

LOPEN EN DE VOET ALS BASIS VOOR MOBILITEIT

Inleiding

In deze beschouwing kijk ik naar *mobiliteit door de eeuwen heen*. De beschouwing pretendeert geen academische kwaliteit, maar wil wel het inzicht vergroten in het unieke en vooral ook recente van de huidige mobiliteit, althans in de rijkere delen van de wereld.

Tot aan de Middeleeuwen.

De voet is de basis voor mobiliteit. Eigenlijk waren in de verre oudheid alleen je eigen voeten beschikbaar om je te verplaatsen. Jagers, verzamelaars, mannen moesten er telkens weer op uit trekken om voedsel te vinden, om hout te zoeken voor vuur, om materiaal voor gereedschap te vinden.



Er was steeds sprake van een directe aanraking tussen de mens en de aarde, via de voet. En vaak ook nog via de blote voet. We hebben het vermoeden dat jagers- verzamelaars voor echt koude tijden wel iets om hun voeten wikkelden, een soort lappen van boombast, maar meestal was dat niet het geval. Bij de eerste grote beschavingen gold dat ook. In Egypte waren schoenen niet nodig en overbodig, alleen de elite had soms iets van schoenen, maar moest wel op blote voeten voor de farao's verschijnen, als uitdrukking van de verhoudingen. In de Griekse tijd liep men op blote voeten uit keuze. Pas bij de Romeinen kwamen er sandalen. Die waren soms een statussymbool voor de rijkere, en waren echt voor buiten. In huis lieten Romeinen hun sandalen uit, voor zover we weten. Dan komt er een tijd waarover we minder weten. De donkere Middeleeuwen. Weinig is bewaard gebleven.

Vanaf de Middeleeuwen

Aan het einde van de Middeleeuwen wordt de welvaart groter en zie je een tweedeling groeien tussen de elite en de burgerij, en het grote leger van paupers en armen. En die tweedeling wordt ook sterk zichtbaar in de mobiliteit. Steeds weer heeft de elite mogelijkheden om mobiel te worden, eerst met paarden, koetsen, later met diligences en treinen, en blijft de grote meerderheid van mensen aangewezen op lopen en dus op hun eigen voeten. Die komen niet ver, en komen vaak hun dorp niet uit. In het winterhalfjaar lopen ze meestal op heel eenvoudige schoenen of klompen, met gebreide wollen sokken, in het zomerhalfjaar vaak op blote voeten. De elite gaat op twee manieren de koppeling tussen voet en mobiliteit loslaten. Ze draagt permanent schoenen en krijgt de beschikking



over dat scala aan vervoermiddelen. Ze zingen zo als het ware los van de meest directe aanraking voet- aarde.

Ik vind zelf de beschouwing van Auke van der Woud in *Het lege land* prachtig. Hij schrijft over de eerste helft van de 19^{de} eeuw in ons land en schetst de ruimtelijke omstandigheden en vervoersomstandigheden in Nederland in deze periode. Er was geen echt wegennet, er

waren slechts een paar verharde wegen, de meeste paden waren zandpaden waar paarden en koetsen reden. Het duurde dagen voordat, zelfs in een klein land als Nederland, de parlementsleden uit hun landgoederen, steden of dorpen Den Haag, de zetel van het Nederlandse parlement, konden bereiken. En vaak moesten ze in de lager gelegen veengebieden van het land gebruik maken van de langzaam bewegende trekschuit, de specifieke Hollandse boot. Maar de meeste burgers brengen 200 jaar geleden hun hele leven door in de dorpen en steden waar ze zijn geboren, met vrij kleine activiteitenruimtes. Alleen handelaars, ruiters, troubadours, zwervers en enkele rijkere huishoudens hadden mobiliteitspatronen die we nu als normaal beschouwen!

