

DE STAD EN DE AUTO

AUTO

WAFHANKELIJK

Op weg naar een
auto-onafhankelijke mens

Martin van der Maas

stadessays trancity^xvaliz

DE STAD EN DE AUTO

Martin van der Maas

stadssessays trancityvaliz

Op weg naar een
auto-onafhankelijke mens

Deze publicatie werd mede mogelijk gemaakt door de
gemeente Amsterdam

INHOUD

VOORWOORD	5
DEEL 1: PROBLEEM	7
DEEL 2: HISTORIE	27
De komst van de auto in de stad: 1885-1945	27
Naar de massale autotuinstad: 1945-1975	38
Consolidatie en verdere groei: 1975-2025	52
DEEL 3: LESSEN	67
Zeven lessen en aanknopingspunten	67
De sleutel is parkeren	76
Op weg naar meer stedelijkheid	88
DEEL 4: VOORSTELLEN	103
Tot slot	115
LITERATUUR, BRONNEN	118

VOORWOORD

Dit Stadsessay gaat over de mens, de stad en de auto. Ze vormen een ingewikkelde ruimtelijke combinatie die ons moderne leven domineert, met een nog altijd groeiend aantal auto's. Ik ga hierbij ver voorbij de verkeerskwesaties van vandaag; natúúrlijk moeten er morgen mensen met de auto naar hun werk. Ik ga op zoek naar onderliggende mechanismen, naar de historie en naar onze perspectieven voor de toekomst.

Iedereen heeft een mening over de stad en de auto, bijna allemaal hebben we ermee te maken. Toch zal dit essay vermoedelijk vooral worden gelezen door ruimtelijk professionals, wat eigenlijk jammer en vreemd is voor een onderwerp van zo'n breed maatschappelijk belang. De verantwoordelijkheid van professionals is vaak onevenredig groot. Om toch een brug te slaan naar het gemiddelde ANWB-lid, heb ik het geschreven als een verhaal met zo min mogelijk jargon. Ik heb het daarom laten meelesen door mensen van binnen én buiten het vakgebied; zie mijn dankwoord achterin.

Dit verhaal is feitelijk verantwoord, maar natuurlijk niet neutraal. Het raakt aan talrijke wetenschappen, maar is op zichzelf geen wetenschap. Daarom doe ik niet aan voetnoten, die hinderen slechts het lezen. Van citaten noem ik de bron ter plekke, verder vindt de geïnteresseerde achterin een lijst met gebruikte literatuur, artikelen en websites. En nee, ChatGPT zit daar niet bij; dit essay is zoals de samenleving die het bepleit: menselijk. Het is mĳn verhaal.

Je zou het niet zeggen, maar als kind was ik liefhebber. Jarenlang spaarde ik autofolders.

Dat ik nu toch vaak kritisch schrijf over verkeerskundigen is niet persoonlijk bedoeld. Bovendien is het zelfkritiek: ik ben afgestudeerd als verkeersplanoloog aan de Universiteit van Amsterdam, met allerlei bijvakken verkeerskunde aan de TU Delft. Maar ik voelde toen al dat daar iets *ontbrak*. Ik hoop dat dit essay eraan bijdraagt dat verkeerskunde, stedenbouw en leefwereld weer wat dichter bij elkaar komen.

Ik ben nu planoloog bij de gemeente Amsterdam, maar schrijf dit, net als mijn vele columns van de afgelopen jaren op vooral Stadszaken.nl, op persoonlijke titel. Mijn woorden gaan veel huidige beleidskaders te buiten. Ze zijn bedoeld om de geesten losser te maken voor morgen. Dat vond mijn directie Ruimte en Duurzaamheid nuttig genoeg om dit essay mede mogelijk te maken. Ik dank de verantwoordelijken daarvoor zeer.

Dit essay is niet speciaal gericht op Amsterdam. Ik heb ook jaren gewerkt in Den Helder en Gelderland, woon in Alkmaar, groeide op in Heerhugowaard en heb gewoond in Diemen en Nijmegen. Het essay gaat vaak over suburbaan Nederland, met een zijwaartse blik op de Verenigde Staten. Want zoals bij veel ontwikkelingen liep Amerika met automobiele kwesties voorop. En misschien nu zelfs opnieuw, bij het anders kijken naar de stad en de auto. Anders kijken: dat is wat ik met dit essay beoog. Mijn taak zit erop, het is nu aan de lezer.

DEEL 1: PROBLEEM

Als er op een parkeerterrein in een stadswijk appartementen kunnen worden gebouwd, waardoor woningzoekenden aan een betaalbare woning worden geholpen maar huidige bewoners hun gratis parkeerplaats verliezen, moeten we dat dan doen of niet?

Als bewoners in een krappe stadswijk hun auto's regelmatig op de stoep zetten, moeten we dat dan gedogen of niet?

Als we een straat in een populaire stad fraai en autoluw kunnen maken, maar de vastgoedwaarden daar nóg hoger van worden en de parkeerdruk in de buurt eveneens, moeten we dat dan doen of niet?

Als een stadsrotonde die elke dag vaststaat ten koste van groen kan worden vervangen door een dubbelbaans turborotonde, moeten we dat dan doen of niet?

Als een gezond bedrijf in een stadswijk wil uitbreiden, zodat de werkgelegenheid groeit maar de parkeerdruk eveneens, moeten we dat dan doen of niet?

Zomaar wat vragen die zich elke dag in elke stad kunnen voordoen. En vaker gaan voordoen, want het aantal auto's groeit, terwijl Nederland er geen centimeter bij krijgt. Nog maar één mensenleven geleden, in 1945, waren er in ons land maar weinig auto's te vinden. Daarna ging het snel: twee miljoen auto's in 1970, vier miljoen in 1980, zes miljoen in 2000 en acht miljoen in 2015. Nu, in 2025, wordt bijna de 9,5 miljoenste auto bijgeschreven. De stijging is grofweg lineair, nog altijd zonder eind. Telkens als we dachten: het zullen er nu wel genoeg zijn, steeg de autostapel doodleuk

verder. En niet alleen door de bevolkingsgroei; het aantal auto's *per mens* stijgt ook en is hier net zo hoog als in België, het land waarvan Nederlandse planologen altijd zeggen dat er geen ruimtelijke ordening is. Ons krappe, verstedelijkte Nederland telt het hoogste aantal auto's per vierkante kilometer van Europa.

Hoe komt het toch, terwijl we bijna allemaal benen en fietsen hebben, en overal burens, banen en voorzieningen om ons heen, dat het aantal auto's zo blijft stijgen? Zijn onze vijftien miljard autokilo's allemaal nodig omdat planologen onze ruimte zo vreselijk slecht hebben georganiseerd? Blijven we auto's kopen omdat we de kosten zo weinig voelen? Rijden we onze luie benen overal heen zolang de overheid ons dat gemakkelijk blijft maken? Zijn huis en auto een ritueel standaardpakket waarover we niet meer nadenken? Of is het onze moderne haastcultuur waarin we van elkaar verwachten dat we snel en efficiënt overal kunnen zijn? Komt dat allemaal door beleid, of ondanks beleid?

Het is het natuurlijk allemaal, en meer. Er gebeuren de laatste decennia vreemde dingen: er komen meer auto's, maar een auto rijdt per stuk steeds minder kilometers. Auto's worden groter, maar er zitten steeds minder mensen in. Ze worden krachtiger, maar ons rijden wordt steeds meer gereguleerd. Op steeds meer plekken knelt het; zelfs buitenwijken krijgen het moeilijk met het huisvesten van al die groeiende verlengstukken van onze huiskamers. Ze komen amper toe aan het huisvesten van het groeiende aantal mensen. Overtollige automassa wordt steeds vaker in voren zijtuinen geparkeerd. Of met pokerface op de stoep, terwijl spelende kinderen binnen blijven. In stadsbuurten letten parkeerders op elkaar, ze weten wie er op *hun* parkeerplek durft te staan en wanneer de handhavers naar huis gaan. In pyjama's worden auto's nog snel op die ene plek voor de deur gezet. Als één gezin vier auto's heeft, wordt knarsetandend gezweven, de onderlinge verhoudingen zijn fragiel. Sommigen maken liever

helemaal geen rit, want dan zijn ze daarna hun parkeerplaats kwijt.

Hoe vinden we zélf dat het gaat?

Je kunt zeggen: het gaat nu eenmaal zo. Maar we hebben er wél last van. Van geparkeerde fietsen natuurlijk ook, fietsers zijn opportunisten. Maar bij auto's is de maat en de invloed zoveel groter, waardoor allerlei andere dingen in de stad moeilijker of duurder worden. Woningen bijvoorbeeld, niet onbelangrijk in deze tijd. De auto heeft zelfs onze hele manier van samenleven veranderd. Ik ga daarom uiteenrafelen hoe we in onze massale automobiliteit verzeild zijn geraakt, op zoek naar perspectieven voorbij onze vanzelfsprekendheden van vandaag. Want ook voor verstokte automobilisten, die niet kunnen parkeren en niet kunnen dóórrijden door al die in de weg rijdende andere automobilisten, groeit het belang om er iets aan te doen.

Stad en auto

Los van elkaar zijn stad en auto geweldige menselijke voortbrengsels. De auto biedt autonomie, vrijheid en gemak. In het buitengebied en in de dorpen heeft hij gemeenschappen ontsloten, mensen een flexibeler leven gegeven. De auto detoneert er bijna niet en is er leuk. Ik reed er, over de Amerikaanse en Afrikaanse vlakten, met de leegte als vriend en de horizon als kompas. Het leven als een *road movie*, de onbegrensde wereld aan je wielen.

Andersom gedijt de stad prima zonder auto's, dat hebben steden duizenden jaren laten zien. De stad is een wonder, een onuitputtelijke bron van gezelligheid, creativiteit, tolerantie en handel. De stad heeft alles nabij, heeft gemeenschappen doen bloeien, mensen een welvarender leven gegeven. De mens verstedelijkt niet voor niets, bijna altijd en overal.

Maar waar stad en auto bij elkaar komen, is het hommeles. Dat komt omdat auto's twintigmaal zoveel massa hebben als mensen. De stad

inrichten op de maat van auto's is alsof je je huiskamer moet inrichten naar de behoeften van een nijlpaard. Daarom kunnen er van mens, stad en auto maar maximaal twee tegelijk floreren. Veel verkiezingsprogramma's of gemeentelijke strategienota's doen desondanks dappere pogingen voor alle drie. Ze streven naar een leefbare stad die aantrekkelijk en vitaal is, met betaalbaar wonen voor iedereen. Een 'parkeervriendelijke' stad waar voor het 'vestigingsklimaat' en het 'verdienvermogen' iedereen zich op alle manieren vrij en weerstandsloos kan bewegen.

Deze woorden suggereren een natuurlijk ruimtelijk evenwicht tussen al die dingen en negeren dat auto en stad communicerende vaten zijn, elk strijdend voor maximale ruimte. Waar mensen zich ophopen in een stad, genereren ze, al kletsend, samenwerkend en handelend, steeds meer waarde: sociaal, economisch, cultureel. In een vitale stad is één plus één drie. Allerlei ruimtevrage mensen trekken erheen, er valt wat te brengen en te halen. Het 'verdienvermogen' groeit, zoals grote, dichtbevolkte steden duidelijk laten zien.

De auto is net zo'n onbegrensde ruimtevrager. Een investering om die ene flessenhals op te lossen is nooit de laatste, daarna begint de discussie bij een ander stuk weg of parkeerterrein opnieuw. De billboards langs de asfaltmachines en de politici bij de lintjes die ons weer 'doorrijden' beloofden waren leugenaars, want nadien werd het alleen maar drukker. Zou daarvoor nooit iemand zijn aangeklaagd? Een eerlijker billboard zou schrijven: 'Met deze wegverbreding gaan we mensen stimuleren om vaker en over grotere afstanden met de auto te rijden, zodat de files niet korter, maar breder worden.' Wegenbouw lijkt zo wel verborgen werkloosheid. Hoe zouden wegenbouwers zich eronder voelen, met al dat werk voor niets? En hoe voelen die eindeloze miljardenuitgaven voor niet-autobezitters, die nooit worden bedankt voor hun uitsparing van wegcapaciteit voor een ander, terwijl er niets aan hun groeiende mobiliteitsarmoede wordt gedaan?

Wie ruimte voor auto's om al die redenen wil begrenzen, kan wegen en parkeerplaatsen maar via twee principes verdelen: communistisch of kapitalistisch. Anders gezegd: met wachtrijen of met betaalautomaten. Een stad die beide niet wil, rest niets anders dan zich aan te sluiten bij de steden die hun congestie en parkeerproblemen hebben opgelost door zoveel lege ruimte te maken dat weinigen er nog willen zijn. Dode ruimte, dode stad. Maar in vitale steden is verkeersdruk een normale toestand die geen capaciteitsingrepen vereist. Als er waterdruk op een scheepswand staat, ga je het water ook niet binnenlaten om een 'doorstromingsprobleem' op te lossen. Dan bedenk je hopelijk op tijd dat het schip beter functioneert als de waterstromen buitenboord blijven. Kijk maar naar kwaliteit en verdienvermogen van plekken die we wél hebben laten onderlopen met auto's, zoals Hoofddorp-Beukenhorst of Amsterdam-Amstel III: er is veelal minder vraag naar dan naar stedelijke plekken, er is meer leegstand. Urbanisatie lijkt hun enige reddingsboei. Want waar wielen en kooiconstructies tussen mensen in komen te staan, neemt stedelijke waarde af. Meer ruimte voor auto's is minder ruimte voor stedelijkheid, en andersom. Heen en weer, als een harmonica.

Dit zijn allemaal geen nieuwe inzichten. Lewis Mumford schreef al in 1955: 'Building more roads to solve congestion is like a fat man loosening his belt to prevent obesity.' Diezelfde Mumford zag het dreigende eind van de stad destijds met lede ogen aan toen hij schreef: 'The right to have access to every building in the city by private motorcar in an age when everyone possesses such a vehicle is actually the right to destroy the city.'

Strijdende vrijheden

Automobiliteit veroorzaakt verdunde steden, maar verdunde steden veroorzaken andersom ook automobiliteit. Vicieuze cirkels of kip-ei-problemen compliceren discussies al heel lang,

waardoor niet de argumenten, maar de wil of de belangen doorslaggevend zijn. Sommigen zeggen bijvoorbeeld dat fietsstroken autodoorstroming hinderen en daarom niet goed zijn voor de stad. Of dat een weg die na verbreding opnieuw vol staat juist een bewijs is dat die verbreding niet breed genoeg ging. Redeneringen doen soms denken aan de regendans onder oorspronkelijke indianenstammen: hun dansen werkten altijd, omdat ze pas stopten als het ging regenen. Bewijs een gelijk of een ongelijk maar eens als er geen controlewerkelijkheid meeloopt die laat zien hoe het anders zou zijn gelopen. Fundamenteel verschillende perspectieven op de stad en de auto veroorzaken daarom regelmatig keiharde politieke confrontaties totdat, zoals ik in een niet nader te noemen provinciestad eens hoorde, 'het bloed aan de muren zit'.

Veel beleid gaat uit van vrije individuele verkeerskeuzen. Het negeert daarmee dat mobiliteitsvormen roofovername plegen op elkaar, elk strijdend voor de stadsvorm die het beste past. Smalle straten zijn fijn om te lopen, maar niet voor de auto. Brede wegen en gratis parkeerplaatsen zuigen stadsbussen leeg, tot de buslijn dan maar wordt opgeheven. Een extra autorijbaan is fijn voor de auto, maar niet voor overstekende fietsers of voetgangers. In steden in het Midden-Oosten moeten voetgangers regelmatig over loopbruggen, die soms weer uitgroeien tot leefwerelden op zich. Op tal van Amerikaanse plekken moet kilometers worden omgelopen voor een restaurant aan de overkant van de urban freeway. De Oostenrijkse denker Ivan Illich schreef over deze *zero sum games*: 'Beyond a critical speed, no one can save time without forcing another to lose it.' We accepteren dat slechts omdat het een anonieme uitruil is. In een wachtrij waar mensen elkaar in de ogen kijken, vinden we voordringen niet aanvaardbaar, zelfs (juist!) niet als de haastige ervoor betaalt.

Een voetganger die in een auto stapt, transformeert van een publiek naar een privaats mens. De schim van een automobilist achter een snellende

autoruit doet er voor het straatleven een stuk minder toe dan een passerende wandelaar of fietser. Andersom wordt het straatleven vanuit je automobiele kooiconstructie vooral een bedreiging voor dóórrijden. Met auto's is er vooral snelheid en onveiligheid, er wordt niet meer gegroet, de publieke ruimte neemt af. Dit proces is beide kanten op zelf-versterkend: levendige straten trekken mensen aan, dode straten stoten mensen af. Verschillen worden groter, niet kleiner, zoals bij osmose. Omslagpunten zijn bovendien moeilijk herstelbaar. En cruciaal, want voor een stad is de openbare ruimte geen willekeurig onderdeel, maar haar basis. Straten, pleinen en parken *bepalen* de stad.

Velen denken weleens met weemoed aan de gezelligheid en saamhorigheid van weleer. Het is natuurlijk de individualisering geweest, op tal van terreinen. Van bioscoop naar televisie, van was-serette naar wasmachine, van één gezinstelefoon naar smartphones en laptops, van iemand de weg vragen naar navigatie. Opvallend veel technische vindingen zijn gericht op het overbodig maken van contact met de ander. In kersttijd zoeken we dan weer Anton Pieck-sferen, diorama's van knusse gemeenschappen, razend populaire autovrije kerstmarkten, een uit zijn voegen barstend auto-vrij Deventer Dickens festival. Allemaal tekenen dat we compensatie zoeken voor de effecten van de auto, als grootste privatiseerder van allemaal. Zijn invloed is een beetje vergelijkbaar met een kantoorgebouw waar kantoormedewerkers zich in afgesloten capsules tussen afgesloten werkkamers, vergaderzalen, in- en uitgangen en koffieautomaten zouden bewegen. Zodra je dat beeld voor je hebt, begin je te beseffen wat massaal autogebruik met publieke ruimte, sfeer en toeval-lige ontmoetingen heeft gedaan.

Dat we met knellende ruimte vragen zitten, is dagelijks nieuws. De vraag naar betaalbare stadswoningen is groter en urgenter dan de vraag naar betaalbare parkeerplaatsen. Toch is dat laatste een harder uitgangspunt in onze ruimtelijke ordening. Dat de morele en de economische

rechtvaardiging daarvoor grotendeels ontbreekt, valt meestal niet zo op. Het zou confronterender worden als een dakloze een tent zou zetten op een autoparkeerplaats. In stadswijken is ruimte voor auto's als ruimte voor groen of sociale huurwoningen: beschermde ruimte waarop met vrijemarktfuncties veel meer geld te verdienen zou zijn. Groen en betaalbaar wonen zijn niettemin begrijpelijk, we praten hier over mensenrechten. Maar waarom auto's?

