



EINDE VAN HET AUTOTIJDPERK



Het autoverkeer zal niet meer groeien en bereikbaarheid binnen de grote steden is belangrijker dan het verbreden van snelwegen. In zijn boek *Nieuwe Mobiliteit* kegelt Arie Bleijenberg menig heilig vervoershuisje omver.

Bleijenberg is geen man van grote betogen, doorwrochte analyses of eindeloze feitjes. Zijn stijl is meer die van 'het is zoals het is'. En dat is ook wat zijn boek *Nieuwe Mobiliteit* uitstraalt. In nog geen honderd pagina's poneert hij de ene na de andere soms boude stelling, alsof het hem erom te doen is de lezer lekker te provoceren. Maar probeer een tegenargument te verzinnen en dan blijkt Bleijbergs redenering best wel steekhoudend. Zijn royaal geïllustreerde boek bevat elf van die stellingen, dus ga er maar voor zitten.

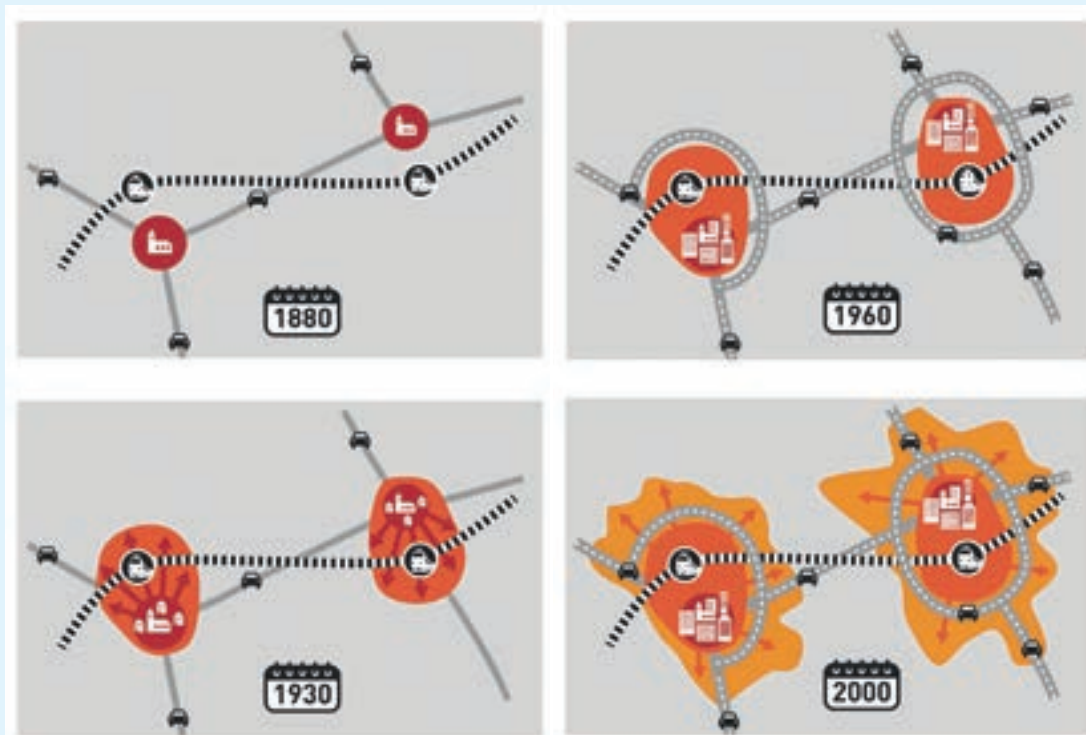
Zijn openingszet is: het autosysteem is volgroeid, alle prognoses ten spijt. Ter onderbouwing voert hij de wet van de toenemende snelheid ten tonele. Nieuwe vervoerswijzen slaan alleen aan wanneer ze ervoor zorgen dat mensen zich sneller kunnen verplaatsen. Dat ging van wagen en trekschuit naar trein en tram, die vervolgens weer werden ingehaald door de auto, mede vanwege de aanleg van snelwegen. Maar sinds een flink aantal jaren neemt de snelheid van de auto niet meer toe; we blijven van deur tot deur steken op een gemiddelde van