Mobiliteit was twee eeuwen geleden dus voor de meeste mensen nog steeds erg gebonden aan je eigen lichaam. Mensen verplaatsten zich in meerderheid lopend. En zoals bekend; na de Gouden Eeuw

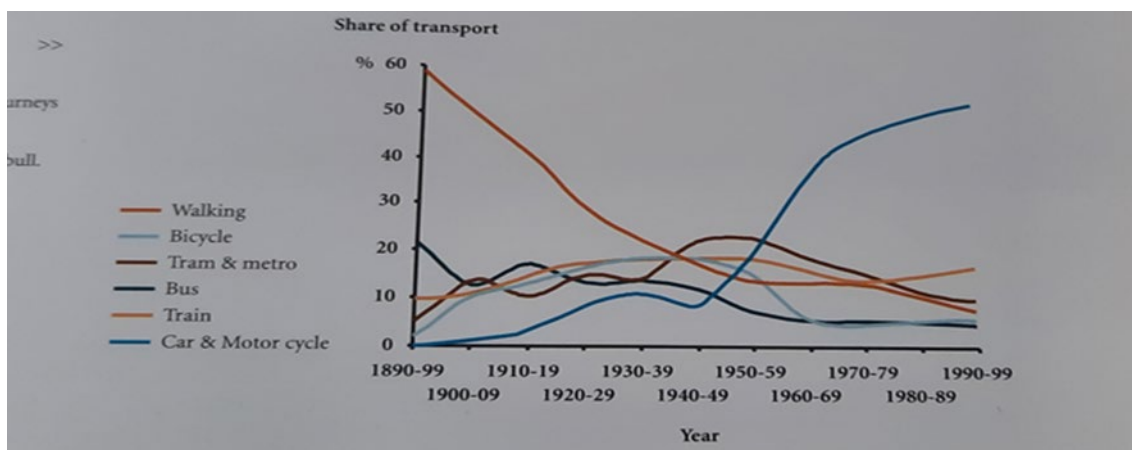


werd ons land minder welvarend, met echt stevige armoede vanaf 1750 tot rond 1860. Veel arme mensen hadden niet of nauwelijks schoeisel, en de schoenen die er waren werden weinig gebruikt, voor kerkbezoek en ceremonies.

Eigenlijk heeft voor de overgrote meerderheid van de mensen de loskoppeling tussen voet en mobiliteit pas recent plaatsgevonden. Nog tot na de Tweede wereldoorlog hoorde mobiliteit tot het rijk van de schaarste. Natuurlijk werden mensen mobieler, maar mobiliteit kostte relatief veel geld, en de meeste mensen waren nog steeds arm. Werkgevers bonden hun werknemers aan korte afstanden. En de samenleving was nog dorps georganiseerd. Ook in steden leefden heel veel huishoudens die nooit de stad uitkwamen. Mobiliteit was nog steeds vooral voorrecht van de elite.

De laatste 70 jaar

Pas in de jaren vijftig komt mobiliteit pas echt in het rijk van de vrijheid terecht. Mensen krijgen meer geld, en gaan er op uit. Werkgevers kunnen dan hun eis om kort bij het werk te wonen niet langer handhaven. En mobiliteit wordt zo geprijsd dat mobiel zijn voor steeds meer mensen mogelijk wordt.



Waardoor is mobiliteit eigenlijk in een periode van twintig jaar, zo ergens tussen 1950 en 1970 vanuit het rijk van schaarste in dat van vrijheid terechtgekomen? Mobiliteit staat meestal ten dienste van iets anders. En dat andere, dat echte doel is de kans om meer mogelijkheden te krijgen. Je kon gaan werken waar je wilde, je kon andere plekken gaan ontdekken. De gebondenheid aan een landheer, aan je werkgever, aan je dorp verdween. Er werd een grotere en een openere wereld gebouwd. Kijk

maar hoe recent de dominantie van het lopen is verdwenen. Het figuur gaat over Engeland, maar was in ons land niet anders.



Maar dat geldt niet voor iedereen. En zelfs voor de meesten op aarde niet. Daar is, zie ontwikkelingslanden, de relatie tussen voet en mobiliteit nog steeds aanwezig. Mensen daar lopen nog steeds hele afstanden. En ook in ons deel van de wereld nog niet voor iedereen, en zeker niet in eenzelfde mate. Een aantal mensen die wel mobieler zouden willen zijn, zijn dat nog niet. Dat komt omdat mobiliteit toen eenmaal het rijk van vrijheid in zicht kwam verstrengeld raakte aan twee

specifieke vormen (situatie 2.0). Aan de ene kant de collectieve vorm, het openbaar vervoer- die kost best wat geld om te kunnen gebruiken. En aan de andere kant de individuele vorm, de meest populaire, de auto. Die kost ook veel geld, zeker als we alle effecten die die vorm veroorzaakt (klimaat, luchtverontreiniging, ongevallen, ruimte, overlast) volledig in de prijs zouden brengen. Maar bij deze vorm hebben de besluitvormers er voor gekozen om die prijs op enorme schaal laag te houden, zodat heel veel mensen het rijk der vrijheid konden betreden. We zijn die vorm, en daarmee het gevoel van vrijheid voor veel mensen gaan faciliteren en subsidiëren ten koste van de levensomstandigheden van onze toekomstige generaties.