De zojuist genoemde Ivan Illich schreef in de jaren zeventig, door mij samengevat: 'The road has been degraded from a commons to a simple resource for the circulation of vehicles. Motorized vehicles create remoteness which they alone can shrink. The majority spends a bigger slice of their existence on unwanted trips. Lives are convenient for the privileged with access to private cars...and hell for everyone else.' Illich schreef vanuit het idee van de benenwagen als enige vanzelfsprekende manier van vervoer, qua energie-efficiency slechts overtroffen door de fiets. Evolutionair gesproken was het nog maar gisteren dat de mens zich bijna uitsluitend lopend voortbewoog, of misschien met het paard. 'Everyone else' is ook nu nog best een grote groep: twintig procent van de volwassen Nederlanders heeft geen rijbewijs, jongeren sowieso niet, en een kwart van de huishoudens heeft geen auto. Met de vergrijzing gaat het aantal niet-autorijders waarschijnlijk zelfs weer groeien. Ook is er een flinke groep rijbewijsbezitters die zich - mede door de hectische drukte op de weg - niet fijn voelt achter het stuur.

De gestage groei van auto-omgevingen heeft dan ook een nieuw soort mens gebaard die een onderzoeksmatig schaduwbestaan leidt: de onvrijwillige autobezitter. Niemand weet hoeveel dat er zijn, omdat in een vrij land wordt verondersteld dat elke aankoop vrijwillig is. Maar al wordt niemand bij de autodealer het mes op de keel gezet, voor al die mensen die werken langs de snelweg of die wonen op een plek waar de bus niet meer rijdt, is de koop wel degelijk onder dwang. Wat is

eigenlijk het grootste bereikbaarheidsprobleem: een autobezitter die in de file staat, of een niet-autobezitter die ergens niet meer kan komen? Is de auto vrijheid, of onvrijheid?

Een Engelse rechter schijnt in de negentiende eeuw eens tegen een verdachte gezegd te hebben: 'De vrijheid om met uw arm te zwaaien, eindigt waar mijn neus begint.' Ook in de huidige Nationale Omgevingsvisie staat het kernprincipe dat afwenteling dient te worden voorkomen. Dat is nogal wat, wetende dat de impact van een auto heel wat groter is dan een zwaaiende arm. Eindigt de vrijheid om met de auto te rijden dan waar stedelijkheid begint?

Autotuinsteden

In de krappe stadsstraten van populaire binnensteden als die van Amsterdam, Utrecht, Groningen of Parijs heeft de auto de ruimtestrijd goeddeels verloren. Het teruggeven van parkeerplaatsen aan groen en spelende kinderen blijft een gedoe, maar de privéauto heeft er geen toekomst. Het zijn de plekken waar het autobezit daalt, mede door steeds strenger parkeerbeleid. Die oude binnensteden vertekenen echter ons beeld. Want het gemiddelde Nederland anno 2025 is al lang niet meer die archetypische Oudegracht met al die fietsers. Tegenwoordig is dat het suburbane winkelcentrum, als eiland met dode buitenmuren drijvend op een zee van autoparkeerplaatsen, omringd door rijtjeshuiswijken met Gamma-schuttingen en onafzienbare rijen auto's. Honderden namen zijn het: Almere, Waalwijk, Arnhem-Rijkerswoerd, Eindhoven-Woensel, Heerhugowaard, Barendrecht, Leeuwarden-Camminghaburen, Amsterdam-Reigersbos, Emmen, Den Haag-Ypenburg, Julianadorp, Enschede-Wesselerbrink enzovoort.

In al die door auto's ondergelopen wijken die je maar met moeite 'stad' kunt noemen, wordt merkbaar minder gelopen en gefietst. Het fietsgebruik stijgt er vrijwel niet, ook al zijn de fietspaden er

rianter dan in de vooroorlogse wijken. Ondanks vele fietsen in de schuren is het autobezit er maar weinig lager dan in Amerika en neemt dat nog elke dag toe. De auto zit hier in het DNA van mens en omgeving en vormt een enorm obstakel voor verstedelijking, vergroening, eigenlijk voor welke ruimtelijke ontwikkeling dan ook.

Deze gebieden noem ik in dit essay 'autotuinsteden'. Hiermee overkoepel ik alle termen die te beperkt zijn of niet meer voldoen. Want 'groeikernen' of 'new towns' bevatten inmiddels veel oudere, vergrijzende krimpwijken. En 'Vinex-wijken' ontlene hun naam aan een nota die niet meer relevant is. 'Tuinsteden' zijn steensteden geworden, met tuinen vervangen door tegels en groen door autoparkeerplaatsen. 'Bloemkoolwijken' zijn alleen als zodanig herkenbaar door de vogels van bovenaf. Veel 'buitenwijken' zijn niet 'buiten', maar inmiddels omsloten door autorijk stedelijk gebied. En 'suburbia' heeft connotaties van een vlucht naar buiten door gegoede mensen, terwijl het steeds vaker achterstandswijken ('banlieues') betreft. Bovendien klinkt 'suburbaan' als 'stedelijk maar dan iets verdunder', terwijl het eigenlijk een omgevingssoort op zichzelf is: een gebouwde omgeving waarin de auto het primaat heeft. De beste andere overkoepelende benaming komt van electoraal geograaf Josse de Voogd, die ze samengevat 'Middenland' noemt.

De scheidslijn tussen stad en autotuinstad is niet scherp. Er zijn een soort jaarringen, waarbij de auto meer domineert naarmate je dichter bij de weilanden komt. Grofweg vormt de Tweede Wereldoorlog de grens. De stadswijken van daarvoor waren er eerder dan de auto op enige schaal (althans in Nederland), waardoor de auto zich daar moet aanpassen. De autotuinsteden van na de oorlog zijn veel meer gebouwd met de auto als uitgangspunt. Autotuinsteden zijn - met gradaties uiteraard - duidelijk dunner bebouwd dan steden, met vijftig woningen per hectare als indicatieve scheidslijn, en bijna nooit in gesloten

bouwblokken. Over deze en andere kenmerken later meer.

Steden en autotuinsteden beïnvloeden elkaar: binnensteden kweken fietsgebruik, óók in omringende autotuinsteden, want met de auto kom je de stad nauwelijks in. Amsterdam-Centrum kweekt openbaarvervoergebruik, óók buiten de stad: zonder Amsterdam zouden treinverbindingen als Hoorn-Purmerend of Almere-Lelystad minder rendabel zijn of zelfs niet bestaan. Andersom kweken autotuinsteden autogebruik, óók in de stad. Krappe stadsstraten staan zo vol met auto's omdat hun bewoners naar autotuinsteden willen kunnen rijden en vice versa. De oppervlakteverhoudingen ten opzichte van elkaar zijn belangrijk: als de oude stad groot genoeg is, kan die met haar economische en electorale kracht de mobiliteitsagenda voor omringende autotuinsteden bepalen. En een kleine oude stad te midden van grote autotuinsteden kan in ruimtelijke discussies geen vuist maken: museumstraatjes omcirkeld door autologica.

Wijken op de grenslijnen tussen stad en autouinstad hebben veel autodruk van buiten, maar zonder de benodigde ruimte. Ze eten van twee wallen, maar tegelijk is daar de meeste behoefte aan meer woningen of stedelijke functies. Bewoners zijn hier vaak conservatief, ze voelen de bui al hangen. Het bebouwen van parkeerterreinen is hier moeilijk, omdat die ook worden gebruikt door bezoekers wier woningen door planologen op afstand zijn gezet.

De autotuinsteden vormen het omvangrijkste terrein voor de vragen waarmee dit essay begon. In de schaduw van de stijgende *glamour* van de vooroorlogse steden liggen zij te wachten op hun onvoorspelbare lot. Voor deze gebieden is dit essay bij uitstek bedoeld.

Claim op ruimte

In tegenstelling tot veel andere producten is de auto een middel, geen doel. Een vervoermiddel.

Dat verleent het ook z'n halfpublieke status: ter bereiking van iets maatschappelijk nuttigs, geen hobby voor op zolder. Maar de auto is pas echt uniek omdat geen ander product zo vrij en massaal verkrijgbaar is en tegelijk zoveel publieke ruimte claimt. De aankoop van een auto is een privéaangelegenheid waarmee de samenleving zich niet bemoeit, maar die auto is pas wat waard als de samenleving er voldoende wegen en parkeerplaatsen voor beschikbaar stelt. Dat is een gewoonterecht, geen formeel recht. Bij files of volle parkeerplaatsen kan de autobezitter zich nergens op beroepen. Geen landelijk politicus zal er – gezien de enorme consequenties – een formeel recht van maken, maar geen lokaal politicus zal iemand z'n parkeergunning afpakken.

Ziehier de staatsrechtelijke halfheid waarin we zitten. Daarom kun je in verschillende Aziatische steden pas een auto kopen als je een vergunning of een parkeerplaats hebt. Maar hier kopen we er in alle vrijheid zoveel we willen; zes procent van de Nederlandse huishoudens heeft minimaal drie auto's, 12.000 huishoudens zelfs meer dan zes. Ondertussen verlokken autoreclames ons met de mooiste en de leegste beelden, alsof de aangeprezen auto de enige op aarde is. Premier Rutte deed in 2013 nog een oproep aan alle Nederlanders om toch vooral een nieuwe auto te kopen. Als je dan luistert naar je premier en vele maandsalarissen voor zoveel glimmende pk's neertelt, wil je wel kunnen dóórrijden. Als je op dat gladde asfalt dan in een file terechtkomt, of geen parkeerplaats vindt, of een stadsessayist jouw auto een probleem noemt, word je natuurlijk boos. En verward, want klemgereden tussen de vrijheidsbelofte van de auto en je afhankelijkheidsrelatie met een overheid die niet levert.

Privaat bezit in publieke ruimte: ze hadden in den beginne kunnen weten dat daar gedonder van zou komen. De houding van de gemiddelde autobezitter is bij de autodealer dezelfde als op de weg: die van consument. Bij water horen pijpen en reservoirs, bij stroom kabels en batterijen,

bij auto's wegen en parkeerplaatsen. Waarom verwaarloost de overheid haar verantwoordelijkheid bij zoiets vanzelfsprekends? Maar private en publieke waarden lopen dan door elkaar: bedrijven leveren producten, diensten en service, overheden orde, visie en grondrechten. En mobiliteit is een grondrecht, maar automobilititeit niet. Autoparkeerplaatsen voldoen niet aan de economische definitie van een publiek goed. Bij publieke goederen gaat profijt niet ten koste van een ander en kunnen mensen niet van profijt worden uitgesloten. Dijken zijn een goed Nederlands voorbeeld. Maar parkeerplaatsen zijn eerder private goederen, en daarmee prima verhandelbaar via het prijsmechanisme. Net als tolwegen, die zijn er in allerlei landen volop. Stadsstraten en stadspaleinen daarentegen, waar parkeerplaatsen massaal overheen worden gelegd, voldoen veel meer aan de definitie van een publiek goed. Waarom geven we deze meenten dan weg aan private goederen, waarmee elk ander gebruik op voorhand wordt uitgesloten? En wiens probleem is het als iemand z'n auto niet kwijt kan: van de overheid, van de buurman, of van zichzelf?

Rituelen

Voor verkeerskundigen zijn files en parkeerproblemen 'fout', want volgens hun leerboeken is dat precies wat ze behoren te voorkomen. Het is als constructiefouten door ingenieurs of operationele fouten door chirurgen: bij verkeersproblemen, zeker als de veiligheid in het geding is, heeft de verkeerskundige het gedaan. Maar het verkeerskundige manco zit al besloten in de opdracht: ongelimiteerd auto's mogen kopen, ongelimiteerd en vrijwel zonder voelbare kosten mogen rijden over filevrije wegen, gratis en vrij beschikbare parkeerplaatsen bij herkomst en bestemming. Deze riantie uitgangspunten zijn uniek, een ideaal recept voor een onverzadigbare vraag. De verkeerskundige opdracht is bovendien zeer smal gedefinieerd. Want 'meer stedelijkheid', of 'meer kinderen

op straat', zijn in het verkeersmodel geen overwegingen. Het model ziet niet dat de stad meer is dan de som der delen, zoals een mens meer is dan een zak met organen.

Ja, het menselijk lichaam, en dan vooral hart- en bloedvaten, wordt opvallend vaak als metafoor voor autoverkeer gebruikt: 'congestie', 'ontlating', 'verkeersader', 'slagader', 'verkeersinfarct', 'bypass'. 'Doorstroming' is er eentje die ook vaak in de woningmarkt wordt gehoord. Die metaforen maken ons onnodig bang, want een mens gaat onmiddellijk dood als zijn bloed niet stroomt, maar stad en bewoners zijn nog nooit doodgegaan als auto's niet stroomden. Het menselijk lichaam zakt ineen bij te weinig bloed in de aderen, maar een stad functioneert prima met weinig auto's op de wegen. Steden zijn nog nooit afgestorven als een 'noodzakelijke' bypass niet werd aangelegd. En bloed wordt doorlopend gebruikt, auto's maar een zeer klein deel van hun tijd.

Dat we autoverkeer met ons eigen lichaam zijn gaan associëren, heeft de kunsten soms tot leuke dingen geïnspireerd. De film *Cars* trok de ultieme consequentie: auto's werden mensen. Of andersom, dat is niet helemaal duidelijk. Het kan nog gekker: er bestaat een verhaal over een stad gerund door auto's, met mensen als huisdieren. Sommige films zijn hekeldichten op files, terwijl in de film *La La Land* een massale operette wordt gehouden op de eeuwige file van Los Angeles. Honderden mensen dansen er blijmoedig op het graf van een failliet mobiliteitssysteem.

Al deze overdrijvingen wijzen ons er met de neuzen op dat de auto wel érg centraal in ons leven en denken is komen te staan. Dat zit 'm in allerlei woorden en rituelen. Allereerst is de niet-autobezitter, en niet de autobezitter, degene die wat uit te leggen heeft. Eerste rijlessen op je achttiende zijn bijna vergelijkbaar met je eerste schooldag. Op je achttiende krijg je nu eenmaal wielen aangemeten. Inmiddels zelfs al op je zeventiende; het hedendaagse Nederland heeft meer haast met rijbewijzen dan met stembiljetten. Met

een rijbewijs tel je mee. Mensen die op televisie interessant willen doen, worden vaak geïnterviewd achter het autostuur, nooit in de bus. Als een weg wordt 'afgewaardeerd', wordt dat bedoeld voor automobilisten, niet voor alle anderen, voor wie het juist een opwaardering is. Een prettige straat wordt 'autoluw' genoemd, in plaats van 'mensrijk'. Op veel plekken in Amerika zijn voetgangers verdacht: zeker geen geld om een auto te betalen? Ook in Nederland zijn aantrekkelijke wandelpaden van stad naar natuur geen prioriteit. Voetgangers moeten altijd op knopjes drukken, automobilisten nooit. Zebrapaden worden gezien als oversteekplekken voor voetgangers, niet als voetpaden met oversteekmogelijkheid voor auto's. Dat een fietsend stel op fietspaden bijna nergens twee andere fietsers naast elkaar kan passeren, vinden we normaal, maar een versmalling in een autoweg noemen we een 'doorstromingsprobleem'. Als twee automobilisten ergens zijn aangekomen en de één vraagt aan de ander 'Waar sta jij?' dan wordt de auto bedoeld, niet de mens.

Auto en openbaar vervoer of fiets worden meestal nogal schichtig met elkaar vergeleken: wat is het snelst, het goedkoopst, het meest comfy? De auto boekt dan meestal een schijnoverwinning in vergelijkingen tussen appels en peren. De enige goede vergelijking is die van – opnieuw – Ivan Illich: 'Als je de benodigde tijd voor het verdienen van het geld om het voertuig te kunnen kopen en onderhouden met de reistijd meerekent, wint de fiets altijd.'

Ruimtelijk gezien zijn auto en openbaar vervoer vooral elkaars tegengestelden. De auto gedijt het best bij weinig andere auto's, terwijl openbaar vervoer juist nodig heeft wat voor de auto het schrikbeeld is: massa. We willen wel de auto, maar niet de omgeving die hij veroorzaakt. Vergelijk het Amsterdamse Centraal Station eens met het Haagse Prins Clausplein, als overtreffende trappen van wat vervoermiddelen met omgevingen doen. Beide zijn vervoerskruispunten van jewelste, en allebei stedelijk, in die zin dat er geen agrarische

functies zijn te vinden. Maar de eerste beroert vele harten en wordt miljoenen malen gefotografeerd, terwijl je bij de tweede niet eens kunt stoppen. Niemand heeft daar ook behoefte aan, iedereen wil er snel weg. En dat terwijl kruispunten van oudsher de levendigste delen van steden waren, waar de handel kon bloeien. Vandaar het woord 'winkel', dat hoek of straathoek betekent. Maar zodra auto's een kruispunt domineren, is er zoveel ruimte nodig voor de verplaatsingen dat er geen ruimte meer overblijft voor de bestemmingen. Waarom krijgen snelverkeer en doorstroomrouten altijd zoveel prioriteit, terwijl nabijheid zoveel gemakkelijker en goedkoper is? 'Life is a journey, not a destination', zeggen romantici weleens, maar daarmee bedoelen ze toch n et iets anders.

Het 'doorschieten' van mobiliteit ten koste van verblijf is een veelvoorkomende omdraaiing van middel en doel, vergelijkbaar met meer aandacht voor extrapolatie van geld en succes dan voor genieten van het hier en nu. We kijken graag naar de horizon, naar de voet van de regenboog, waar die pot met goud telkens voor ons uitschuift. Tot iets of iemand ons zegt: h e, we zijn afgedreven, nu weer terug naar waar het ons werkelijk om gaat.

Parkeren

Vier van de vijf voorbeeldvragen waarmee ik dit essay begon, gingen over parkeren. Logisch, want wie denkt dat auto's rijden, heeft het mis. Ze hebben weliswaar wielen, maar voor de meeste priv eauto's is een rit een tamelijk uitzonderlijke onderbreking van een gestald leven. De auto staat ruim 95 procent van z'n tijd stil, wat maakt dat zelfs een vliegtuig gemiddeld meer dagelijkse kilometers rijdt - rijdt! - dan een auto. Fietsen of vele kleine gebruiksgoederen kennen natuurlijk ook zo'n minimaal gebruik, maar die nemen niet zoveel stadsruimte in beslag. Auto's wel. Enorm veel ruimte. Omdat auto's moeten kunnen parkeren op herkomsten  en bestemmingen, is het aantal parkeerplaatsen veel groter dan het aantal

auto's, met fikse piek- en dalbelastingen in de tijd. Niemand weet hoeveel parkeerplaatsen er zijn, maar we weten wel dat de meeste leeg zijn. En als er een auto op staat, is de auto leeg. De hele parkeerkwesitie is leeg *by design*. Daarom voelt een parkeergarage zo onprettig. Want mensen willen zich niet verlaten, maar verbonden voelen. 'De omgeving van de mens is de medemens', schreef Jules Deelder ooit.

