, VROM, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; de hoofdlijnen*, Den Haag, 1990.

Verkeer en Waterstaat, *De stem van de zwijgende meerderheid, Hoe staan Nederlanders tegenover het verkeersbeleid?*, Den Haag, 1992

Verkeerskundig Studiecentrum, E.M. Rooijers en E.M. Steg, *De rol van gewoonte(-gedrag) bij vervoermiddelkeuze*, Haren, 1991.

Vermeersch, E., *De ogen van de panda*, Brugge, 1988.

Verontruste leden ANWB, *De auto en het milieu, de ANWB en zijn verontruste leden*, Nijmegen, 1992.

Vleggeert, J.C. *Kinderarbeid in Nederland 1500 - 1874, van berusting tot beperking*, Assen, 1964.

Vries, G. de, *De ontwikkeling van de wetenschap, Een inleiding in de weteschapsfilosofie*, Groningen, 1985.

V & R O, *Derde nota ruimtelijke ordening*, Den Haag, 1974.

VROM, *Op weg naar 2015, Vierde nota over de ruimtelijke ordening*, deel a: beleidsvoornemen, Den Haag, 1988.

VROM, *Nationaal Milieubeleidsplan plus*, Den Haag, 1990.

Weber, M., *Wetenschap als beroep en roeping*, Alphen aan de Rijn, 1970, vertaling van *Wissenschaft als Beruf, Aufsätze zur Wissenschaftslehre*, Tuebingen, 1922.

World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, (Brundtland rapport), Oxford, 1987.

BIJLAGE 1 OVERZICHT MILIEUPROBLEMEN

Afkomstig uit de Nationale Milieuverkenning 3, 1993 - 2015.

1.1 Doelstellingen en raming milieubelasting van het thema klimaatverandering en aantasting ozonlaag

1.2 Doelstelling en raming miliebelasting van het thema verzuring

1.3 Doelstelling en raming milieubelasting van het thema verspreiding

1.4 Doelstelling en raming milieubelasting van het thema verstoring

BIJLAGE 2 SCHEMA'S ACTOREN

Bijlage 2.2 Nederlandse overheid

Belangen en standpunt	Positieve kanten	Problemen	Oorzaken/belemmeringen	Maatregelen/oplossingen
Ontwikkeling van Nederland in het kader van de duurzame ontwikkeling Nederland Distributieland, goede aan- en afvoer lijnen mainports standpunt: primaat is gelegd bij een duurzame samenleving en binnen de grenzen hiervan het verzekeren van een goede bereikbaarheid	mogelijkheid van verplaatsing groot goed voor bevolking transport van levensbelang voor onze economie	bereikbaarheid in gevaar leefbaarheid in gevaar verkeersslachtoffers	deconcentratiebeleid demografische ontwikkelingen hoge emancipatiegraad Stijging van het inkomen en de relatief lage prijs van het vervoer veel meer investeringen in de infrastructuur voor het wegverkeer dan in het openbaar vervoer	concentratie wonen, werken en recreëren verbeteren openbaar vervoer (reistijd en betrouwbaarheid) stimuleren fietsgebruik ontmoedigen autogebruik in de steden b.v. binnenstad autovrij, parkeerbeleid flexibele werktijden prijsbeleid, carpooling Stimuleren tele-ontwikkelingen en sociaal-economische ontwikkelingen als flexibele werktijden e.d.

Bijlage 2.3 ANWB

Belangen en standpunt	Positieve kanten	Problemen	Oorzaken/belemmeringen	Maatregelen/Oplossingen
waarborgen van adequate verplaatsingsmogelijkheden standpunt: Geen volumebeleid, wel verandering modal split om niet noodzakelijk verkeer tegen te gaan. Vooraf zorgen dat vervoerssysteem niet overbelast raakt, dus wel investeren in infrastructuur	grotere welvaart meer vrijheid meer ontplooiingskansen verrijking bestaan	Overbelast vervoerssysteem kwaliteit leefomgeving	hoger inkomen individuele wijze van transport verkeerde mentaliteit m.b.t. vervoerskeuze	mentaliteitsverandering (mee laten wegen collectieve belangen) samenwerking en consensus als voedingsbodem voor nieuwe maatschappelijke normen technische maatregelen stimuleren door fiscale voordelen 'schone' auto's kostenverhouding gebruik/bezit veranderen, zodat onnodig gebruik wordt tegengegaan investeren in de infrastructuur stimuleren fiets en o.v. betere informatievoorziening o.v.

Bijlage 2.4 Milieubeweging

Belangen	Positieve kanten	Problemen	Oorzaken/belemmeringen	Maatregelen/Oplossingen
Schoner milieu Duurzame samenleving standpunt: autoverkeer sterk beperken, forceren trendbreuk naar openbaar vervoer en de fiets	auto is een populair vervoermiddel: gevoelsmatig: privacy onafhankelijkheid, rijplezier, status rationeel: reistijd, gemak, van deur tot deur	milieuproblemen verkeersveiligheid	demografische factoren inkomensontwikkeling ruimtelijke structuur vaak maatschappelijke noodzaak auto vaak gunstiger dan openbaar vervoer	sterke verbetering van het openbaar vervoer (verdrievoudiging van de capaciteit) en fiets ontmoedigen auto door op alle nivo's door o.m.: verhogen brandstofprijs parkeerbeleid wetgeving carpooling ruimtelijke ordening

Bijlage 2.5 BOVAG

Belangen en standpunt	Positieve kanten	Problemen	Oorzaken/belemmeringen	Maatregelen/oplossingen
Gunstig ondernemersklimaat voor BOVAG-leden Standpunt: De auto wordt ten onrechte als belangrijke milieuvervuiler aangemerkt en wordt als melkkoe gebruikt	grote rol economie	milieuproblemen	de groei van het autogebruik wordt niet als probleem gezien en de vraag naar oorzaken daarvan is daarom niet van belang	technologische verbeteringen aan de auto bevorderen fietsverkeer stimuleren carpooolen variabilisatie autokosten in Europees verband invoeren combikaart verkleinen woon-werk-afstand

BIJLAGE 3 ADVERTENTIE COLLECTIE AUTO'S

BIJLAGE 4 DE AUTOLOZE ZONDAG