zo'n 45 km/h. En dus is de groei van de automobilititeit aan zijn eind gekomen. Dat is ook terug te zien in de cijfers: in de jaren zeventig en tachtig groeide de automobilititeit nog met pakweg 4 % per jaar, nu ligt het onder de 1 %. De enige sector waar nog wel sprake is van toenemende snelheid, is de luchtvaart. Bleijenberg voorziet dan ook dat die kolossaal zal groeien. Hij verwacht zelfs dat Nederlanders in 2050 gemiddeld meer kilometers in het vliegtuig dan in de auto zullen afleggen.

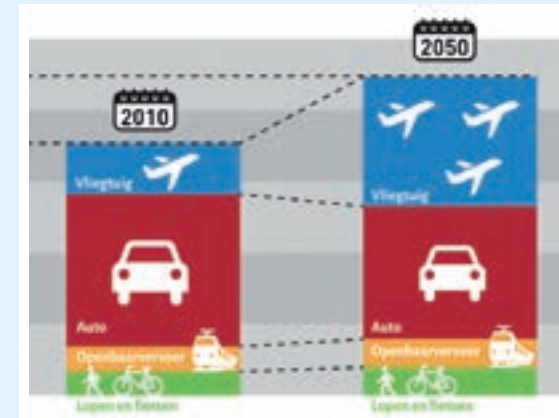
Magneet

De tweede openingszet gaat over files en het hardnekkige idee dat die zijn op te lossen door snelwegen te verbreden. Dat gaat uit van de impliciete veronderstelling dat aan het uiteinde van die verbrede verbindingsweg niets verandert. Maar juist omdat de weg is verbreed en de bereikbaarheid tijdelijk is verbeterd, vormt die snelweg een aantrekkelijke vestigingsplaats, die weer nieuw verkeer aantrekt en er uiteindelijk toch weer files ontstaan. Nieuwe infrastructuur werkt als een magneet op de vestiging van mensen en bedrijven. Dat verklaart volgens Bleijenberg ook waarom het antifilebeleid nooit zal slagen.

Al voortbordurend op die bereikbaarheid, de snelheid gedeeld door de afstand, komt hij tot een vurig pleidooi voor de stedelijke agglomeratie. Daar mag



Een van de stellingen van Arie Bleijenberg is dat verstedelijking volgt op de aanleg van nieuwe infrastructuur. Eerst gebeurde dat rond stations, later met ringwegen.



In 2050 gaan we meer met het vliegtuig en minder met de auto.

de gemiddelde snelheid weliswaar laag liggen, de bereikbaarheid is echter zeer goed: winkels, kantoren, culturele centra, alles ligt in de buurt. Vervolgens voegt hij daar het argument van auteurs als Richard Florida aan toe die de stad zien als de belangrijkste motor van de economische groei. Consequent doorredenerend brengt hem dat tot de volgende stelling: laat de (snelweg)verbindingen tussen de stedelijke agglomeraties en naar het buitenland maar voor wat ze zijn, leg de prioriteit bij het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de stadsgewesten. Dat lukt het best met goed ontwikkeld massatransport (de stad is de enige plek waar openbaar vervoer floreert), door de fiets de ruimte geven en/of het vrijmaken van binnensteden met tolheffingen, zoals in Londen. Bleijbergs conclusie staat daarmee vrijwel haaks op de prioriteiten die de overheid stelt in de bestaande investeringsprogramma's.