Bij de meeste gebouwen doen we juist ons best om ze *niet* leeg te laten staan, want dat kost geld. Ook andere vervoermiddelen gebruiken we liefst zo intensief mogelijk: treinen, vliegtuigen, touringcars, deelmobiliteit. Maar de privéauto staat vooral werkloos in de weg. Toch gaan media-berichten vaker over doorstromingskwesities dan over parkeerkwesities. Dat komt omdat media en politiek vooral nationaal en parkeerkwesities vooral lokaal zijn. Parkeerplaatsen gaan bovendien in tegen onze intuïtie: wielen *draaien* toch? Stilstaande auto's zitten tussen ruimtelijkeordeningsbeleid en mobiliteitsbeleid in, maar bij beide dan wel als stiefkindje.

De Amerikaanse econoom Donald Shoup was in 2005 een van de eersten die serieuze aandacht op parkeren wist te vestigen met het baanbrekende, ruim 700 pagina's tellende boek *The High Cost of Free Parking*. Shoup, inmiddels een oude rock star in de stadsplanologie, in een interview over parkeren: 'Back in 1970, when I started on this, nobody was really interested in it, partly because there's a real status hierarchy among academics who study the city. International issues, national issues, those are seen as important; state issues are a big step down, and local government is just seen as parochial. And sewage and parking are the lowest of the low.'

Autorijden brengt al niet het beste in de mens naar boven; wie zich aan de maximum snelheid houdt, heeft altijd bumperklevers. Maar parkeren maakt ons *nóg* stekeliger. Shoup: 'Thinking about parking seems to take place in the reptilian cortex, responsible for making snap decisions about

urgent fight-or-flight-choices such as how to avoid being eaten.' Dat komt doordat een automobilist zonder parkeerplaats een gevangene is. De auto is zelfs erger: in de gevangenis heb je je handen vrij en kun je nog naar de wc. Zonder parkeerplaats verdwijnen alle vrijheidsidyllen rondom de auto als sneeuw voor de zon. Daarom zijn er veel meer parkeerruzies dan we in het nieuws lezen, ruzies over *mijn* plek. En daarom wordt parkeren op stoepen of bij kruispunten regelmatig zo'n beetje gedoogd. De mens moet er toch érgens uit? Parkeren is, kortom, nog belangrijker dan rijden, als je het hebt over de stad en de auto.

Op onderzoek

Genoeg gefilosofeer, ik heb ook praktische bedoelingen. Ik hoor sommige lezers denken: elke omgeving heeft nu eenmaal zijn eigen kenmerken. Stad is stad en het is logisch dat auto's daar minder ruimte hebben. En buitenwijk is buitenwijk, het is logisch dat auto's daar meer ruimte hebben. Veel mensen hebben hun auto *nodig*. Dus wat wil ik nu eigenlijk?

Ten eerste wil ik de zaak niet statisch, maar dynamisch bekijken. Steden zijn de afgelopen honderd jaar enorm veranderd en zullen blijven veranderen. De vijf willekeurige vragen waarmee dit essay begon, geven al aan voor welke keuzen we duizenden keren komen te staan. We willen meer woningen, meer groen, meer auto's, meer van alles. Zolang meetkundige tovenarij niet bestaat, moet de vraag beantwoord wat de komende jaren prioriteit krijgt.

Ten tweede wil ik bevragen of de huidige verhoudingen in gebouwd Nederland wel zijn zoals we zouden willen. Is er genoeg stad voor iedereen die erop afkomt? Wat moeten we met de omgevingen waarop mensen minder afkomen? Vooral voor de autotuinstiteden bevinden we ons in een visieloze periode. Het adagium 'straatje erbij' is veelzeggend voor de aanmodderij waarin we nu zitten. Hoe de auto ons gevangen houdt, is in *Het Parool*

goed verwoord door de voormalige Amsterdamse verkeerswethouder Pieter Litjens: 'Eén ding staat vast als het om autoverkeer en parkeren gaat: het was gezeik, het is gezeik en het zal altijd gezeik blijven.'

Voor sterk groeiende niet-Westerse steden is dit essaythema van nog groter belang. Nu rijden daar nog talloze volle bussen en busjes rond, maar welvaart maakt hen ook vatbaar voor het uit elkaar groeien van mensen en gebouwen. Of kiezen ze misschien voor stedelijkheid zonder afhankelijkheid van de massale auto? Het duizelingwekkende tempo waarin Chinese steden metro's aanleggen is een signaal dat zij lijken te leren van Amerikaanse ervaringen, ook al doen ze massaal hun fietsen weg.

Santayana schreef: 'Wie de geschiedenis niet kent, is gedoemd haar te herhalen.' Om eveneens te leren, duikt deel 2 de ruimtelijke geschiedenis van stad en auto in. Dat helpt tevens om ons los te maken van het gangbare autodenken. We gaan werken aan onze bewustwording, op zoek naar de onderstromen die onze massale autostromen hebben veroorzaakt. Hoe is het allemaal zo gekomen? En wat kunnen we eraan doen?

DEEL 2. HISTORIE

DE KOMST VAN DE AUTO IN DE STAD: 1885-1945

Visionairen praten vaak over autoluwe wijken en steden. Hun dromen gaan over de toekomst, maar net zo goed over het verleden. Eind negentiende eeuw was elke stad vrijwel autoloos, we kunnen het ons bijna niet meer voorstellen. En dat terwijl steden toen al best leken op die van nu, met verharde straten, stenen huizen, bedrijven, winkels, industrie, voorzieningen, parken, verlichting. Grote steden hadden al honderdduizenden inwoners of meer, mensen verplaatsten zich met benenwagen, paard, fiets, tram, trein, omnibus of koets. De auto was waarschijnlijk het grootste onderscheid met nu. Maar er waren nog drie andere in het oog springende verschillen.

Ten eerste de mensen. Die waren toen armer en onhygiënischer, maar ook fitter dan tegenwoordig. Arbeid was fysieker en er was veel meer spiermobiliteit. Welvaartsziekten waren er nauwelijks.

Ten tweede waren er paarden. Verbijsterend veel hardwerkende paarden waren het, die mensen, koetsen en trams vervoerden: rond 1900 telde New York er 200.000! Het was zielig voor de paarden en voor de mensen; talloze beschrijvingen zijn er te vinden over de mest, de urine, de stank, het vele onderhoudspersoneel, de paardenkadavers en de vliegen. Paarden gaven toen al ruimteproblemen, zeker met koetsen. In Amsterdam werden er al vanaf de zeventiende eeuw pleinen aangewezen om koetsen te parkeren, ook het stallen van de vele paarden was gereguleerd. Door de drukte op straat was er hier en daar al eenrichtingsverkeer ingesteld.

Het derde grote verschil met nu was de hogere bevolkingsdichtheid. Mede daardoor bleven mensen vaker in hun eigen buurt of wijk, zeker vrouwen. De stad van 1900 was de vijftienminutenstad *avant la lettre*: er was meer dan genoeg kritische massa voor al het dagelijks noodzakelijke binnen een kwartier lopen of fietsen. Maar omdat steden in die tijd sterk groeiden, verlangde spiermobiliteit een snellere aanvulling, met meer capaciteit en hygiene. Treinen, elektrische trams en soms al metro's waren daarom welkome innovaties; met weinig ruimtebeslag konden ze veel mensen en goederen over grotere afstanden verplaatsen. Deze nieuwe vervoermiddelen waren in principe voldoende om de twintigste eeuw mee tegemoet te treden.

De eerste auto

Maar toen kwam de auto. De ontwikkeling daarvan was een organisch proces, maar meestal wordt de 'Benz Patent Motorwagen' van Carl Benz uit het Duitse Mannheim de eerste auto genoemd. Benz' vrouw Bertha reed er in 1885 een proefrit mee, en in 1888 de eerste lange autorit in de geschiedenis. De eerste automobilist was dus een vrouw.

Carl had geen idee wat voor enorme krachten hij met zijn krakkemikkige uitvinding in gang had gezet. De eerste autojaren, zo rond 1900, vermengden die enkele auto's zich nog tamelijk eenvoudig met het andere straatleven van voetgangers, fietsers, rondhangende mensen, spelende kinderen, paarden, paardentrams. In Amsterdam gold de richtlijn dat auto's 'niet harder moesten rijden dan een paard in matige draf.' Het autobezit groeide bescheiden, met Amerika al snel voorop.

Zoals altijd waren er voor- en tegenstanders. Voor optimisten combineerde de auto de vrijheid van de fiets met de mechanische kracht van de trein. Peter Giesen citeert in zijn boek *Autopia* de Duitse dichter Otto Julius Bierbaum, die in 1902 klaagde: 'Het treinkaartje wordt niet alleen met geld betaald, maar ook met het opgeven van het zelfbestemmingsrecht. (...) Elke rit met

de spoorwegen is een gevangentransport. De treinreiziger is een kistmens.' Met vrij en hard rijden gaf de auto ruimte aan oergevoelens en een bevrijding uit de greep van machtige spoorwegmaatschappijen. Voor stedelingen beloofde de auto een ontsluiting van het gezonde weidse land. Maar conservatieve geesten sneerden dat paarden prima waren, er waren er genoeg. Degenen met belangen in het spoorwegkapitalisme waren ook tegen de auto. De auto was een onnodig, ongewenst en gevaarlijk speeltje voor de rijken.

Toen introduceerde Henry Ford in het Detroit van 1908 de T-Ford. Met systematische massaproductie aan de lopende band zette hij een revolutie in gang die haar weerga niet kende. Spectaculaire kostendalingen maakten de auto bereikbaar voor veel grotere groepen. Ford en zijn spoedige navolgers produceerden en verkochten in de jaren na 1908 zoveel auto's dat Amerikaanse stadsstraten te kampen kregen met steeds meer verstoppingen en ongevallen. Andere vervoersvormen die daarvoor nog vreedzaam naast de auto leefden, werden verdrukt. Nog voordat gemeentebesturen met hun ogen hadden geknipperd en goed en wel konden nadenken over de aanvaardbaarheid van autotaferelen op deze schaal, was de massaliteit van de auto al een feit. Ford had de Amerikaanse steden overwoekerd, de stad moest er iets mee. Maar wat? Henry Ford wist het wel: 'We zullen het probleem van de stad oplossen door de stad te verlaten.'

Maakbaar, aanvaardbaar, opschaalbaar

Of een menselijk idee groot wordt, hangt af van drie dingen: maakbaarheid, aanvaardbaarheid en opschaalbaarheid. Producten die het alle drie zijn, zijn uitgegroeid tot dagelijkse gewoonten, zoals fietspompen of wasmachines. Voorbeelden die maakbaar, aanvaardbaar, maar niet opschaalbaar zijn, zijn gouden sieraden, paleizen en andere inherent schaarse luxeproducten. Producten die maakbaar, opschaalbaar, maar niet aanvaardbaar

zijn, zijn menselijke klonen of kernwapens. Sommige maakbare en opschaalbare producten vond men eerst aanvaardbaar, maar later niet meer, zoals stoomlocomotieven, paardenkoetsen, of binnenkort auto's met verbrandingsmotoren. Ze waren schadelijker dan eerder gedacht, of ingehaald door iets beters.

Dat de auto in de jaren na 1908 nog niet aanvaardbaar was, kwam meer door de aantallen dan door de aard. De opschaalbaarheid werd een serieus probleem voor de aanvaardbaarheid. Net als nu lag het autobezit in landelijk gebied naar rato hoger, maar de problemen ontstonden in de stad. Er rezen fundamentele ruimteverdelingsvragen die geheel nieuw waren. Voor de opkomst van de auto was de sociale constructie van de stadsstraat eeuwenlang stabiel. De straten waren meenten die van niemand waren en die door iedereen ongereguleerd werden gebruikt. *Shared space*, zouden we nu zeggen. Infrastructuur voor auto's werd door deze speling van het lot publiek gefinancierd en die van railvervoer niet. Want in tegenstelling tot nu was railvervoer destijds een markt waarin goed werd verdiend. Te goed, met natuurlijke monopolies. Het werd daarom meer gereguleerd en belast.

Ook wat parkeren betreft wierp het toeval de auto een gewoonterecht in de schoot. Dat paarden in de stadsstraten halteerden, was eeuwenlang geen probleem omdat hun parkeertijd werd begrensd door hun biologie: je kon een paard niet nachtenlang op straat laten staan. Voor de eerste mechanische paarden waren er dus ook geen parkeerrestricties, er waren nauwelijks manieren om voor parkeren te laten betalen. Gratis autoparkeren groeide aldus in onze hoofden uit tot een natuurlijke toestand, ook bij groeiende beheersingsproblemen, tot op de dag van vandaag. We accepteren betalen voor parkeren maar moeilijk, terwijl we dat veel gemakkelijker doen voor basaalere zaken zoals paspoorten, zorg of water.

De massale opkomst van de auto veroorzaakte twee hoofdproblemen: congestie en onveiligheid.

Oude Amerikaanse foto's laten taferelen zien van rijdende en geparkeerde auto's, mensen, paarden en karren die geheel in elkaar vastliepen. Het waren levensgevaarlijke toestanden: tussen 1920 en 1930 reden auto's in Amerika meer dan 200.000 mensen dood, bijna een derde van de gesneuvelden in de Amerikaanse Burgeroorlog. De doden in deze nationale tragedie waren vooral stedelingen, en meestal voetgangers, onder wie veel kinderen. Velen waren ziedend, harten van vaders en moeders braken, aanrijdingen werden moord genoemd. Er werden gevangenisstraffen geëist, automobilisten werden hier en daar zelfs aangevallen. Treurende nabestaanden en hun vele sympathisanten richtten overal gedenktekens op. De meeste stedelingen in die tijd vonden dat de *pleasure car* moest worden gereguleerd, of zelfs geheel geweerd. Voetgangers, ouders van kinderen, politie, ondernemersorganisaties en anderen organiseerden zich om de stadsstraat zoals ze die gewend waren te behouden voor hun veiligheid, hun business, hun orde.

De hamvraag was of de stad of de auto zich moest aanpassen. Hoe moest de straat worden toebedeeld, rekening houdend met rechtvaardigheid, veiligheid en vrijheid? 'Motordom', een kleine maar snel opkomende klasse van autobezitters, -fabrikanten en andere zakelijke belanghebbenden, vond dat de ouderwetse stadsstraat een sprong moest maken naar de nieuwe tijd van vrijheid, snelheid en individualisme. Maar deze krachten hadden tot omstreeks 1925 niet de overhand, en in Nederland al helemaal niet.

De nieuwe verkeerskundige discipline, nota bene mede door motordom zelf in het leven geroepen, vond dat de auto moest worden gereguleerd ten behoeve van een efficiënte doorstroming van het verkeer. Verkeerskundigen hadden het toen al over *induced demand* ofwel vraaguitloking: elke capaciteitsverhoging zou niet leiden tot minder congestie, maar tot meer auto's. Ze berekenden toen al dat automobilititeit meer dan tienmaal zoveel ruimte innam als tramvervoer.

Trambedrijven maakten dit punt uiteraard ook, zich in allerlei stadscampagnes opwerpend als verlossers van vastgelopen straten. Ene Clarence Sherrill uit Cincinnati maakte al een rangorde van vervoersvormen naar ruimtevraag en prioriteit, met de auto geheel onderaan. Verschillende steden verboden daarom parkeren in hun verstopte centrumstraten volledig, al hield zo'n verbod in bijvoorbeeld Los Angeles maar een week stand. Binnenstadsondernemers waren vaak ook voor regulering. Nog in 1923 sprak een rechter in een New Yorkse verkeersrechtszaak: 'Nobody has any inherent right to run an automobile at all.'

Verbluffende omwenteling

Motordom was er al met al niet gerust op, zeker niet toen vanaf 1923 een daling in de groeicurve van autoverkopen optrad. Onderzoek wees uit dat die daling 'm vooral in steden zat, en niet vanwege de maat van de portemonnees, maar vanwege de maat van de straten. Dat vollopende stadsstraten een plafond aan de omzet van autofabrikanten zouden veroorzaken, was alarmerend. Motordom voerde zijn strijd aanzienlijk op, via lobby's, in de pers, het onderwijs, de politiek, de rechtszalen, posities in comités die nieuwe verkeersprincipes uitdachten, in de straten zelf. De primaire oplossing waarmee motordom kwam, was niet het verminderen van het aantal doden, maar het verschuiven van de verantwoordelijkheid. De stad was het probleem, de overheid moest de straten aanpassen en de mensen moesten opletten.

De omwenteling was verbluffend, in slechts enkele jaren tijd. In 1924 was een straatverbod voor de auto op veel plekken nog een reële gedachte, in 1930 had motordom zijn schaapjes al grotendeels op het droge. De juridische status van de weg was in de meeste Amerikaanse steden op de schop gegaan. Voortaan prevaleerden auto's en kregen voetgangers op de rijbaan het predicaat *jaywalker*. Het was een unicum in de geschiedenis: de lopende publieke mens, in zijn meest basale

hoedanigheid, was illegaal verklaard. De verkeerskundige handboeken begonnen nu te schrijven dat verkeerskundigen niet over de mobiliteitskeuzen van mensen gaan en dat steden en straten de doorstromingsruimte moesten bieden die automobilititeit vroeg. De vrijwel gelijktijdige introductie van benzineaccijns hielp daarbij enorm: motordom kon voortaan zeggen dat zij straatrechten 'kocht'. Publieke ruimte werd geofferd aan marktvaart en de private verlies- en winstrekeningen van motordom.

Vanaf de Eerste Wereldoorlog had Amerika in veel opzichten de leidende positie van Europa overgenomen. In 1927 bouwde Amerika 85 procent van alle auto's in de wereld. Amerika bereidde de weg, ook voor Nederland. Landen en steden waren geen eilanden, logica en ideeën gingen rond als virussen. Hoewel er in Nederland door de geringere auto-aantallen minder congestie was, was de auto ook hier 'de rijdende dood'. De automobilist werd in Nederland langer dan in Amerika te verstaan gegeven dat hij (na Bertha waren het bijna altijd mannen) zich onderdanig had te gedragen. Daar kwam bij dat Nederlandse voetgangers vrijer en ongedisciplineerder waren dan in omringende landen. Schuin oversteken werd in Engeland zelfs *Dutch crossing* genoemd.

Het *Algemeen Handelsblad* schrijft op 12 augustus 1930: 'En hoe velen van ons hebben dan niet, slechts door een overhaaste vlucht, het veege lijf kunnen redden, omdat juist als wij met een gevoel van veiligheid midden over den weg wandelden, een verraderlijke draai aan den slinger door een gestreepten arm, het verkeer losliet. Loeiende claxons en schreeuwende slagersjongens maakten ons schichtig. En in wilde horden kwamen zij op ons af, de heerschers van de weg! Maakt dat je wegkomt, voorwereldlijk dier, dat zich zowaar nog op twee benen voortbeweegt.'