Zo is de grote toegangkaart voor het rijk der vrijheid, voor het ervaren van de mogelijkheden op grotere afstand, de individuele auto geworden. In 1962 was voor het eerst het aantal kilometers gereisd met de auto hoger dan het aantal kilometers dat werd afgelegd in het openbaar vervoer. En in 1978 had voor het eerst meer dan de helft van de Nederlandse huishoudens een auto. Dat is pas

44 jaar geleden! Regeringen hebben er veel voor over om de mensen die vrijheid te geven. Ze zien heus wel dat al die vrijheid – zeker als mensen als standaard alleen in een auto zitten!- leidt tot grote druk op de aarde, maar vegen dat onder tafel, ook omdat ze eigenlijk niet weten hoe je die vrijheid kunt behouden, de individuele vorm duurder kunt maken, de collectieve vorm goedkoper, en er ook nog eens voor kunt zorgen dat arme huishoudens in beginsel even gemakkelijk het rijk der vrijheid kunnen bereiken als de rijkere. Achter de individuele vorm zijn reële prijs geven, en dat is een prijs waarbij de aarde echt niet langer wordt belast (en dus niet het soort namaakprijzen van nu), gloort voor bijna elke politieke leider opnieuw de hel van het rijk der schaarste. En geen enkele leider wil daar naartoe.

Hoe nu verder?



En wat is er ondertussen met de basis van mobiliteit gebeurd, met de voet? Die is grotendeels in het veld van recreatie en vrije tijd terecht gekomen. In de vakantie lopen we hele wandeltochten, of zitten we gezellig op blote voeten op een campingstoeltje. En we lopen veel hard! En sporten veel, we moeten toch iets anders dan steeds maar zitten...

Maar verder is *veel van het vroegere noodzakelijke lopen voor je mobiliteit vervangen door zitten*. Zitten *in* ; het vliegtuig, de bus, de trein, de auto, of zitten *op*; de scooter, de brommer, de e-bike. Allemaal voertuigen waar je weinig tot niets zelf hoeft te doen. En voertuigen die min of meer ons gedrag sturen. Ik open mijn proefschrift met deze mooie tekst van David Miller, schrijver van het boek *Car Cultures*: “*an alien had observed that the earth is inhabited by strange creatures called cars mainly with four wheels. These creatures are served by a host of slaves who walk on two legs and spend their whole life serving them. Cars never seem to go anywhere without at least one slave. The slaves build and maintain long and complex networks so that cars have little trouble travelling from place to place*”

Maar kan het eigenlijk anders? Natuurlijk! We moeten dan eerst beseffen dat je ook als je minder mobiel bent via een vervoermiddel je je vrij kunt voelen. De situatie 3.0 wordt dan het soms mobiel zijn via een vervoermiddel en soms het anders mobiel zijn. Bij die laatste mobiliteit hoort een permanent bijdragen en investeren in de meer gebonden samenleving (de openbare ruimte is dan



steeds gevuld met wandelaars en veel minder onveilig) en hoort weer *meer functioneel gaan lopen*. In die zin gaan we weer wat meer terug naar de aarde. Niet alleen in de landbouw, waar je zult zien dat we kortere ketens gaan krijgen, maar ook in onze mobiliteitswereld. We gaan wellicht wat terugkomen op dat koesteren van afstand, op dat altijd maar zittend mobiel willen zijn met vervoermiddelen. Wie weet komt er zelfs iets van *ethiek* rond het gebruik van een vervoermiddel, zoals je dat nu bij vlees of breder bij voedsel hebt... Zo kunnen we de

overmaat van mobiliteit via een vervoermiddel verminderen. En dat is maar goed ook, want de aarde kan al dat reizen over grote afstanden echt niet aan – zeker als we er van uit gaan dat straks ook alle mensen uit ontwikkelingslanden mobieler worden, en dat recht gaan we ze natuurlijk niet ontzeggen. *A little bit back to basics*, zo zou ik denken!

Hans Jeekel