Stokpaardjes

Betekent dit het einde van de auto? Welnee, alleen de groei is eruit, en dus vervalt de basis onder alle infrastructurele projecten die nog van die groei uitgaan. De auto zelf is Bleijenberg lief, mits die schoner wordt. En dan niet door een bepaalde technologie fiscaal te bevoordelen, zoals de laatste jaren met de elektrische auto is gebeurd. Ook het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen als openbaar vervoer heeft geen effect als het erom gaat de milieubelasting van het transport terug te dringen. Het enige wat echt blijkt te werken zijn de Europese emissienormen. Dwing fabrikanten om ergens aan te voldoen, controleer dat goed, en dat blijkt dan, ondanks aanvankelijk gemor door die industrie, te lukken. Bleijenberg heeft zich een groot deel van zijn carrière beziggehouden met duurzame mobiliteit. Het mooie is dat hij niet is blijven zitten op de veel bereiden stokpaardjes, maar zijn eigen heeft gecreëerd en die soms diametraal de andere kant op laat huppelen. Ze zijn interessant genoeg om er ook de diehards in de wereld van het vervoer eens goed naar te laten kijken.

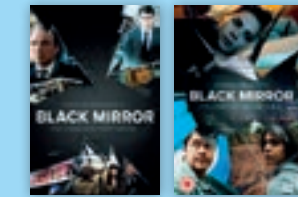
NIEUWE MOBILITEIT. NA HET AUTOTIJDPERK | 76 Blz. | € 18

ZWARTE SPIEGELS



Verandert techniek de betekenis van mens en maatschappij? Dat is de vraag die ten grondslag ligt aan de Britse serie *Black Mirror*. In afleveringen van ongeveer een uur verkent de show telkens een ander aspect van de nieuwe informatiesamenleving. Elke aflevering heeft een andere setting en cast, waardoor je de episodes (drie per seizoen) kunt beschouwen als korte films met een overkoepelend thema.

Dat overkoepelende thema is de macht van de 'zwarte spiegels': telefoons, tablets, computerschermen enzovoorts. De manier waarop die macht zich uit, is verschillend. In de eerste aflevering gebruikt een terroristische kunstenaar de televisie en het internet om de premier van het Verenigd Koninkrijk te dwingen seks te hebben met een varken, live voor



de hele bevolking. De manier waarop de overheid probeert om de eis van de terrorist te verhullen – deals met kranten en een verbod op het delen van een YouTube-filmpje – zeggen veel over hoe de 'ouderwetse' machthebber achterloopt. Het proberen in te perken van informatie is in een tijd van internet, sociale media en proxyservers praktisch onmogelijk, maar toch blijven de regenten hun best doen, waardoor ze uiteindelijk alleen maar slechter af zijn.

Dat de schermen niet alleen de overheid dwarszitten, blijkt in een aflevering over *gamification*, het fenomeen dat elke actie een spelelement krijgt, waar een beloning aan is verbonden. Jongeren moeten de hele dag fietsen, ogenschijnlijk om energie op te wekken, en krijgen daar punten voor die ze kunnen gebruiken om dingen te kopen. Ondertussen worden ze gedwongen constant te kijken naar tekenfilms, realityseries, talentenjachten en pornografie. Het is een dystopische wereld, met constante advertenties die alleen zijn over te slaan door punten te spenderen. De setting doet duidelijk futuristischer aan dan de wereld van andere afleveringen, waarmee *Black Mirror* laat zien hoe flexibel het format is.

In elke aflevering gebeurt iets nieuws en wordt op subtiel wijze een realistisch ogend toekomstbeeld geschapen. Dat realisme is de grootste troef; de moderne technologie verschilt niet veel van wat we nu al hebben en kunnen, wat de verhalen inhaalbaar maakt. De toon is niet per se techniekpessimistisch, maar laat zien hoe onze menselijke neigingen tot jaloezie, hebzucht of controle veranderen door technologie. De show doet dat op angstaanjagende wijze, met momenten die nog lang in het hoofd van de kijker blijven rondspoken. (MS)

BLACK MIRROR, seizoen 1 en 2 | Te vinden via NPO Plus



Hoofdpersoon uit aflevering twee in zijn 'gamified' slaapkamer: de schermen staan dag en nacht aan.

foto Channel 4

onder redactie van
ir. Frank Biesboer
m.m.v. drs. Herbert
Blankesteijn en Marc
Seijlhouwer MSC