In Nederland werd - weliswaar met krappe meerderheid, maar toch - besloten tot een betere juridische positie voor voetgangers dan in Amerika. Maar ook hier werd de straat grotendeels

weggegeven aan de auto, met trottoirs als vluchtstroken voor voetgangers. Rond 1930 kregen Den Haag en Eindhoven de eerste Nederlandse verkeerslichten, in 1932 werd de voorloper van Veilig Verkeer Nederland opgericht en in 1936 veranderde de voetganger van argeloze vanzelfsprekendheid in een separate juridische entiteit.

De auto was aanvaardbaar geworden. Van maakbaar in 1885 naar opschaalbaar in 1908 naar aanvaardbaar in pakweg 1930: de perfecte drieslag. Vanaf nu zouden auto's fietspompen of wasmachines worden. En dat terwijl er in Nederland nog maar weinig auto's waren: in 1934 had een op de 58 Nederlanders een auto. In het Amsterdam van 1928 waren er zelfs nog 2.500 paarden en beduidend meer handkarren dan auto's. Maar de wind vanuit de overkant van de oceaan, waar een op de vijf mensen inmiddels een auto had, was krachtig.

Het was knap van motordom: iets fundamenteels voor elkaar krijgen terwijl je een minderheid bent. Over de opkomst van de auto circuleren dan ook twee soorten historische stellingnamen. De eerste zegt dat de auto groot is geworden omdat is geleverd wat vrije burgers prefereerden in een *survival of the fittest* tussen vervoersvormen. De tweede zegt dat massale automobiliteit is aangejaagd door een krachtige tandem van motordom en overheid, waarin burgers werden meegezogen. Het doorwrochte boek *Fighting Traffic* van Peter Norton ademt de sfeer dat dat laatste het dichtst bij de complexe waarheid zit. In tijden van een minderheid werd het pad naar een meerderheid van bovenaf geëffend.

Het was niets minder dan een Copernicaanse revolutie: zoals we ooit niet langer de aarde maar de zon centraal stelden, stelden we voortaan niet de voetganger maar de auto centraal. Met deze omwenteling kon autoverkeer voorlopig lekker doorstromen, maar schoof de mens het stedelijke ruimteprobleem slechts voor zich uit. De auto-aantallen groeiden, de stadsstraten zouden voller en voller lopen.

Nu komen we bij iets ingewikkelds, maar heel belangrijks. Tot nu toe ging dit verhaal over de krappe steden die er al waren toen de auto's kwamen binnenrijden. Maar in de eerste decennia van de twintigste eeuw werden er ook veel nieuwe wijken gebouwd. En die begonnen er gaandeweg verdunder uit te zien, met Amerika wederom voorop. Want in dezelfde tijd dat de auto opkwam, kwam ook de tuinstadideologie op. Voor uitweidingen over de tuinstad verwijs ik graag naar de literatuur, maar in het kort brak dit revolutionaire concept met de essentie van stedelijkheid. De tuinstad verving dichtheid, diversiteit en onvoorspelbaarheid door licht, lucht, ruimte en starre functiescheiding.

Marktkrachten waren de verkenners: al voor 1900 ontstonden suburbanere wijkjes rondom nieuwe treinstations buiten de stad, vooral in Engeland. Vanaf 1902 kreeg de tuinstad stedenbouwkundig, politiek en cultureel vaste grond onder de voeten. In dat jaar publiceerde de Engelsman Ebenezer Howard zijn baanbrekende *Garden Cities of Tomorrow*. Het was een sociaal bewogen en logische reactie op de onleefbare stedelijke toestanden van de negentiende eeuw. Volkswijken waren eigenlijk al eeuwen overbevolkt, ongezond en vies, maar door de industrialisatie en de enorme groei van steden na 1850 was het nog erger geworden.

De wereld stond echter niet stil. In dezelfde jaren dat Howard en zijn navolgers tuinsteden in het groen propageerden, waren ingenieurs, vakbonden en bacteriologen hard bezig om de wan toestanden op andere dan stedenbouwkundige manieren aan te pakken. Dat lukte spectaculair: in de eerste decennia van de twintigste eeuw kwamen er op grote schaal waterleiding, riolering, arbeidersrechten en penicilline. De poep verdween uit de straten, de bacteriën verdwenen uit het water en de uitputting verdween uit de mensen, zonder dat daarvoor ook maar één tuinstad nodig

was geweest. Schonere werkplekken en sociale huisvesting die eveneens opkwamen, konden – zoals vandaag nog volop is te zien – ook in dichtbebouwde stadswijken. De tuinstad werd, kortom, al snel een stedenbouwkundige oplossing voor verdwenen problemen.

Toch kreeg het tuinstadconcept een gigantische invloed, tot op de dag van vandaag. En dat kwam door de auto. Auto en tuinstad hadden in den beginne niets met elkaar te maken. De tuinstad was niet bedacht omdat de auto opkwam, de auto was niet bedacht omdat de tuinstad opkwam. Maar deze twee op zichzelf weinig levensvatbare concepten zijn in elkaars armen gevallen en hebben elkaar tot op heden gered. De tuinstad bood de ruimtelijke condities die de auto nodig had om te blijven groeien. En de auto claimde de ruimte die de tuinstad aanzette om te blijven groeien. Er ontstond een onoverwinnelijke symbiose: de autotuinstad.

Fantasten zagen de mogelijkheden voor de autotuinstad al vroeg. Daniel Burnham bijvoorbeeld tekende in 1909 een compleet nieuwe centrale stad voor Chicago, geheel bedacht rondom de auto. In de jaren twintig vermengden autotuinstadideeën zich zelfs met de moderne kunsten. De Zwitserse architect Le Corbusier inspireerde de wereld samen met bewegingen als Bauhaus en De Stijl met strakke ontwerpen voor geheel nieuwe wijken en steden. Zij moesten oude steden vervangen door torenflats in het groen, met de auto als basis van alle mobiliteit. Maar radicale sloop-nieuwbouw was toen nog niet aan de orde. Tuinsteden waren bedoeld als *nieuwe wijken en steden*.

Aanvankelijk had de tuinstad autoluwe bedoelingen; pas in de loop der tijd werden groen ingetekende plekken grijs en liepen wegen steeds voller. Binnen Amerika liep autotuinstad en autohoofdstad Los Angeles voorop, daar waren de autoluwe bedoelingen zelfs grotendeels overgeslagen. Het autobezit lag er in 1930 al op een op de anderhalf, met overal eengezinswoningen. Het werd ook de

eerste meerkernige stad. Clarence Dykstra van de gemeente Los Angeles schreef in 1926: 'The city of the future ought to be an harmoniously developed community of local centers and garden cities in which the need for rapid transportation over long distances will be reduced to a minimum.' Het was de vijftienminutenstad, alweer. Uiteindelijk liep het allemaal anders, want belijdenissen zijn niets waard als mensen geld hebben voor een auto en hun overheid er gratis en overvloedig snelwegen en parkeerplaatsen voor organiseert. Dan vormt zich een massale autotuinstad waarbij het niet meer uitmaakt of dat begon bij de auto of bij de tuinstad.

Eerste opkomst van suburbia

Veel verkeerskundigen en zakenlieden waren in den beginne tegen stedelijke deconcentratie, het zou stad en koopkracht alleen maar verkruimelen. Een verkeersaantrekkende werking was een teken van succes, verkeerskundigen waren ervoor om dat te reguleren, niet om het weg te nemen. Toch werden de jaren twintig het eerste decennium waarin Amerikaans suburbia harder groeide dan de stad. Voor het eerst zagen railbedrijven reizigersaantallen en winsten teruglopen. Zelfs de autosteden Los Angeles en Detroit overwogen flinke steun voor hun toen nog uitstekende openbaar vervoer om hun downtown overeind te houden, maar het draagvlak daarvoor was te gering. De geschiedenis koos de weg van de autotuinstad met ongelimiteerde aantallen auto's, terwijl de bevolking sterk groeide. Amerika had daarvoor de ruimte, maar Nederland veel minder.

Ten tijde van de inpassingsdiscussies rond 1925 had Nederland zeven miljoen inwoners. Nu zijn het er achttien miljoen, met veel meer auto's dan Nederland destijds aan mensen telde. Al vanaf het begin is onderschat wat het ruimtelijk zou betekenen als een groeiende, verstedelijkende en welvarender bevolking steeds massaler auto's zou parkeren en rijden over steeds grotere afstanden.

Vroeg of laat zouden ruimteregulerende maatregelen onontkoombaar worden.

In de jaren dertig liep dat zo'n vaart nog niet. Door de recessie stakte de groei van het aantal auto's; Hitlers plannen voor een massale Europese 'volkswagen' konden pas na de oorlog worden opgeschaald. Wel waren er al vooruitziende blikken, zoals van de Engelsman Aldous Huxley. In zijn roman *Brave New World* uit 1932 was Ford de nieuwe Christus, als nulpunt van de jaartelling in een volledig getechnologiseerde toekomst waarin menselijkheid er niet meer toe deed.

In de Tweede Wereldoorlog gaven de Duitsers de auto al een flinke zet met allerlei anti-fietswetten tegen die irritante fietsende Nederlanders. Veel van die wetgeving werd nadien weer ingetrokken, maar de regel dat gemotoriseerd verkeer altijd voorrang had op fietsers werd door de treuzelende polderpolitiek pas in 2001 geschrapt.

Op 22 februari 1942 legde president Roosevelt de productie van auto's voor particulieren volledig stil. Detroit was nodig voor de wapenproductie, benzine ging op rantsoen. Het aandeel van het openbaar vervoer in Amerikaanse verplaatsingen steeg van vijftien naar vijftig procent. Mensen gingen weer vaker lopen. De aanleiding was somber, maar de les van grote disrupties zoals een oorlog of een pandemie is dat er veel kan waarvan we in normale tijden denken dat het niet kan. Ook draagvlak kan dan opeens ontstaan. Zonder disruptie ontberen we meestal de creativiteit, de wil of het lef om het over een andere boeg te gooien. En na tijdelijke disrupties vallen we vaak weer terug op het oorspronkelijke pad. Zoals vanaf 1945.

NAAR DE MASSALE AUTOTUINSTAD: 1945-1975

In 1945 schreef John Steinbeck in zijn roman *Cannery Row*: 'Iemand zou eens een erudiet essay moeten schrijven over het morele, fysieke en esthetische effect van de T-Ford op de Amerikaanse natie. Twee generaties Amerikanen

wisten meer over de Ford-bobine dan over de clitoris, meer over het planeetwielmechanisme van versnellingen dan over het sterrenstelsel. Met de T-Ford verdween ten dele het idee van privébezit. Een tang behoorde niet langer iemand persoonlijk toe en een bandenpomp was van de laatste die hem had meegenomen. De meeste kinderen in die tijd werden verwekt in een T-Ford en er werden er heel wat in geboren. Het Angelsaksische thuisidee raakte zo verknipt dat het er nooit meer helemaal bovenop is gekomen.'

Dit sfeerbeeld over vermengende publieke en private domeinen kon nog niet weten hoe ook auto en mens steeds meer zouden gaan samenvallen. Maar voorlopig waren in het bevrijde Nederland van 1945 heel weinig auto's te vinden. Daaraan gingen onze Amerikaanse vrienden wat doen: de Marshallhulp aan het door de oorlog verarmde Europa was mede bedoeld om meer Amerikaanse auto's te verkopen. We lieten de cultuurimperialisten ons graag vertellen hoe we ons kikkerland voor veel auto's moesten inrichten. Waarom zou je als behoeftige weerstand bieden tegen brood en spelen? In 1950 telde Nederland 121.000 auto's, in 1965 al een miljoen. Autorijden werd als McDonalds. Onze religies kwamen uit het oosten, onze verboden vruchten uit het westen: een heerlijke nieuwe wereld.

De aanswelling van het aantal auto's ging wederom in een vreemde mengeling van publieke en private sferen. Wat de auto's zelf betreft, ging het van de collectivistische T-Ford naar een waaier aan statussymbolen voor elke inkomensgroep en elke persoonlijke *lifestyle*. Tegelijk bracht de private kooiconstructie een conformistische, collectieve geest op gang die zich zou doortrekken tot het ANWB-gevoel in de moderne tijd. De ANWB-Wegenwacht, opgericht in 1946, zou uitgroeien tot 'ons' vertrouwenwekkende icoon van de Nederlandse wegen. Zelfs opstoppen gaven een welvend wij-gevoel: de eerste Nederlandse file op knooppunt Oudenrijn, op Pinksterdag 1955, was een vreugdevolle gebeurtenis.

In de decennia na de oorlog groeiden bevolking en welvaart sterk. Oude steden werden op ongeken- de schaal omsingeld door nieuwe autotuinsteden, in Nederland en nog meer in Amerika. Kilometers en kilometers landbouw- en natuurgebieden werden verzvolgen door *sprawl*, in veel lagere dichtheden dan voor de oorlog gebruikelijk was. Auto en tuinstad waren een ruimtelijke en institutionele symbiose aangegaan waarvan niemand meer wist wat oorzaken en gevolgen waren. De Amerikaanse Federal Housing Authority gaf riant overheids- gegarandeerde hypotheke- n voor nieuwe koopwo- ningen, maar wel met zo min mogelijk risico's, dus met standaardisatie zonder uitzonderingen. Overall in Amerika verrezen wijken met dezelfde opzet, dezelfde *single family* architectuur, dezelfde woningindeling, dezelfde brede wegen, dezelfde auto-opritten, dezelfde sociale klasse. En steeds vaker zonder trottoirs, de auto werd toch direct naast de keuken geparkeerd.

De auto was niet langer een keuze, maar een verplicht onderdeel van het standaardpakket. Lopen en fietsen stierven uit. Het pakket werd nog extra opgedrongen met *redlining*, waarmee 'risicovolle' binnensteden van hypotheke- n werden uitgesloten. Dat werd een knoeperd van een selffulfilling prophecy: deze brandmerking van binnensteden werd de oorzaak van hun dood. Diversiteit, die belangrijke voorwaarde voor stedelijkheid, was voortaan taboe. Vooral de bij de autologica aansluitende functiescheiding nestelde zich diep in onze Westerse planologische cultuur. Diverse voorzieningen om de hoek werden geclusterde voorzieningen op afstand, omringd door parkeerterreinen. Miljoenen burgers reden over de weg van de minste weerstand de nieuwe autotuinsteden in. Zij hielden zichzelf voor dat hun stuurwiel kon draaien, maar hun richting kon dat eigenlijk niet.

Niet dat er geen kritiek was. William Whyte schreef bijvoorbeeld in 1958: 'Sprawl is bad

aesthetics, it is bad economics. Five acres are being made to do the work of one, and do it very poorly. This is bad for the farmers, it is bad for communities, it is bad for industry, it is bad for utilities, it is bad for the railroads, it is bad for the recreation groups, it is bad even for the developers.' Maar de stad was in een centrifugestand terechtgekomen waarvan de uitknop volledig uit beeld was geraakt.

In 1956 deed president Eisenhower er een enorme schep bovenop: hij tekende de Federal-Aid Highway Act voor de aanleg en financiering van 66.000 kilometer aan *interstate highways*. Het werden de grootste publieke werken in de geschiedenis van de wereld. Negentig procent zou federaal worden gefinancierd, grotendeels van belasting op benzine en auto's. Er werd op de pof gerekend met hogere accijnsopbrengsten dan elementaire rekenkunde toestond, met als redenering dat die highways vanzelf wel meer mensen de auto's in zouden lokken.

On a dark desert highway, cool wind in my hair.
Een roadtrip is mooi, maar niet als je met je wheels de stad niet in kan. Een netelig Amerikaans discussiepunt was daarom of de highways om de oude steden heen moesten of er ook dwars doorheen, als instrument voor stadsvernieuwing. Tolheffingen of overstaphubs hadden achteraf gezien werkbare compromissen kunnen zijn, maar na veel debat werden het toch de *urban motorways*. Die hadden hier en daar al hun intrede gedaan en kregen nu een stevige conceptuele en financiële basis. Dat het leeuwendeel door Washington werd betaald, maakte stedelijke asfaltagenda's zo groot en zo machtig dat buurtbelangen er in de ruimtelijke strijd nog nauwelijks toe deden.

Henry Ford was achteraf gezien nog mild: het probleem van de stad zou niet alleen worden opgelost door haar te verlaten, maar nu zelfs door haar te slopen. Steden gingen hiermee een pad op waarvan men de langduriger gevolgen niet kende, maar ook waarvan die moeilijk herstelbaar zouden zijn. Een verkeerd gebakken brood gooi je weg

en je bakt simpelweg een nieuwe. Maar dit was andere koek: hele steden zouden fundamenteel naar de auto toe worden verbogen.

Nederlandse protesten

Ook Nederland ging vanaf de jaren vijftig voortvarend te werk. De natte tak van Rijkswaterstaat was vanwege het wassende water altijd al een staat in een staat, de droge tak kwam daar nu met minder evidente redenen bij. Er kwamen plannen voor auto-wegen, culminerend in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening uit 1966 en het Rijkswegenplan uit 1968, met afstand het grootste Nederlandse wegenplan ooit en net als in Amerika duurder dan wat de motorrijtuigenbelasting opbracht. In de jaren vijftig doekten verschillende Nederlandse steden hun trambedrijven alvast op. Ook hier kwamen plannen voor stadsvernieuwing met urban motorways, want de autovloed die de nieuwe autotuinsteden baarden, reed steeds massaler de oude wijken in. De hele chronologie van ruimtforcering voor de auto is, terugkijkend, zo *logisch* geweest: eerst de juridische omvorming van de oude stadsstraten rond 1930, daarna optimalisaties zoals verkeerslichten en opstelstroken, daarna de uitrol van nieuwe autotuinsteden en snelwegen in de weilanden, tot slot de *fysieke* omvorming van de oude stadsstraten. Met andere woorden: sloop.

Maar de mensen in de steden bleken uit ander hout gesneden dan de koeien in de weilanden: ze pikten het niet. Over de talloze Nederlandse protesten van stadsbewoners, milieuactivisten en erfgoedliefhebbers tegen verkeersdoorbraken ga ik in dit korte essay niet uitwijden, op één citaat van Provo uit 1965 na: 'Amsterdammers, de asfaltterreur van de gemotoriseerde bourgeoisie heeft lang genoeg geduurd. Dagelijks worden mensenoffers gebracht aan de nieuwste autoriteit waaraan het klootjesvolk zich heeft overgeleverd: de auto-autoriteit. De verstikkende koolmonoxide is zijn wierook, zijn beeltenis verpest in duizendfout de grachten en straten.'

