

VIJFDUIZEND JAAR HOBBELS OP DE WEG

Irritante files, onveilige straten en een verwoestende impact op schone lucht en het klimaat, ons vervoerssysteem is verre van ideaal. Maar vroeger waren koets, zeilschip of benenwagen niet per se beter.

WAAR EEN 21E-EEUWER REIST VOOR WERK OF PLEZIER, begon het duizenden jaren geleden met de behoefte aan communicatie. De oude Egyptenaren stuurden al koeriers op pad om berichten te verspreiden, en de Perzen en Grieken zetten postduiven in. De Inca's hadden een vernuftige berichtendienst. Voor politieke en culturele integratie was het belangrijk dat de keizer, de Sapa Inca, de uithoeken van zijn enorme rijk kon bereiken. Het uitgestrekte gebied liep langs een groot deel van de westkust van Zuid-Amerika. Er waren geen paarden en de lama's die ze gebruikten voor goederenvervoer, gingen niet zo snel, vertelt Frank Schipper, historicus en onderzoeker, gespecialiseerd in mobiliteit en infrastructuur. "Berichten werden gecodeerd en meegegeven aan *chasquis*, jonge fitte mannen tussen de 18 en 25." Met een soort estafettesysteem overbrugden ze lange afstanden: de *chasquis* renden van de ene bevoorradingspost naar de volgende en gaven elkaar de berichten door. Op deze manier kon een boodschap zo tweehonderd kilometer per dag afleggen. Maar de afhankelijkheid van de lichamen van veel verschillende mensen maakte het systeem ook kwetsbaar. Een verstuikte enkel gooid meteen roet in het eten.

Het Romeinse Rijk kende een vergelijkbare koeriers- en transport-

dienst. Schipper: "De *cursus publicus*. De bestuurders in Rome wilden berichten snel kunnen verspreiden en belastingen even zo snel kunnen innen. Koeriers konden langs hun route overnachten in *stationes* en er hun vermoeide paard inwisselen voor een uitgerust exemplaar." Vanaf het eind van de 15e eeuw werd er vanuit Duitsland een systeem van postkoetsen opgezet, met paard en wagen. In eerste instantie voor post, later ook voor passagiers.

KOOPLIEDEN EN HET PLEBS

Naast communicatie was handel een tweede belangrijke reden om te reizen. Door betere landbouwwerktuigen werden de oogsten overvloediger en wilden mensen hun waar buiten hun eigen regio verkopen. In Nederland was vervoer via water makkelijker dan via de onverharde wegen. Het gebruik van zeilschepen was een mooie manier om minder afhankelijk te zijn van het uithoudingsvermogen van mens of dier. Maar om te kunnen zeilen waren schepen wél afhankelijk van windrichting en getijden. Ongunstige weersomstandigheden konden een fikse vertraging betekenen. Dus kwamen paarden toch weer om de hoek kijken. "De trekvaart was een uitkomst



Als het regende veranderde de straat in een grote poepzee

bij de afhankelijkheid van het weer”, vertelt Schipper. “Boten werden voortgetrokken door een paard, dat op een jaagpad langs het water liep. Dat ging niet erg snel, zo’n zeven kilometer per uur, maar voor die tijd bood het ongekende mogelijkheden. Er konden nu met vaste regelmaat goederen, post en mensen worden vervoerd.”

Vervoer bleef lang exclusief weggelegd voor overheden, kooplieden en bevoorrechte elite. Daar bracht de stoomtrein in de 19e eeuw verandering in. Die kon post en goederen veel sneller en reizigers veel comfortabeler vervoeren. Schipper: “Het betekende de democratisering van vervoer. Opeens kon het grote publiek zichzelf en hun spullen verplaatsen. Al was er wel een klassensysteem, tot de derde klasse aan toe; de aristocratie wilde immers niet met het plebs in dezelfde ruimte te zitten.”

Binnen de steden bleven paard en wagen lang het belangrijkste vervoermiddel. Taxi’s en bussen (getrokken door twaalf paarden) zorgden ervoor dat er in het Londen van 1900 meer dan 50.000 paarden rondliepen door de stad. Die brachten weer hun eigen uitdagingen met zich mee. Schipper: “Het paardensysteem had twee fundamentele problemen. Het zijn levende dieren, die niet alleen

eten, maar ook poepen. Op drukke punten in de stad was het een en al paardenmest.” Een gemiddeld paard produceert zo vijftien kilo vijgen per dag. “Veegdiensten vochten tegen de bierkaai. Het moet ongelofelijk hebben gestonken, er kwam vliegen op af die tyfus konden verspreiden en als het regende veranderde de straat in een grote poepzee.” Daarnaast leefden werkpaarden vaak maar een jaar of drie en liet men karkassen gewoon op straat rotten, zodat ze op den duur makkelijker in stukken gezaagd konden worden. Ook was het een kwetsbaar systeem, geeft Schipper aan. “Paarden konden ziek worden. Als er een virus uitbrak en de dieren elkaar besmetten, dan lag je hele transportsysteem op z’n gat.”

In de tweede helft van de 19e eeuw voegde de tram zich in het straatbeeld, op stoom en op elektriciteit. Ook deed een ander nieuw vervoersmiddel z’n intrede: de automobiel werd met open armen ontvangen als poeplous alternatief voor paarden én een bevrijding van de dwingelandij van openbaar vervoer, met z’n vaste dienstregelingen en gedeelde ruimtes. Autorijden gaf een enorme persoonlijke bewegingsvrijheid en het ging nog snel ook. Dat je er regelmatig mee langs de kant van de weg stond, was bijzaak. Schipper: “In het begin was het



De middenstand was bang dat een autoluwe binnenstad klandizie zou kosten

een speeltje van de superrijken. Snelle types die het geen probleem vonden dat een auto schudde aan alle kanten en om de haverklap stuk ging. Dat was onderdeel van het plezier.”