In kleinere Nederlandse steden streeden boze burgers eveneens tegen sloophamers ten behoeve van de auto. Zij zijn slechts gedocumenteerd in archieven van lokale sufferdjes, maar daarmee niet minder belangrijk. De burgerbeweging was breed, onbewust met elkaar verbonden door één gedachte: de stad is ons meer waard dan de auto. Overall werden asfaltwerkzaamheden van gemeenten, die werden gesteund en medegefinancierd door het rijk, op allerlei manieren gedwarsboemd. David Jokinen was de laatste Amerikaanse imperialist die het probeerde; zijn rigoureuze sloop- en asfaltplannen voor Amsterdam en Den Haag zijn door honend Nederland afgezonken in de Atlantische Oceaan.

Dat was wennen: voor het eerst waren er voor een Amerikaans exportproduct geen open armen. De veronderstelde aanvaardbaarheid van de auto was tegen harde grenzen aangereden. De sloop van Nederlandse steden was in vroeg stadium gestopt, terwijl de sloop van Amerikaanse steden op veel plekken wél doorzette. Ook daar waren *freeway revolts*, maar boze burgers waren er minder talrijk, of motordom te machtig, of allebei. Deze waterscheiding tussen Europa en Amerika was ten diepste cultureel. Europa is bedachtzamer, Amerika opportunistischer. Amerika, land van immigranten, zocht de grenzen in oneindig land met volop ruimte. Kleine stadjes waren al wat ruimer van opzet dan pakweg Oudewater of Siena, grote afstanden waren er om te worden overbrugd.

Parkeren

Toen steeds grotere autostromen over de nieuwe *urban freeways* de Amerikaanse binnensteden in reden, moesten die ook ergens kunnen parkeren, anders zouden ze er met dezelfde vaart weer uit rijden. Dat was in de eerste decennia van de auto al een heel gedoe, met parkeerverboden en weer opgeheven parkeerverboden. In New York werd het pas in de jaren vijftig legaal om je auto de hele nacht op straat te zetten. Formeel was nog lange

tijd de (theoretische) premisse dat je je auto in een garage zette, zoals vroeger een paard in de stal. Maar de toevloed van auto's werd daarvoor veel te groot. Overal begonnen steden hun straten en pleinen weg te geven aan stilstaand staal.

Maar het was allemaal niet genoeg. Aangezien stoep- en dubbelparkeren was voorbehouden aan de opportunisten, noopte de zwellende parkeervraag tot andere maatregelen. Parkeermeters bijvoorbeeld. De eerste was er al in 1935, in Oklahoma City. Rond 1955 had elke grotere Amerikaanse stad parkeermeters op drukke punten en ze deden hun regulerende werk goed. Winkeliers en zakenlieden waren er lange tijd blij mee: langparkeren werd ontmoedigd, klantendoorstroming bevorderd.

Toch begon hun populariteit daarna in te zakken. In de concurrentie met overvloedig gratis parkeren in al die nieuwe autotuinsteden konden binnensteden niet langer aankomen met gereguleerde schaarste. Parkeren moest rianter, zeiden de Amerikaanse deskundigen, anders zouden stadsharten ten dode zijn opgeschreven. Stapje voor stapje verdwenen daarom de gebouwen ten behoeve van de bereikbaarheid, tot iedereen jaren later om zich heen keek en zich afvroeg waar hun binnenstad was gebleven. De dood was inderdaad ingetreden, alleen niet door een gebrek aan parkeerplaatsen, maar een teveel. Al die nieuwe parkeergaten en parkeergarages maakten regulering steeds minder noodzakelijk. Parkeermeters werden gaandeweg opgeheven, of – net zo vaak – het hele straatparkeren maakte plaats voor meer autorijbanen. Waar Amerikaanse parkeermeters wel bleven, waren de tarieven zo laag dat boetes regelmatig meer opleverden dan de parkeergelden zelf.

Parkeernormen waren een zeer krachtige motor achter dit alles. De normen – al voor de Tweede Wereldoorlog bedacht en daarna opgeschaald – stelden bij bouwontwikkelingen of functieveranderingen in vrijwel elke stad het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein verplicht. Het aantal werd minutieus berekend voor alle soorten functies en hun gebleken auto-aantrekkende

werking. Parkeernormen leken geniaal: gemeenten schoven het groeiende parkeerprobleem in de schoenen van private ontwikkelaars, waardoor de parkeerdruk binnen de perken bleef en politici gratis of goedkoop straatparkeren overeind konden houden. Natuurlijk werkten de normen als een perforator op de Amerikaanse stad. Parkeerplaatsen aten voortaan niet de straten, maar de gebouwen op. Bouwontwikkelingen werden er duurder, lelijker en grootschaliger van, maar burgers en politici kregen er geen zichtbare factuur van in de bus. Gratis bier op anonieme rekening, wie wordt daar nou niet dronken van?

Wat parkeren betreft nam Europa een wezenlijk andere afslag. In 1964 verscheen in Amsterdam onder protest van de ANWB de eerste Nederlandse parkeermeter. Het was de start van een oneindige opmars van parkeermeters in vrijwel alle Nederlandse steden. Ook hier werden parkeernormen geïntroduceerd, maar mede door de protesten tegen stadssloop behoedzamer dan in Amerika. Men begon zich in Europa bovendien wat zorgen te maken over het ruimtebeslag van ongebreidelde *sprawl*. Engeland wilde bijvoorbeeld zijn eeuwenoude cultuurlandschappen behouden. Europa zette meer in op, zoals historicus Peter Hall dat noemt, *containment*: inkapseling van stadsgroei, met hogere dichtheden. In de jaren vijftig kwam de Green Belt rond Londen formeel tot wasdom. In Europa werd de benzineaccijns hoger, kwamen normparkeerplekken vaker in straten en werden regelmatig ook maximum parkeernormen ingevoerd. Minimumnormen voor vooroorlogse wijken werden er meestal lager dan in Amerika, wat ze uiteindelijk mede heeft gered.

Jane Jacobs

Het is een wijdverbreid misverstand dat Amerikaanse steden niet stedelijk en aantrekkelijk zijn omdat ze veel nieuwer zijn dan Europese steden. Begin twintigste eeuw, toen er op beide continenten nog nauwelijks auto's waren, waren

er al talrijke Amerikaanse steden met rond de half miljoen inwoners, in volwaardig stedelijk weefsel, met stadsstraten bijna als in Parijs. Het waren steden als Cleveland, Cincinnati, Baltimore, Milwaukee of St. Louis, namen die nu geen enkel verlangen meer oproepen. Wie straat- en luchtfoto's tussen pakweg 1940 en 1980 bekijkt, staat versteld van de schaal waarop Amerikaanse binnensteden zijn vervangen door *urban freeways* en parkeerplaatsen. Doodzonde was het, alleen hun skylines zijn het aanzien nu nog waard. In dezelfde tijd als flowerpower, maanlanding en Koude Oorlog waren in de kantlijn van de geschiedenisboeken sloophamers hele gemeenschappen en bedrijfsvoeringen van mensen en ondernemers aan het ontwrichten. De gevolgen strekten zich uit tot ver buiten de sloopactiviteiten zelf, met aanpalende wijken die hun samenhang en aantrekkelijkheid verloren. Het doel was verbinden, het resultaat was degeneratie. Hoe het in het kapitalistische Amerika allemaal is onteigend en betaald, is voor de simpele essayist in nevelen gehuld.

De enige Amerikaanse stad die in deze carmageddon autovrij werd en bleef, was Disneyland. Mensen hebben er inmiddels meer dan honderd dollar voor over om daar een dagje in een ouderwetse Main Street te mogen rondlopen. Van de echte steden wisten Boston en vooral San Francisco en New York opvallend veel oorspronkelijke wijken te behouden. Mede daarom zijn dit nu zo ongeveer de populairste en dus duurste steden van Amerika, voor bewoners, bedrijven, toeristen en films.

San Francisco dankt zijn gave staat aan harde burgerprotesten tegen *urban motorways* die al begin jaren vijftig begonnen, en wonnen. New York is vanwege de enorme schaal van de pre-autostad natuurlijk een geval apart. Van grofweg 1930 tot 1970 regeerde planoloog Robert Moses er als een ambtelijke tsaar met maar één agenda: New York vervangen door autotuinsteden. De sloopplanoloog is er buiten Manhattan bewonderenswaardig

ver mee gekomen. Hij verdedigde zijn sloopactiviteiten met klare taal: 'You can draw any kind of picture you like on a clean slate (...) in laying out a New Delhi, Canberra, or Brasilia. But when you operate in an overbuilt metropolis, you have to hack your way with a meat ax.' Stad en auto waren voor hem één en hetzelfde: 'Cities are created by and for traffic.'

De eerste die serieuze gaten in deze agenda en redeneringen wist te slaan, was Jane Jacobs. Deze New Yorkse journaliste leidde jarenlange, felle en succesvolle burgerbewegingen tegen plannen van de ultramachtige Moses. Zijn snelweg door Washington Square kwam er niet. Zijn vervanging van haar geliefde Greenwich Village door woon-torens en parkeerplaatsen in het groen kwam er niet. Zijn Lower Manhattan Expresway dwars door Manhattan kwam er niet. Daarna kwijnden veel andere plannen voor *urban motorways* en torens in het groen weg, in New York en in andere steden. Het grotendeels puntgave Manhattan heeft de wereld mede aan Jane Jacobs te danken.

Jacobs kreeg niet alleen Moses op de knieën, ze kwam met een verbluffend tegenbod in een tijd dat bijna niemand andere ideeën had. Middenin de jaren dat levendige steden met grof geweld werden getransformeerd in dode autotuinstiteden verscheen *The Death and Life of Great American Cities*. Wie dit wereldberoemde standaardwerk uit 1961 leest, krijgt tranen in de ogen van de liefde, de intellectuele kracht en het lef waarmee inherente menselijke waarden aan de stad werden teruggegeven, als hoopvol licht in duistere tijden. De visie van Jacobs, de *genius of common sense*, heeft eeuwigheidswaarde.

Nieuw eraan was dat die uitgang van dynamiek en regeneratie, gericht op kansen en belangen van morgen, terwijl de autotuinstitad met eenvormigheid en zoneringsregels was gericht op de inkapseling van functies en belangen van vandaag. Steden waren jungles, autotuinstiteden waren plantages. Voor het merendeel van de autotuinstiteden voorspelde Jacobs dan ook hun uiteindelijke

verval. Al in 1958 schreef ze erover, met haar vlijmscherpe pen: 'These projects will be stable and symmetrical and orderly. They will be clean, impressive and monumental. They will have all the attributes of a well-kept, dignified cemetery.'

Jacobs definieerde vier generatoren voor diverse stedelijkheid: een mix van oude en nieuwe gebouwen, een fijnmazig stratenpatroon, functiemenging en dichtheid. Diversiteit in tijd, ruimte en functies dus, met dichtheid als drukverhoger, waarna rijke gisting spontaan ontstaat. In zo'n stad was voor de auto op massale schaal geen plaats. Toch was Jacobs aanvankelijk mild over de vierwieler, zeker voor iemand wiens geliefde buurt zou worden platgegooid voor een autotuinstad. Ze beschouwde de auto als een vooruitgang ten opzichte van het paard, het moesten er alleen niet zo veel worden. Als dezelfde massa paarden door de stadsstraten was gaan lopen, was het ook een enorm probleem geweest: onafzienbare kudden, straten bedekt met dikke lagen mest.

Uit elkaar getrokken stad

Ook in Nederlandse steden zijn nog altijd de moeilijk herstelbare wonden te zien van autotuinstadplannen die boze burgers niet hebben weten te voorkomen, met de Amsterdamse Weesperstraat en de Utrechtse Catharijnebaan als mensonterende voorbeelden. De mooiste stadsbolwerken en waterfronten zijn soms geofferd aan de noodzakelijk geachte moderniteit. In Rotterdam hadden de Duitse bombardementen al een rücksichtslos begin van de sloop gemaakt, waarop modernisten des te gemakkelijker hun weg konden vrijmaken voor autotuinstadplanologie.

In de weilanden bouwden de ruimtelijke orde-naars onbelemmerd voort aan frisse autotuinste-den voor de woningzoekende babyboomgeneratie. In *Autopia* citeert Peter Giesen een brochure voor de Amsterdamse Bijlmer: 'Auto's, bussen en stadsspoor hebben er hun eigen banen, hoog boven de grond en ver van de huizen. De huizen zijn goed

bereikbaar, maar het verkeer kan het leven van alledag niet langer overwoekeren. In de Bijlmer spelen de kinderen buiten tussen het groen en niet tussen geparkeerde auto's. Ze kunnen kilometers dwalen zonder een ander vervoermiddel te ontmoeten dan een fiets.'

De brochuretekst viel vooral op doordat de ingenieurs het autoprobleem niet oplosten door de auto te beperken, maar door de stad uit elkaar te trekken, alle woorden van Jane Jacobs negerend. Het maakte de Bijlmer onhoudbaar sociaal onveilig, jarenlange gemeentelijke pogingen om haar dure geesteskind te laten slagen konden niet op tegen het inherente verval. Evenals verscheidene vergelijkbare wijken in andere steden zou deze autotuinstad *on steroids* al binnen enkele decennia worden gesloopt.

In één opzicht was het Bijlmerontwerp hoopvol: voetgangers en fietsers werden serieus genomen, al was het op de verkeerde manier. In de oude stadswijken kregen voetgangers en fietsers vanwege de autodoorstroming slechts de restruimten, bij verkeerslichten de restseconden. Auto's hadden ruimte nodig, maar schoenen toch niet?

In Emmen werd gepionierd door de auto niet te scheiden, maar juist te vervlechten met de rest: Angelslo en Emmerhout werden eind jaren zestig Neerlands eerste woonerfwijken. Dit kleinschalige concept zonder doorgaand verkeer kreeg internationale bekendheid en zou de opmaat worden naar een bescheidener ruimtelijke ordening. Terugkijkend was er in die sixties een vreemd gevoel voor esthetica en vooruitgang, zonder interesse in de menselijke en historische structuren waarop werd ontwikkeld. Het was een militant optimistische tijd waarin nog weinigen zich druk maakten om milieu en gezondheid. De sixties waren als het wilde westen, maar dan institutioneler. Tegelijk waren westernfilms die autoloze vrijheid verbeeldden zeer populair. Massale auto's over een industrieel freewaystelsel of vrije paarden door *Once upon a Time in the West*: de geesten werden gespleten door onverenigbare verlangens.

Trok die comfortabele autocon ook niet een beetje de ziel uit de mensen?

Veranderingen op komst

Het jaar 1968 werd dat van de beroemde burgeroproeren. In 1972 verscheen het spraakmakende eerste rapport van de Club van Rome, vol doemscenario's over onze ecologische toekomst. Die auto en economische groei zouden veel meer problemen gaan geven dan werd gedacht. De wereld was amper van deze onheilstijding gekomen toen in 1973 de oliecrisis uitbrak, met opzettelijk opdrogende oliestromen uit het Midden-Oosten. Premier Den Uyl sprak het volk toe dat het nooit meer zou worden als voorheen. Er kwamen autoloze zondagen, de disruptie begon even te lijken op die van Roosevelt in 1942.

Een ander probleem was dat er jaarlijks meer dan drieduizend verkeersdoden naar de Nederlandse begraafplaatsen werden gedragen. Het waren recordaantallen, ruim anderhalf maal zoveel als bij de Watersnoodramp, elk jaar weer. Het was naar rato nog bloederiger dan in de Amerikaanse jaren twintig, met veelvouden daarvan in de ziekenhuizen. Iedereen kende wel iemand die verminkt of omgekomen was door een auto. Ik herinner me als kind mijn eigen vader nog, die na de zoveelste huiveringwekkende ervaring besloot om voortaan twee kilometer om te fietsen langs een veiliger route naar zijn werk. En dan de vele duizenden ongewilde daders: hoe was het voor hen? Hoe voelde het om iemand doodgereden te hebben? Een jongetje zijn moeder te hebben ontnomen, een vader zijn dochter?

Zelfs de autolobby vond dat het zo niet kon doorgaan. Er kwamen maatregelen, zoals de anti-alcoholwet in 1974. In Delft verscheen Neerlands eerste verkeersdrempel. In 1973 werd Stichting Stop de Kindermoord opgericht. Autogordels werden verplicht, al hielp dat kinderen en fietsers niets. Overlevende fietsers richtten in 1975 de Fietsersbond op, toen nog Echte

Nederlandse Wielrijders Bond (ENWB) geheten om de ANWB te jennen, tot de ANWB daar via de rechter een stokje voor stak. Hoe dan ook: de eerste tegendruk wist het aantal verkeersdoden aarzelend aan het dalen te krijgen.

Al wat eerder, in 1970, kwamen de Nederlandse Spoorwegen met 'Spoorslag 70'. In dezelfde tijd dat Amerikaanse treindiensten grotendeels werden gesaneerd, majestueuze stations achterlatend in nostalgische stilte, kwam NS met een sterk uitgebreide en verbeterde dienstregeling. In de jaren erna begon NS bij nieuwe autotuinstiteden voorstadshalten te openen. De uitvoering van het Rijkswegenplan uit 1968 zakte ondertussen opvallend snel in, allerlei geplande wegen zouden nooit meer worden gebouwd. In de steden werden de eerste winkelstraten autovrij gemaakt, steevast onder luid protest van winkeliers, wier angsten over faillissementen nooit uitkwamen. Autovrije winkelstraten zouden zelfs uitgroeien tot de populairste van het land.

Het giste in de lucht. De omslag in het denken van auto naar stad wordt vaak in verband gebracht met charismatische bestuurders van naam, maar - met alle respect voor hun energie - zij waren slechts de tassendragers van hun tijd. Het hele modernistische, automobiele bouwwerk brak op allerlei manieren, overal. In 1974 verscheen *Zen en de kunst van het motoronderhoud* van de Amerikaan Robert Pirsig, een roman die het motorreizen in de frisse buitenlucht verheerlijkte en tegelijk ons rationale denken ontmaskerde als dode kracht, producten en omgevingen opleverend die gespeend waren van kwaliteit. Dit meesterwerk werd een klaterend succes in de hele Westerse wereld, in dezelfde jaren waarin, na de roerige jaren zestig, democratisering op gang kwam. Het was gedaan met de auto-ritaire wijze waarop overheden rationele wijken over burgers konden uitrollen.

In de Nederlandse stadswijken ebde de dreiging van hun sloop weg, maar hun krappe straten liepen wel steeds voller met rijdende en geparkeerde auto's. Men wist in de seventies niet goed wat men dan wél met die vooroorlogse steden aan moest. Waar moest je beginnen, als je het anders wilde dan de autotuinstad? Wat de auto zelf betreft waren we het *point of no return* al ruim voorbij. Niets was opgewassen tegen de verkeersmodellen, parkeernormen, wetten en gewoonten die de ruimtelijke ordening en de verkeerskunde inmiddels hadden opgetuigd.

Jane Jacobs schreef daarover in 1992, terugkijkend op de decennia daarvoor: 'Anticity planning remains amazingly sturdy (...). It is still embodied in thousands of regulations, bylaws, and codes, also in bureaucratic timidities owing to accepted practices, and in unexamined public attitudes hardened by time.' Haar boek uit 1961 had snaren geraakt, maar de oude muziek klonk nog bijna overal.

In 1977 legden duizenden demonstrerende fietsers hun fietsen op het Amsterdamse Museumplein om alle fietsdoden te gedenken. Ze blokkeerden auto's en eisten veiligheid en fietspaden, met de afsluitende slogan 'Blijf fietsen en laat je niet inblikken!' In hetzelfde jaar pionierde Groningen met zijn baanbrekende verkeerscirculatieplan, dat de auto in de hele binnenstad aan banden legde. Wederom onder luid protest van winkeliers, wier angsten over faillissementen nooit uitkwamen. Winkeliers met hun repetende conservatisme waren masochisten: wie nu terugkijkt naar plaatjes en filmpjes van de grijze stadsstraten uit die tijd, schrikt zich rot. Dat wilde je toch niet zo houden?!

Maar de investeringen vloeiden naar recreatiegebieden en vooral naar nieuwe groeikernen buiten de steden, waar velen een veelbelovend leven startten. Forensisme kwam op. Aangezien openbaar vervoer alleen een rol van betekenis kreeg

op die ene lijn naar de moederstad, werden auto's de basis van het 'gebundelde gedeconcentreerde' bestaan. Dat kon ook bijna niet anders met grote afstanden, hoge parkeernormen, gratis parkeren en aftrekbare reiskostenvergoedingen. De auto van de zaak kwam eveneens op, fiscaal aantrekkelijk en vrijwel zonder weerstanden voor gebruik.

Leegzuiging

Er wordt vaak gezegd dat groeikernen groeiden omdat burgers huisje-beestje-autootje wilden, maar zij trokken simpelweg naar de rijksgesubsidieerde woningen met hypotheekrenteaf trek die autotuinstadplanologen aan hen ter beschikking stelden. Omdat weinig in de steden werd geïnvesteerd, werd woonverbetering synoniem aan suburbanisatie. Als turbines begonnen autotuinsteden aan de vooroorlogse steden te trekken. Ook mensen die liever zouden blijven, zagen hun ongere stadswijk met lede ogen aan, kochten een auto en reden de stad uit. Het was de tijd van de cynische grappen, over dat het leuker was om met je auto naar Amsterdam te rijden dan ervandaan, omdat je dan je autoradio nog had. Amerikaanse steden werden nog onguurder en ronduit gevaarlijk, New York ging zelfs bijna failliet. Autohoofdstad Detroit gleed dramatisch af en verloor uiteindelijk meer dan de helft van haar inwoners.

Steden verloren niet alleen inwoners door uitstroom, maar ook door huishoudensverduunning. In dezelfde periode dat Neerlands grote steden pakweg twintig procent van hun inwoners verloren, liep de gemiddelde woningbezetting terug van boven de drieënhalf naar onder de tweeënhalf. Die teruggang had oorzaken (emancipatie, latere gezinsvorming, echtscheidingen, minder kinderen) die weinig met migratie te maken hadden. Logisch dat het aantal inwoners binnen een gelijkblijvend centraalstedelijk woningbestand daalde. Als er in Purmerend niet zou zijn gebouwd, was het aantal inwoners daar ook gedaald. Zo bekeken wordt de 'uitstroom' van intrinsieke burgerlijke

verlangens naar autotuinsteden in analyses weleens wat overdreven. De grote stad raakte niet leeg, de bevolkingsdichtheid was er in de seventies zelfs hoger dan nu.

Hoe dan ook, het aantal Nederlandse auto's groeide stevig door: van drie miljoen in 1975 naar vier miljoen in 1980 en vijf miljoen in 1990. De oliecrisis was voorbij, de Club van Rome naar de achtergrond, de eerste veiligheidsproblemen aangepakt. De auto nestelde zich meer en meer in onze cultuur, met automagazines, autokinderspeelgoed, *road movies* met stoere mannen, vrije wegen, wapperende haren en mooie vrouwen. In tv-series, veelal van Amerikaanse makelij, stond de auto centraal, met Route 66 als wenkend decor, en altijd zonder parkeerproblemen.

De snelle groei van het aantal auto's was op allerlei manieren zelfversterkend. Wie wielen kreeg, ging stemmen met zijn wielen. En werd lid van de ANWB, die de grootste vereniging van Nederland werd. Op miljoenen deurmatten viel lijfblad *De Kampioen*. De ANWB had als private club zelfs honderd jaar lang de publieke verantwoordelijkheid voor de bewegwijzering. Het droeg allemaal bij aan een cultuur waarin we blij waren dat we reden en op zaterdagochtend onze auto's wasten. Beperkingen voor de auto waren 'autootje pesten'. De autolobby van de ANWB werd betaald met lidmaatschapsgeld van mensen die geen lobby maar wegenwachthulp wilden. De meesten haalden er hun schouders over op en gingen lekker met vakantie naar Frankrijk of Oostenrijk, op een schaal en met een hoeveelheid bagage die zonder auto niet mogelijk zou zijn geweest. De vooruitgang: wie kon daar nu tegen zijn?

Vrouwen en welvaart

De auto begon nu ook de onontgonnen helft van de bevolking te veroveren: vrouwen. Na Bertha waren die vooral op de rijdersstoelen gaan zitten, maar een groeiende groep 'groene weduwen' had genoeg van het saaie bestaan in hun autotuinstad.

Het begon met het boodschappenautootje voor de huisvrouw die weleens wat keks wilde met het geld van haar goedverdienende man. In de jaren daarna gingen steeds meer vrouwen naar hun eigen banen rijden, de economie aanzwengelend voor twee auto's voor de deuren en des te vollere wegen. Nu stonden mannen én vrouwen in de files, maar de bevolkingsdichtheid van de gemiddelde file kromp. Auto's werden individuele stalen jassen, rijdersstoelen en achterbanken steeds vaker voor de sier. De individualiserende samenleving maakte woonplaatskeuzen voor drukke tweeverdieners ingewikkelder: aanleidingen om de weg op te gaan namen toe, onrust kroop de onderbuiken in. 'Opzij opzij opzij, maak plaats maak plaats maak plaats, wij hebben ongelofelijke haast,' zong Herman van Veen in 1979.

Toch was de massale koop van auto's in de jaren rond 1980 lang niet altijd 'nodig'. De Nederlandse ruimtelijke orde was nog niet zo alomvattend naar de auto verbogen, er waren veel minder snelweglocaties dan nu. Maar de welvaart groeide en autobezit smaakte zoet. Mensen wilden meedoen met het groepsproces, al vergrootte de auto vooral het private domein. Terwijl burens elkaar aftroefden met die nét even duurere auto, moesten deugmensens zonder auto ermee uitkijken om daarover in gezelschappen iets te zeggen. Zelfs zonder moraliserende vingers werden niet-autobezitters een bedreigende soort. Want dat de auto mens en stad ook problemen bezorgt, stond in die jaren al lang vast. Mensen zonder auto functioneerden blijkbaar ook, maar van het idee dat autobezit dus een onnodige knieval was voor een twijfelachtig product wilde men niet weten. Mensen kochten schuld af door een meerderheid te vormen. In de loop der jaren gingen steeds meer niet-autobezitters overstag, door sociale of mobiele druk. Onze omgeving ontwikkelde zich autogericht, een auto kopen werd de facto verplicht, op deelauto's was nog geen zicht.

Architecten deden hun best met vernieuwende pogingen om de geparkeerde auto zo onopvallend,

efficiënt of goedkoop mogelijk in te passen. De drive-inwoning gaf de begane grond als meest gewilde laag – misschien op penthouses en dakterrassen na – weg aan de vierwieler. Dat mensen er werden veroordeeld tot trap en balkon werd zelfs het gemiddelde ANWB-lid te gortig; drive-ins zijn nooit echt aangeslagen. Amerika had al een tijd de *dingbat*: kleine appartementencomplexen als potenkasten op normparkeerplaatsen, perceel en straat degraderend tot irrelevante aanrijruimten. Vanaf de jaren zeventig vielen die eveneens in ongenade. Ook drive-inbioscopen, voornamelijk een Amerikaans concept, hebben het niet lang volgehouden omdat de grondprijs daarvoor te hoog werd. Andere drive-ins of drive-throughs, vooral voor *fast food*, bleven wel. Ze bleven populair omdat mensen hun auto niet uit wilden, maar dat was ook omdat die omgevingen er niet toe uitnodigden. Oorzaken en gevolgen: was er nog wel een verschil daartussen?

De auto, het winkelcentrum en de koelkast waren inmiddels een comfortabel ecosysteem geworden. Steeds meer autogezinnen reden één keer per week de grote boodschappen uit grote autotuinstdsupermarkten, kleine winkeliers op de straathoek – die we nota bene kenden – met lege kassa's achterlatend. Burgers en politici toonden zich soms verontwaardigd over de uitholling van het vertrouwde, nabije Nederland, maar lieten de onderliggende oorzaken ongemoeid. De auto zwengelde een schaalvergroting aan die dingen sneller en goedkoper maakte, maar andere dingen kapot, en het hele systeem per saldo duurder en minder gezellig.

Ook los van de ruimtelijke ordening waren de krachten groot. Er was een enorm auto-industrieel complex ontstaan, met belangen bij werkgevers én werknemers. Miljoenen mensen werkten inmiddels in de staal-, auto- en olie-industrie. IG Metall werd de grootste en machtigste vakbond van Duitsland. Er wordt weleens gezegd dat de fiets in Nederlandse en Deense steden alleen maar kansen kreeg omdat daar geen nationale auto-industrie

was. Maar ja, als banen een argument op zichzelf zouden zijn, zouden we misdaad stimuleren voor werkgelegenheid in de gevangenissen en meer grond vervuilen omdat dat goed is voor de saneringsindustrie. Automobilitiegroei was geen ontwikkeling maar stagnatie, omdat werd voortgegaan op hetzelfde pad van de belangen van vandaag, ons afsluitend voor hoopvollere en vernieuwender paden naar de belangen van morgen.

Ondertussen bleven onwrikbare parkeernormen hun auto-aanzwellende werking uitoefenen. Slechts weinigen waren zich daarvan bewust, laat staan dat ze aan de kaak werden gesteld. Bij elk bouwproject werkten ze als een reusachtige voet tussen de deur voor de auto. Omdat de normen voor de wijken rond de jaren zestig weinig rekening hadden gehouden met welvaarts-groei, emancipatie en tweede auto's, werden trottoirs en groen in talrijke Nederlandse wijken getransformeerd in extra autoparkeerplaatsen. Canadees parkeren (met twee wielen op de stoep) werd vaker gedoogd. Parkeren was op veel plekken wildwest, handhaving ondermaats. Zelfs met vier wielen op de stoep kwamen velen weg.

Stedelijke tegendruk

De harmonica trok in die jaren niet alleen richting de auto; gaandeweg bood de stad weer meer tegendruk. Groeiende publieke en private investeringen in veel Europese stadsbuurten begonnen Jacobs' stelling te bewijzen dat sloop niet de enige reële optie voor vervallen stadswoningen was. Er kwam een hernieuwde waardering voor stedelijkheid en nabijheid. Fietsactivisten hadden Nederlandse gemeenten aangezet tot fietsbeleid, overal verschenen fietspaden. De ontluikende diensteneconomie begon zich gaandeweg in oude stadswijken te nestelen. In veel grote Europese steden was men begonnen met de aanleg van metrolijnen. Vanaf 1985 kwamen in een verbazingwekkend groot aantal Franse steden weer nieuwe tramlijnen, na decennia van saneringen. Het was

een belangrijke stedelijke tegenreactie in het land van de weidewinkels, die met hun grote gratis parkeerterreinen halve binnensteden aan het leegzuigen waren. In Frankrijk had de auto de fiets gereduceerd van vervoermiddel tot sportattribuut.

Ook in Amerika werden langzaam weer metro- en lightrailsystemen gepland en aangelegd. Maar in tegenstelling tot in Europa was de bijbehorende stadsplanning er vaak te krachteloos, met halflege metrotreinen door dunbebouwde autotuinsteden. De Amerikanen waren te weinig bereid of bij machte om zichzelf ruimtelijk zo te laten reguleren - bijvoorbeeld met groene gordels rond steden, lagere parkeernormen, verdichting rond metrostations - dat metrosystemen successen konden worden. Nederland had *transit oriented development* beter begrepen: ter indaming van automobiliteitsgroei introduceerde de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening in 1988 het 'ABC-locatiebeleid', met richtlijnen voor bedrijfsvestigingen naar locatiesoort, met lage maximum parkeernormen bij stations.

Rond dezelfde tijd werd autotuinstad Houten vrijwel volledig op intern fietsverkeer gebouwd, met het station precies in het midden en een 'fietstransferium' eronder. Stedenbouwkundige blokkades tegen de auto brachten er geen protesten, maar juist tevreden fietsers en levendiger straten. Houten groeide ermee uit tot een der populairste autotuinsteden. Maar dat werkte alleen voor lokaal verkeer; welvaart en ruime parkeernormen veroorzaakten er evengoed veel autobezit, blikkige openbare ruimten en grote autostromen naar buiten, naar de regionale auto-netwerkstad die zich er aan het vormen was.

Duurzaam veilig

In november 1989 viel de Berlijnse Muur. Ik herinner me nog de uitzinnige Oost-Duitse man voor de NOS-camera: 'Eindelijk die muur weg! Het gaat me niet om het materiële hoor, maarre...ik wil ook wel eens een Westerse auto!' Al snel was er in de DDR

geen Trabant meer te vinden. De onttakeling van het communisme gaf veel brandstof aan vrijheid, ook in het Westen. De koopman werd nóg belangrijker dan de dominee. De auto werd hernieuwd symbool van een grenzeloos en materieel bestaan. Het mobiliteitsbeleid in Nederland kreeg het uitgangspunt dat 'mobiliteit mag'.

Om de immer groeiende auto-aantallen werkbaar en vooral veilig te houden, werd in 1992 door het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 'Duurzaam Veilig' uitgedacht, en breed omarmd. Het was de culminatie van veiligheidsmaatregelen die in de jaren zeventig waren begonnen, de synthese van de belangen van doorstromende auto's en die van spelende kinderen. Waar de juridische schoonveging van de stadsstraten rond 1930 vooral de voetganger aan banden legde, was nu de automobilist aan de beurt, maar wel met behoud van autocapaciteit en autodoorstroming. Toverwoorden werden helderheid en voorspelbaarheid. Het ging over weghiërarchieën, gestandaardiseerde weginrichtingen, boogstralen, drempels, ontvlechtingen. Door uitdijende voorsorteerstroken groeiden stadskruispunten uit tot asfaltpleinen die vooral auto's in plaats van mensen aantrokken. Prins Clausplein-logica, maar dan gecompriemd.

Duurzaam Veilig en CROW (het particuliere kennisinstituut van onder meer weginrichtingsnormen en parkeerkencijfers) werden de facto wetgevers in vrijwel alle Nederlandse steden, want bij gevoelige discussies over straatinrichtingen waren ze de gemakkelijkste en 'neutraalste' vluchtheuvel voor ambtenaren en politici. Systeemwereld en normen hadden de inrichting van onze openbare ruimte van mensen en bedoeelingen overgenomen. Ook geluids- en luchtkwaliteitsnormen kregen anti-stedelijke invloed: brede zones langs nieuwe 'doorstroomwegen' bleven voortaan onbebouwd.

In de jaren waarin alles en iedereen is vermarkt, werd vermarkting van wegen en parkeerplaatsen nauwelijks als een optie beschouwd.

Liever bleven politici autocapaciteit runnen als Oost-Europese staatswinkels, met steeds meer wachtrijen tot gevolg. Met transferia en carpoolvoorzieningen werd slapjes gepoogd om opstoppingen te verminderen, maar meer asfalt was populairder en ogenschijnlijk doeltreffender. Carpools waren levertraan, asfalt was snoep. Brede snelwegen waren cool, symbolen van welvaart en vooruitgang. Net als 'mainports' werden deze 'corridors' door beleidsmakers *geframed* als 'motoren van de economie'. Bij de steden vormden zij drukke ringwegen langs nieuwe autotuinstiteden zonder bewoners en zonder stedenbouwkundige ambities, als kralenkettingen van omhekte bedrijven, kantoren en hotels op 'zichtlocaties'.

De Amerikaan Joel Garreau wijdde er in 1992 een spraakmakend boek aan: *Edge Cities. Life on the New Frontier*. De bereikbaarheid van *edge cities* leunde vrijwel volledig op autoparkeerplaatsen op grote eigen terreinen. Het waren eilanden in een ijle autodoorstroomruimte die vaak openbaar was, maar niet zo werd gevoeld. De omgevingen boden de velen die er kwamen te werken niets, behalve een salaris en een parkeerplaats als aanlegsteiger naar aantrekkelijker oorden.

Op doorgaande wegen die eeuwenlang dwars door de steden gingen, was massaal autoverkeer dat er niets te zoeken had onacceptabele overlast voor het lokale stedelijke leven gaan veroorzaken. Steeds meer steden drukten hun doorgaande routen daarom naar hun zwellende ringwegen. Stadsrouten werden ingeperkt tot 'inprikkers' naar dure ondergrondse centrumgarages. Rails bleven wél dwars door de steden gaan; op basis van het NS-plan 'Rail 21' uit 1988 werd hun capaciteit op talrijke plekken zelfs verhoogd, ook verscheen hier en daar een nieuwe metrolijn. Rondom railstations vormden zich stationskwartieren die bij makelaars uitgroeiden tot regelrechte A-locaties. De oude steden pakten overduidelijk terrein terug op de auto, een totaal ander ecosysteem vormend dan de *edge cities*, met massa's mensen in plaats van massa's auto's.

Wat nieuwe autotuinsteden betreft verschoven de polderplanologen vanaf begin jaren negentig hun aandacht van groeikernen naar Vinex-wijken, die dichterbij de oude steden kwamen te liggen. De bedoeling was een compacte stad met minder automobilititeit, maar de uitwerking was vaak met hogere parkeernormen. Zo werd met open ogen gewerkt aan de verdere aanzwelling van ons nationale gevaar: files. Ze waren vast onderdeel van elke nieuwsuitzending, samen met het weer en de Dow Jones-index. Voortgaande wegebouwrituelen werkten niet als verlossers, maar als magneten. De massalere auto leidde niet tot minder reistijd, maar tot meer kilometers en tot uitholling van openbaar vervoer buiten de steden.