De introductie van de auto heeft op veel vlakken impact gehad: de inrichting van de openbare ruimte, veiligheid, milieu. In zijn boek *Fighting Traffic* stelt de Amerikaanse Peter Norton, historicus aan de Universiteit van Virginia, dat een stad niet alleen fysiek aangepast moest worden voor auto's, maar ook sociaal geherdefinieerd tot een plaats waar automobilisten de dienst uitmaakten. Dat was geen rustige evolutie, maar een bloederige revolutie tijdens de overgangsjaren 1910-1930. Was de straat eerst een plek waar vrijelijk gebruik van kon worden gemaakt door iedereen, in de jaren 30 waren de meeste straten veranderd in doorgaande motorwegen waar spelende kinderen niet thuishoorden en voetgangers werden bestempeld als 'jay-walkers'; roekeloze mensen die zomaar de weg overstaken en niet netjes de daarvoor bestemde zebrapaden gebruikten.

Voor de veiligheid op straat was de auto desastreus, geeft Schipper aan. "Ik kan me niet voorstellen dat we nu een mobiliteitssysteem zouden bedenken waarbij het acceptabel is dat er elk jaar wereldwijd

1,35 miljoen doden vallen. In de jaren 70 ontstond in Nederland brede maatschappelijke weerstand tegen de auto. Er werden actiegroepen opgericht en de overheid kwam met veiligheids campagnes. Tegelijkertijd legitimeerden die campagnes dezelfde auto; het systeem als zodanig werd niet verantwoordelijk gehouden voor alle doden. Automobilisten hadden zich aan de regels te houden en voetgangers moesten maar goed oppassen dat ze niet in de weg stonden. Voor stedelijk gebied is de auto gewoon een historische vergissing geweest.”

DIESELS VERSCHEPEN NAAR AFRIKA

Dat auto's de dynamiek in binnensteden verstoren, is inmiddels tot veel mensen in Nederland doorgedrongen. Al in de jaren 90 waren er initiatieven om binnensteden autoluw te maken, maar er was in eerste instantie veel weerstand vanuit de lokale middenstand omdat ze bang waren dat het klandizie zou kosten. Inmiddels is de kijk daarop veranderd. Juist binnensteden die autoluw zijn, zijn populair om te winkelen of een terrasje te pakken.

Als je wereldwijd kijkt, is in veel landen de 'automobielsamenleving' nog niet eens tot volle wasdom gekomen. Schipper: "Maar ze



Ook ging de aanleg van wegen en spoor vaak gepaard met veel geweld

kampen al wel met de enorme negatieve effecten ervan, denk aan de megafilen in Mexico City en de smog in Shanghai.” Op een continent als Afrika is een vergelijkbare geschiedenis van transport te zien zoals in Europa. Alleen de periode en het bereik verschillen, vertelt Mirjam de Bruijn, antropoloog aan de Universiteit van Leiden. “De koloniale tijd bracht veel verandering, maar in plaats van dat het puur leidde tot ontwikkeling in de landen zelf, was het ook een manier om mensen en grondstoffen uit de landen weg te halen. Ook ging de aanleg van wegen en spoor vaak gepaard met veel geweld en slechte omstandigheden voor de arbeiders.” De mogelijkheden voor vervoer verschillen er nog steeds enorm per regio. “Aan de ene kant heb je grote verstedelijkte gebieden waar veel vervuilende auto’s rijden, aan de andere kant ruraal gebied zonder verharde wegen. Transport is vooral voorbestemd voor mensen die het zich kunnen veroorloven.” Dat er zoveel vervuilende auto’s rondrijden komt onder andere door dat Europa diesels in de ban heeft gedaan en die auto’s vervolgens niet sloop, maar verscheept naar Afrika.

De nadelen van vervoerssystemen komen vooral naar voren als er massaal gebruik van wordt gemaakt. Van ondergescheten straten in

de 19e eeuw, tot de lange files tijdens de spits en de vele vliegtuigen die normaal gesproken dagelijks vanaf Schiphol vertrekken. Vliegen was lange tijd iets exclusiefs, maar met de opkomst van goedkope luchtvaartmaatschappijen kan vrijwel iedereen regelmatig op vliegvakantie. Ook is door globalisering een groot deel van het productieproces van consumentenartikelen verplaatst naar landen met lagere productiekosten. Al die spullen worden met het vliegtuig of per boot naar de consument gebracht. Vooral vliegen draagt bij aan klimaatverandering: het is een van de meest vervuilende manieren van transport, door de enorme hoeveelheid CO₂- en fijnstofuitstoot.

Uiteindelijk zijn lopen en fietsen manieren van mobiliteit die de minste negatieve impact hebben. “Maar we leven in een samenleving die innovatie belangrijk vindt, en die is vaak technologisch ingevuld”, geeft Schipper aan. “Ik vind het zelf belangrijk om ons af te vragen: hoeveel techniek willen we eigenlijk? Om de buitenruimte veiliger en prettiger te maken, en om onze klimaatdoelstellingen te halen, zouden we terug moeten naar oudere vormen van mobiliteit. Gelukkig zie je die beweging de laatste jaren ook; in de binnensteden krijgen voetgangers en fietsers weer meer ruimte.” ●