Mensen joegen elkaar ongewild op tot een snellere en afstandelijker levensstijl: mama naar het verre werk, zoonlief naar verre tenniscompetities, op zondag naar verre oma, tussendoor die strandwandeling zodat je er weer even tegenaan kon. De autosamenleving was een deeltjesversneller, met steeds meer regionale kriskrasverplaatsingen waar fiets en bus niet tegenop konden. Mobiliteit mocht, maar de ruimte van mensen om een rustig leven te leiden verminderde. Autowassen op zaterdagochtend werd vervangen door snelle autowasstraten op industrieterreinen.

Parkeerproblemen in krappe stadsstraten namen toe. In schoolomgevingen reden ouders hun kinderen op de achterbank naar school omdat ze snel door naar hun werk moesten of omdat ze bang waren dat hun kroost werd aangereden door al die andere auto's. Gemeenten pakten de toestanden doorgaans met zijden handschoenen aan. De grote steden begonnen wél uit andere vaatjes te tappen, geholpen door een rijksmaatregel die parkeren vanaf 1991 onderdeel maakte van het belastingrecht. In 1992 stemden Amsterdammers in een referendum voor een autoluwe binnenstad. De jaren erna ging het hard: het aantal straatparkeerplaatsen werd verminderd, het betaaldparkeergebied vloeide als een olievlek de Singelgracht over, handhaving werd harder. De wielklem, al in

1983 geïntroduceerd, werd er voortaan pas afgehaald nadat de parkeeropportunist zich elders meldde en fors betaalde. De sfeer werd grimmig, maar het werkte wel: ook het aantal rijdende auto's daalde. Toch knaagde het. Nog in 2007 werd 20.000 maal een wielklem bij buitenlandse parkeerders gezet. Dat paste niet bij een gastvrij Amsterdam dat meer toeristen wilde. Méér toeristen, het kan verkeren. Vanaf 2008 werd afscheid genomen van dit paardenmiddel.

Terwijl het met de verkeersveiligheid gestaag de goede kant op was gegaan, circuleerden moderne kritieken die in de begindagen van de auto nauwelijks werden gehoord: vitaliteit, gezondheid, luchtvervuiling, klimaat. De aanvaardbaarheid van de auto werd van vele kanten bevroegd, maar sportscholen, medische hulpmiddelen, katalysatoren, fijnstoffilters en klimaatwegkijkerij hielden de critici op afstand. De overgrote meerderheid van de Nederlandse kilometers werd al jaren met de auto afgelegd, automobiliteit bleef onbedreigd groeien, files eveneens. Welvaart en lustigheid verkochten ons zelfs steeds grotere en comfortabelere auto's, met eind jaren negentig een nieuwe wind uit Amerika: de SUV.

Na de millenniumwisseling

Geïnspireerd door het hernieuwde stedelijke succes waren pogingen op gang gekomen om de centra van nieuwe autotuinsteden 'stedelijk' te maken, maar daarvoor was onze planologische discipline volslagen ongeschikt: te veel functiescheiding, te weinig dichtheid, te grote ontwikkelaars, te veel auto's. Gezellige stedentrips bleven naar oude binnensteden gaan, nooit naar autotuinsteden. Groeiende groepen die die autotuinsteden maar niets vonden, begonnen zich op te hopen in inmiddels opgeknapte oude buurten, ook van kleinere stadjes. Omdat de nieuwe diensteneconomie van zzp'ers en kleine bedrijven - die het van diversiteit en interactie moest hebben - zich eveneens in vooroorlogse wijken nestelde,

groeide de vraag naar stedelijkheid sneller dan de trage aangroei van centraalstedelijke milieus kon bijbenen en werden ze steeds duurder.

Al met al waren de slecht per auto te doorkruisen vooroorlogse steden in slechts enkele decennia veranderd van *losers* in *winner*s. Tegelijkertijd begonnen oudere autotuinsteden conform Jane Jacobs' voorspelling juist af te takelen, ook de woonerfwijken die rond 1970 zo hoopvol waren begonnen. Beleidsmakers en verkeerskundigen braken zich er het hoofd over; die wijken waren nota bene jonger dan de steden en b ter autotoegankelijk! Maar ruimte voor de auto werd overschat. In stedelijke centra werden parkeergaten weer opgevuld met stadsappartementen, waarnaar veel meer vraag was.

Nieuwe goeroes als Richard Florida, Jan Gehl en Edward Glaeser droegen bij aan het stadsgejoel. In *The Rise of de Creative Class* (2002) adviseerde Florida autoluwe steden, maar dan vooral omdat kenniswerkers dat fijn zouden vinden. In *Cities for People* (2010) koos Jan Gehl radicaal voor de lopende mens als uitgangspunt voor stedenbouwkundig ontwerp, of die nu kenniswerker was of niet. En in *Triumph of the City* (2011) bepleitte Glaeser marktprijzen voor de stadsruimte die auto's innemen.

De invloed van dit soort boodschappen en bewegingen, vaak in de hippe internationale taal, bleef echter grotendeels beperkt tot de oude grote steden, die zich begonnen los te zingen van de conservatievere autotuinsteden. De verschillen werden verder vergroot doordat de rijksoverheid zich met de Nota Ruimte uit 2004 terugtrok uit de ruimtelijke ordening. Het ABC-beleid uit 1988 ging overboord, gemeenten mochten de boel voortaan zelf uitzoeken. Het gevolg was dat steden voortgingen op hun inmiddels succesvolle verstedelijkingspad, en dat autotuinsteden elkaar meenden te moeten beconcurreren op (w)eilandlocaties voor bedrijven en op autobereikbaarheid, waardoor de auto er daar overal met de buit vandoor ging.

Eveneens vanaf 2004 introduceerde het Nederlandse TomTom de eerste algemeen bruikbare navigatiesystemen en veroorzaakte daarmee een kleine revolutie. Talrijke mensen die voorheen bang waren om verkeerd te rijden, zeker in hun eentje, durfden opeens overal automobilist te zijn. Niemand weet hoeveel, maar navigatiekastjes hebben huwelijken gered en automobilitéitsgroei van extra brandstof voorzien. Tegelijk markeerden ze het eind van onze privacy en een uitbesteding van ons omgevingsbesef aan algoritmen. Met zijn snelheid en zijn kooiconstructie scheidde de auto de mens altijd al van z'n omgeving, maar nu werd die scheiding ook mentaal. Miljoenen mensen begonnen te rijden zonder besef van waar ze waren. Auto's met navigatie werden als boerka's: geen interesse, geen herkenbaarheid, geen interactie, doorstroomwegen als spookwegen achterlatend.

In het Amerika van rond de millenniumwisseling had *sprawl* duizelingwekkende proporties bereikt. Autotuinstadpannenkoeken als Houston, Atlanta of Phoenix waren met veel meer nevelkilometers uitgevloeid dan zonder de massale auto nodig zou zijn geweest. De auto was er net zo'n levensvoorwaarde als water, gezinnen waren geketend omdat kinderen nergens zelfstandig naartoe konden. Parkeerterreinen waren soms zó groot dat busdiensten vanuit de verste plekken geen gek figuur zouden slaan. Zelfs in Amerika begonnen ze zich daarover aan het hoofd te krabben.

Stedelijke tegenkrachten werden ook daar voelbaar, een groeiend aantal *town halls* begon hun centrifuges uit te zetten door hun parkeernormen te versoepelen of af te schaffen. Dat veroorzaakte niet meteen revoluties; onder ontwikkelaars en banken was aarzeling om het opeens anders te doen. Maar voorzichtig kantelde het speelveld, kwam verdichting op gang en begon het aantal stadsmensen weer te groeien. Met bredere effecten, zoals de groei van *bike lanes*, zij het vaak nog in combinatie met trottoirs. Op 30 oktober 2024 verscheen het bericht dat New York voetgangers

op de rijbaan na honderd jaar niet langer als illegaal beschouwt.

Ook in Europa zijn veel verstedelijkingstendenzen. De Europese Commissie spreekt zelfs over een mogelijk verbod op stadsuitbreiding. Het aantal Nederlandse deelauto's groeit de laatste jaren opeens harder, het rijbewijsbezit onder jongeren daalt licht. Zelfs de ANWB begint breder te kijken en startte een 'wegenwacht fiets'. Waterbedeffecten zorgden de laatste jaren voor een flinke aangroei van betaaldparkeerzones. In onder meer Londen en Stockholm wordt inmiddels tol geheven. In Parijs is de eerste champignonkwekerij in een lege parkeergarage gesignaleerd. Lege parkeergarages van vooral corporaties hebben Amsterdam aangezet tot het grotendeels schrappen van minimum parkeernormen. De Amsterdamse omgevingsvisie uit 2021 propageert 'meerkernige ontwikkeling', net als in Los Angeles honderd jaar eerder, maar dan in veel hogere dichtheden. De tuinsteden die waren geplaveid voor de auto moeten ruimte maken voor woningen, werk en groen.

De stad bloeit, en toch blijft de auto een onverwoestbare tegenkracht. De coronamaatregelen van 2020-2021 verkruimelden het publieke domein en maakten de auto ongekend dominant. Nu de stadsstraten weer zijn volgestroomd, zijn fietspaden drukke restruimten waar fietsers het naast riant autorijbanen maar moeten uitzoeken tussen scooters, fatbikes, elektrobakfietsen, biro's en andere nieuwe snelle zware jongens. Dertigkilometerweginrichtingen met *shared space* nemen toe, maar met twijfelachtige effecten op de veiligheid van fietsers, als levende bumpers tegen pedaalduwers. Ziekenhuizen en uitvaartondernemers krijgen weer meer verkeersslachtoffers te verwerken, vooral fietsers.

Decenniaoude automobiele vliegwielen draaien nog altijd door. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving stijgt het aantal arbeidsplaatsen en detailhandelsvestigingen op 'autolocaties' sneller dan gemiddeld en nemen sinds 2012

de bereikbaarheidsscores voor mensen zonder auto af, ook naar belangrijke plekken als ziekenhuizen. Weidewinkels waren in Nederland lange tijd verboden, maar tuinentra en andere perifere detailhandel groeien inmiddels uit tot complete warenhuizen, als Vroom & Dreesmann, maar nu voor de auto. Alle thuiswerkbeloften ten spijt meldt de ANWB eind 2024 dat de filedruk wederom is toegenomen, terwijl er nul (nul!) nieuwe raillijnen in aanbouw zijn en we gestaag afstevenen op de supermijlpaal van tien miljoen Nederlandse auto's.

Californië heeft nu de eerste zelfrijdende taxi's, met niemand achter het stuur, en vaak ook niemand op de andere stoelen. Het is het voorlopige eindpunt van mobiliteit: van groepsvervoer, naar individueel vervoer, naar nietsige auto's die de mens niet meer nodig hebben. Zou de auto inmiddels groot genoeg zijn om voor zichzelf te zorgen?

DEEL 3. LESSEN

ZEVEN LESSEN EN AANKNOPINGSPUNTEN

En dat was dan de 140-jarige geschiedenis van de stad en de auto in 11.000 woorden. Het verhaal heeft een enorme zeggingskracht in zichzelf: de auto kan verleidelijk zijn voor het individu, maar hebben we er niet een beetje te veel voor over gehad? De ambivalentie waarmee het eindigde, laat zien dat het de komende jaren nog vele kanten uit kan. De rest van dit essay gaan we daar richting in bepalen.

Altijd was de hamvraag: moet de stad zich aanpassen aan de auto, of moet de auto zich aanpassen aan de stad? Mede door de diepe kloof tussen deze twee perspectieven was de geschiedenis vol strijd, bloed en onrechtvaardigheden. Ik heb veel lelijks overgeslagen, ik wilde niet dat dit boekje op de afdeling misdaad terecht zou komen. Het auto-industrieel complex was en is smerig, met lood in benzine toen men al wist hoe gevaarlijk het was, het *streetcar scandal* van trambedrijven die onder verdeckte namen door motordom werden opgekocht om ze af te breken, de auto als vehikel voor segregatie en racisme, viaducten die hoog genoeg voor auto's maar bewust niet voor bussen met armen en andere huidskleuren waren, benzinebesparende innovaties die de kluis in gingen omdat de olie moest blijven stromen, Dieselgate, microplastics van autobanden, corrupte lobby's om grote auto's uit de fiscale en juridische wind te houden, klimaatontkenningen enzovoort. Overheden raakten vermengd met lobby's en hebben te vaak gefaald in het beschermen van burgerrechten. Ik laat dat vuil hier voor wat het

is, maar hoop wel dat de lezer deze boodschap onthoudt. *Follow the money* verklaart altijd veel, en het geld was te vinden bij motordom, niet bij de voetganger.

De erfenis en de belangen van motordom zijn intimiderend, maar onze nieuwe generaties moeten daarvan niet lethargisch worden. We gaan daarom op zoek naar constructievere lessen uit de geschiedenis. Ik comprimeer die tot de volgende zeven punten, waarvan de laatste zo wezenlijk is dat die zich opblaast tot een hoofdstuk op zich:

1. De auto is te massaal
2. De burger is belangrijk
3. De strijd blijft hetzelfde
4. De cirkels zijn vicieus
5. De vrijheid wordt beheerst
6. De stad is het sterkst
7. De sleutel is parkeren

De auto is te massaal

Al snel in de geschiedenis werd duidelijk dat de auto op massale schaal een slechte mobiliteitsoplosser was. In tegenstelling tot bij fietspompen of wasmachines hebben we de nare neveneffecten nooit onder de knie gekregen. Er werd te overmoedig verondersteld dat wat in het begin of in het klein goed lijkt, altijd beter wordt als het meer wordt. De meeste ontwikkelingen zijn echter geen recht opgaande lijn, maar een parabool: beter tot een bepaald niveau, waarna het slechter wordt. De auto vergroot vrijheden, tot erosie van andere opties vrijheden weer kleiner maakt. Mechanisch vervoer is voor een hardwerkende handarbeider welkom, maar voor iemand die nog maar weinig beweegt juist ziekmakend.

De mens is er niet goed in om na de top van de parabool anders naar ontwikkelingen te kijken. Hij ontwikkelt gewoonten, regels, instituties en economische mechanismen die zich vastgrijpen op de opgaande curve, maar niet geschikt zijn voor de tijd erna. We moeten op zoek naar mechanismen waarvan de werking als het ware omdraait zodra

de top wordt gepasseerd. Cirkels zijn eindeloos, maar lijnen niet; mobiliteit móet evalueren naar vormen die mens en stad meer ruimte bieden.

Zo'n verandering blijkt erg moeilijk, alleen al automobilitéitsgroei stoppen lukte tot nu toe niet. De agenda voor de stad is zoveel lastiger dan de agenda voor de T-Ford, die massaal, *overnight* en bijna uit het niets kon worden geproduceerd. Toch zijn er kansen. Want gebeurtenissen mogen lijken op omvallende dominostenen, maar wij bepalen waar we die zetten.

De burger is belangrijk

De weg naar massale automobilitéit is van bovenaf geplaveid en van onderop bekritiseerd en hier en daar tot kentering gebracht. In de keiharde strijd tussen stad en auto lag de wijsheid vaak niet aan de kant van de professionals. Het is verbijsterend, eng zelfs, hoe overheden zelfreinigend vermogen ontbeerden, in tijden dat hun hoogopgeleide medewerkers al konden weten dat gangbaar beleid op een onhoudbaar spoor zat.

Actievoerders in de sixties hielden vol, maar technocraten en politici ook, diep overtuigd van de heilzame effecten van de vernietiging van hele gemeenschappen van hun medeburgers. Overheidsapparaten leden aan ernstige vormen van *groupthink*. Op wettelijk verplichte bewonersavonden werd genotuleerd en afgevinkt, maar niet geluisterd. Bedenk eens hoe onze steden er nu zouden hebben uitgezien als burgers hun overheden braver hadden gehoorzaamd! Burgerprotesten waren hard en gingen soms ver, maar blijkbaar was dát nodig om kafkaëske overheidsinertie te doorbreken.

Burgers zijn dus belangrijk en horen volwaardig aan tafel. Ze zijn onmisbaar, al is het maar omdat machtige belangen minder invloed hebben op burgers dan op overheden. Maar de dialogen moeten wel worden gevoerd met alle verborgen kosten en alternatieven op tafel. Want de geschiedenis leert ook dat de burger tot afhankelijke

automobilist is gemaakt. De instituties hebben inherente hindernissen voor de auto al weggenomen voor ze optraden. Meer bewustzijn en verantwoordelijkheid bij de burger is reinigend. Dat bijvoorbeeld burgerberaden opkomen, is daarom een goede ontwikkeling.

De strijd blijft hetzelfde

In veel opzichten is de strijd al honderd jaar hetzelfde: ruimte voor mens en stad tegenover ruimte voor de auto. Herhalingen van zetten, als een harmonica. Veel 'nieuwe manieren van kijken' zijn helemaal niet nieuw. *Hubs* waren er in de negentiende eeuw al voor karren. *Shared space* en de 'vijftienminutenstad' waren tot omstreeks 1925 overal normaal. *Transit oriented development* was het leidende ontwikkelprincipe in het Los Angeles van begin twintigste eeuw en in andere steden. Ook *induced demand* – meer asfalt veroorzaakt meer auto's, niet meer doorstroming – is als valkuil al honderd jaar bekend. De elektrische auto was er al in 1900, hij won het toen zelfs bijna van de benzineauto. Ook het huidige STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Privéauto), met afnemende openbareruimteprioriteit voor grotere ruimtevragers, was in 1920 al grotendeels bedacht.

Dat ideeën uit de tijd van Ot en Sien blijven terugkomen, is een teken dat hun logica elementair is, door de massale auto decennialang overwoekerd, maar niet verslagen. De logica van wegverbredingen en meer parkeerplaatsen lijkt eveneens elementair: al tijdenlang is dóórrijden ons leitmotiv. Dat leidt alleen wel tot een ander soort stad. Een autotuinstad. Beide soorten logica strijden voortdurend om voorrang in onze hoofden, met afwisselend succes.

Socioloog Nico Nelissen schreef: 'De wijsheid van vandaag is de dwaasheid van morgen.' Dezelfde menselijke soort kijkt nu anders aan tegen dezelfde feiten dan vijftig jaar terug. *Dezelfde feiten*. 'Facts are stupid things', zei Ronald Reagan

al eens, in een Cruijffiaans mengsel van naïviteit en diepgaand inzicht. Het gaat niet om feiten, daarom staan er maar weinig cijfers in dit essay. Het gaat om wie we vertrouwen, waarin we geloven en hoe de tijdgeest ertegenaan kijkt.

Nieuwe stadsautowegen door bestaande wijken hakken zouden we nu niet meer doen, maar reeds ingehakte stadsautowegen weer teruggeven aan de mens vinden we vaak nog moeilijk. Dat dat zo lang duurt, komt doordat we onderliggende normen en instrumenten uit een eerdere tijdgeest nog niet hebben afgeworpen. Deel 4 van dit essay laat straks zien hoe moderne technieken ons kunnen helpen om de tijd van Ot en Sien weer dichterbij te brengen.

De cirkels zijn vicieus

‘Ik sta vast in het verkeer.’ ‘Nee, je bent het verkeer.’ Iedereen, óók de automobilist, heeft er profijt van als de buurman de bus neemt. Maar ja, de buurman, dat zijn we allemaal. Het moeilijkst aan dit essay is het begrip en de verwoording van allerlei speltheoretische problemen: vicieuze cirkels, *prisoners dilemma's*, *groupthink*, kip-ei-problemen, positieve feedbackloops, oorzaak-gevolg-omdraaiingen, waterbedeffecten, padafhankelijkheden, *tragedy's of the commons*. Er zijn vaak geen lineaire verbanden, maar mechanismen die op elkaar inwerken, waardoor individuele keuzen lang niet altijd vrij zijn. Ze roepen onmogelijke vragen op: mogen we in vrijheid laten gebeuren dat vrijheden worden ontnomen? Mogen we vrijheden beperken om vrijheden te behouden?

Doordat de opkomst van de auto stapje voor stapje ging, leek elk stapje logisch op die plek, op dat moment, tot er decennia later een cumulatieve situatie was ontstaan die weinigen hadden voorzien en gewild. Mensen verdedigen die desondanks, niet omdat ze intrinsiek gelijk hebben of het wezenlijk willen, maar omdat alternatieven voor het individu niet reëel meer zijn. Ik moet soms denken aan de metafoor van het stadion,

waar toeschouwers één voor één gaan staan voor beter zicht op het veld, totdat iedereen staat en iedereen slechter af is dan toen iedereen nog lekker zat, maar niemand meer de reële keuze heeft om als enige te gaan zitten.

Mechanismen die negatieve spiralen gaande houden, zijn inherent sterker dan de gemiddelde poging om eruit te komen. De les hieruit is dat we, als we het anders willen, niet aan de oppervlakte moeten blijven, maar op zoek moeten naar de mechanismen zelf. Aangezien er grote kwaliteitsverschillen tussen steden onderling zijn, doen keuzen er blijkbaar toe en kunnen we met de juiste stapjes ook spiralen naar iets *beters* op gang brengen.

De vrijheid wordt beheerst

Ergens viel te lezen dat de gemiddelde nieuwe auto in Duitsland inmiddels meer vermogen heeft dan een Porsche 911 uit de jaren zeventig. Om onze Formule 1 voor iedereen aanvaardbaar te houden, is er allang een verschuiving gaande van vrijheid, anarchie en avontuur naar veiligheid, institutionalisering en gemak. De tegenwoordige automobilist rijdt met kentekenregistratie, puntenrijbewijs, WA+cascoverzekering, gezondheidsverklaring, parkeervignet, parkeer- en remassistentie, gps en cruisecontrol over 'duurzaam veilige' CROW-weginrichtingen. Sinds stuurbevestiging, rembevestiging en elektrische raampjes hoef je je spieren niet meer te gebruiken, sinds navigatiekastjes je hersenen ook niet meer.

Tallose verkeersregels, drempels, toeritdoseringen, telefoonverboden, tergend lage toegestane snelheden op uitnodigend asfalt, trajectcontroles, focusflitsers en stijgende boetes nemen je rijgedrag in de tang. 'Blij dat ik rij' is vervangen door 'Ik rij mono' of 'Ik ben de bob'. Mede onder invloed van overheden sturen navigatiesystemen automobilisten steeds listiger langs routen die goed zijn voor het beleid. Sinds 2024 is in de Europese Unie Intelligent Speed Assistance in nieuwe auto's

verplicht, een volgende stap op weg naar volledige overname van privéauto's door instituties en algoritmen. Ook onderhoud en reparatie zijn overgenomen door softwaretools van fabrikanten en garagebedrijven. Er wordt zelfs gesproken over gekoppelde auto's op de snelweg. Daarmee zou autorijden gaan lijken op treinreizen in privécoupés – maar treinen met privécoupés hadden we honderd jaar geleden al.

Vergeleken met de door Steinbeck beschreven spannende (en verwarrende) tijd van de T-Ford, is de auto een institutioneel en passief lauw bad geworden. Een statussymbool is hij eigenlijk ook al niet meer. Om met de dichter Bierbaum te spreken met wie de historie in dit essay begon: de mens is kistmens geworden, maar nu in de auto. Automobilist, zeg eens eerlijk: is het écht nog zo leuk?

Sommigen worden er gek van om gecastreerd te rijden en zoeken het buiten de lijntjes. Ze zetten er een blaffende uitlaat op, trekken bij stoplichten op als in de Formule 1, organiseren straatraces, gaan naar *car meetings* om te kunnen *driften* door de bochten, of huren een kekke auto om ermee door Duitsland te scheuren. Want die beheersing is moraliserend, vertruttend, geestdodend. Het is toch een gáspedaal? Maar de hedendaagse auto is als een wapen: hij kan veel meer dan we ervan accepteren.

Vrijheidszoekers zullen onvermijdelijk worden klemgereden door de deugtechnologie. Achter het stuur verdwijnt je autonomie, het hele woord 'auto' verliest betekenis. Zoals honderd jaar geleden eigenlijk ook al duidelijk werd, heeft de opschaalbaarheid de aanvaardbaarheid, zelfs voor de automobilist, de das omgedaan. Maar als je straks toch niets meer over je rijgedrag te vertellen hebt, waarom zou je de auto dan nog willen bezitten?

Gps, kentekenherkenning en koppeling van datasystemen gaan de laatste tijd hard. Het is technisch al mogelijk om, als je te hard rijdt, je banksaldo op je dashboard in *real time* te zien zakken. Met digitaal bezoekersparkeren kunnen overheden meekijken met je visite. De gevaren

zijn groot: datalekken, op hol geslagen parkeerboete-algoritmen, etnisch profileren enzovoort. Maar de kans dat de technogeest teruggaat in de fles is klein. We moeten er maar op vertrouwen dat kinderziekten zullen verminderen en dat politici en privacydeskundigen ons behoeden voor Big Brother-nachtmerries. Ik probeer de artificial intelligence van de *smart city* dan maar ten goede te gebruiken bij de voorstellen in deel 4 van dit essay om de stad en de auto op betere wijzen met elkaar te verzoenen.

Vrijheidszoekers zullen andere uitlaatkleppen moeten zoeken. In het openbaar vervoer bijvoorbeeld, op de fiets of met de benenwagen. In de bus kun je naar hartenlust mailen, gamen of appen. Op de fiets of in de schoenen ben je bevrijd van de beheersingssystemen, van de voorruit als benauwend frame om je wereld. Buiten ben je unplugged, offgrid, hoor je weer alles, voel je de wind, ruik je de dingen. Als je van buiten komt, voel je je binnen beter.

De stad is het sterkst

Er is in de geschiedenis al vaak gedacht dat de ouderwetse stad zou verdwijnen. De tuinstad-ideologie was dik honderd jaar geleden de eerste aanval, met, vrijwel tegelijkertijd, de auto. Hun symbiose, de autotuinstad, zou de stad gaan omringen en vervangen. Decennialang had de stad die langdurige aanvallen met veel butsen en gaten weerstaan, rond 1975 hing zij zelfs bijna in de touwen. De stad richtte zich vervolgens weer op, waarna in de jaren negentig internet kwam. Nieuwe visionairen betoogden dat de stad niet meer nodig zou zijn, met interactie voortaan via cyberspace. Toen kwam in 2020 corona, plotsklaps werd de stad gezien als onhoudbare virushaard.

Het waren allemaal verstandige mensen die dat in de loop der tijd hebben gezegd en bepleit, en ze hebben allemaal ongelijk gekregen. Verstedelijking is een onverwoestbare kracht. Stedelijke ingrepen werden bijna altijd

successen: autovrije winkelstraten, fietsstraten, verdichtingsprojecten, autoluwe binnensteden, Houten-centrum, zelfs betaald parkeren. Er waren soms protesten, maar de meesten beschouwen ze inmiddels als verworvenheden. Stedelijke ingrepen werden zelden teruggedraaid. Stedelijkheid groeit zelfs niet genoeg: de druk op schaarse stadsruimte die door omringende autotuinsteden is ingesnoerd, is hoog.

Auto-ingrepen werden géén successen. Dat spreekt voor zich bij de mensonterende sloop van stadswijken rond de sixties. Maar ook autotuinsteden hebben in de beste gevallen geleid tot lethargisch wooncomfort. Gemeenschapszin en coöperatie als belangrijke elementen uit de oorspronkelijke tuinstadideologie zijn mede door de massale auto danig uitgehold. Tintelende romans spelen zich nooit af in autotuinsteden, behalve dan *Lelystad* van Joris van Casteren of *Vertrouwd voordelig* in het Emmen van Peter Middendorp, maar die waren bittere ironie voor de fijnproevers. Te vaak worden het wegzakkende probleemwijken, met nog groeiende parkeerdruk ook. Autodenken vertoont daarmee de kenmerken van een regelrechte valkuil. Motor-dom.

Als autotuinsteden dan tóch te maken krijgen met 'stadse fratsen', kunnen ze maar beter de voordelen ervan krijgen ook. Gelukkig maakt *sprawl* overal een pas op de plaats, om drie redenen. Ten eerste zijn Westerse bevolkingsgroei en huishoudensverdunning grotendeels tot stilstand gekomen. Ten tweede lijkt het draagvlak voor opofferings van landelijk gebied te zijn verminderd. En ten derde staan kennisbedrijven, moderne kleine huishoudens en bezoekers anno 2025 te dringen aan de poorten van de steden, niet aan de randen van de autotuinsteden. Aangezien weilandlocaties tegenwoordig *altijd* uitdraaien op autotuinsteden, is er weinig reden meer om daar te gaan heien. Autotuinsteden hebben verdichting nodig, op weg naar dezelfde voordelen als steden.

De auto wordt weleens een welvaartsmaker genoemd, al wordt er meestal niet bij gezegd voor

wie. Maar de échte welvaarts maker is de stad, en nog op publieke, stabiele en duurzame wijze ook. Omdat die welvaart indirect en verneveld – ook op andere manieren dan geld – neerdaalt, valt dat niet zo op. Meer ruimte voor de auto is hooguit een kortetermijnbelang, meer ruimte voor de stad is een langetermijnbelang. In het toegankelijk geschreven Stadsessay *Verantwoordelijk voor de toekomst* gaat Peter Pelzer breder in op een broodnodige planologie voor de lange termijn.

DE SLEUTEL IS PARKEREN

Niet de architectuur, niet het rijden, maar vooral parkeren bepaalt de stad. Het bepaalt hoe steden eruit zien, hoe ze functioneren, hoe mensen zich bewegen, hoe levendig het er is. Aangezien elke autorit begint en eindigt op een parkeerplaats, is parkeren cruciaal en ligt het zeer gevoelig. De krapte, de vergunningen, de tarieven, de klachten, de buurman: ze domineren raadscommissies, buurthuiszaaltjes en verjaardagsfeestjes. Feestjes waar parkeercontroleurs liever niet zeggen wat ze voor de kost doen. Daarom wordt dit het meest deprimerende en tegelijk het meest hoopvolle hoofdstuk van dit essay. Er is zoveel mis met parkeren, dat hier ook grote kansen zijn te vinden.

Dat auto's ruim 95 procent van hun tijd stil staan, heeft enorme ruimtelijke gevolgen. Onderstaande tabel toont met wat eenvoudig rekenwerk indicatieve gewichten per zitplaats naar vervoersvorm, in de kolom ernaast gecorrigeerd naar bezettingsgraad en daarnaast naar het percentage gebruikte tijd:

Massa per zitplaats, naar vervoersvorm (in kilo's)

	ongewogen	naar bezettingsgraad	naar procent gebruikte tijd
voet	1	1	1
fiets	20	20	400
fatbike	30	30	600
bus	200	600	1200
trein	600	1800	3600
deelauto	300	1000	2000
privéauto	300	1000	20.000
vliegtuig	500	600	1000

Ik had ook energieverbruik als vergelijkingsmaat kunnen nemen, maar ook dan scoort de auto slecht. Bovendien is massa in een ruimtelijk essay relevanter. De tabel neemt de voet als basis. Het rekent bij trein en bus met een bezettingsgraad van een derde, bij de auto met krap een derde. Merk daarbij op dat de trein gunstiger zou scoren als ook staanplaatsen worden meegerekend. Verder gaat de tabel uit van vijftig procent stilstand voor openbaar vervoer en deelauto, en 95 procent stilstand voor fiets en privéauto.

Een rekenvoorbeeld. Een privéauto van 1.500 kilo met vijf zitplaatsen is $1.500/5 = 300$ kilo per zitplaats: kolom één. Maar aangezien er gemiddeld slechts 1,35 zitplaatsen bezet zijn, is er $1.500/1,35 =$ afgerond 1.000 kilo automassa nodig voor de vervoersprestatie van één mens: kolom twee. En aangezien er op een gemiddeld moment voor elke rijdende auto twintig auto's geparkeerd staan, is er $20 \cdot 1.000 = 20.000$ kilo automassa aanwezig voor de vervoersprestatie van één mens: kolom drie.

Die pompeuze **20.000** die overal bovenuit torent, is het belangrijkste cijfer van dit essay. Het drukt de uitzonderlijke ruimte-inefficiency van de privéauto uit, grotendeels door parkeren. Onze autobesitas is ook nog eens groeiende. Vergeleken

met het jaar 2000 zijn er in Nederland nu zo'n vijftientwintig procent meer auto's per mens, zijn auto's twintig procent zwaarder, zitten er in een rijdende auto ruim tien procent minder mensen en rijdt elke auto twintig procent minder. Wie goed kijkt, ziet dat al deze vier trends wijzen in dezelfde richting: steeds geringere vervoersprestaties van steeds meer autokilo's.

Met elkaar vermenigvuldigd leveren ze een wat moeilijk te interpreteren, maar ruimtelijk zeer relevant indexcijfer op. Het betekent zoïets als: 'ontwikkeling geparkeerde automassa ten opzichte van het aantal verplaatste personen'. Laten we het afgekort de AVP noemen. De AVP-index blijkt sinds 2000 grofweg verdubbeld! Het staat ons netjes, zoveel groeiende én dodere automassa. De auto begon ooit als statussymbool, maar inmiddels ga je eerder denken aan een autokerkhof. Als de definitie van 'file' een rij stilstaande auto's die behoren te rijden is, dan moeten we ons vooral zorgen maken om de duizenden zwellende files in onze woonstraten. Sommige gemeenten overwegen om parkeerplaatsen vanwege al die SUV's te verbreden. Nog meer ruimte voor leegheid ten koste van ruimte voor mensen en groen: hoe krijgt de mens het verzonnen?

De parkeerdruk in veel wijken is toegenomen in dezelfde decennia dat de bevolkingsdichtheid er door gezinsverdunning is afgenomen. Steniger steden, minder mensen, minder draagvlak voor voorzieningen, grotere afstanden, meer auto's - die vooral leeg zijn. De zwaardere elektrische auto helpt ons hierbij niet: zijn stilheid en uitstootvrijheid zijn goed voor het karma van de eigenaar, maar de AVP gaat er alleen maar verder mee omhoog.

Autoparkeerplaatsen zijn een beschermde soort. Ze zijn uitgesloten voor alle gebruik, behalve voor het parkeren van auto's. Een eenzijdig privébelang in publieke ruimte, in het grootste deel van Nederland nog altijd tegen een grondhuurprijs van nul. Grondkosten, investeringskosten en beheerkosten van parkeerplaatsen plus hun in- en uitrijruimten zijn onnavolgbaar weggemasseerd in

grondexploitaties, gemeentebegrotingen, productprijzen van winkels enzovoort. We betalen dus op talloze gedwongen manieren voor autoparkeren, behalve als we de auto parkeren.

Bij veel werkgevers wordt eveneens gratis geparkeerd, ook al wordt de benodigde ruimte voor één kantoormedewerker ermee verdubbeld. De kosten van al die parkeerplaatsen zijn onbelast loon in natura voor automobilisten, wat fietsers niet krijgen. Tegelijkertijd zijn ov-lijnen veel kwetsbaarder gefinancierd. Hoe kunnen we dan verwachten dat er een 'mobiliteitstransitie' komt?

Met al deze parkeersubsidies hebben we ons als katten op het autospek laten binden. Iedereen wil meer parkeerplaatsen zolang een ander ervoor betaalt. Maar 'gratis' leidt onvermijdelijk tot onverwachte en ongewenste kosten elders. In de woorden van de eerder genoemde Donald Shoup: 'It's unfair to have cities with free parking for cars and expensive housing for people.'

Bij autoparkeren ontbreekt het al heel lang aan markt, rechtvaardigheid en esthetica. Markt omdat er geen prijsmechanisme is dat evenwicht tussen vraag en aanbod regelt. Rechtvaardigheid omdat dwingend parkeerbeleid nauwelijks een ruimtelijke afweging mogelijk maakt tussen parkeerplaatsen en stedelijker belangen, of bijvoorbeeld die van spelende kinderen. En esthetica omdat overvloedig parkeren onze stadsstraten degradeert tot stenige opslagplaatsen van staal waarop we ons nog onmogelijk trots kunnen voelen, maar die we wel normaal zijn gaan vinden.

Dit alles maakt dat een respondent die bij een enquêtevraag over parkeergelegenheid 'ontevreden' aankruist, automatisch wordt verondersteld een tekort te ervaren, niet een teveel. Een teveel aan parkeren is simpelweg geen optie in onze hoofden en in onze onderzoeksopzetten. Terwijl er nota bene groen had kunnen zijn, of functies die mensen aantrekken, service leveren, gezelligheid geven, belasting opbrengen.

Het stallen van omvangrijke privégevaarten in de openbare ruimte is niet normaal. In de loop der

tijd is dan ook in algemene plaatselijke verordeningen of in wetten gekomen dat dat niet zomaar mag voor boten, niet voor touringcars, niet voor huisraad, niet voor verkoopstalletjes, niet voor bloembakken, niet voor bouwmaterialen, niet voor afvalcontainers, niet voor bouwketen, niet voor verkoopwaar van tweedehands autohandelaren, zelfs niet voor mobiele drempels om kinderen veiliger te laten spelen. Campers en caravans moeten na maximaal vijf dagen terug naar de boer, of die nu ruimte heeft of niet.

Eigenlijk mag niets gratis of zomaar op straat, behalve auto's. De bijen die massaal op deze parkeerhoning afkomen, veroorzaken zoekverkeer ('parkeervoorspel' noemt Donald Shoup het) waarop stad én automobilist niet zitten te wachten. In drukke wijken kan zoekverkeer oplopen tot tientallen procenten van het totale verkeer. Soms wordt er zelfs 'geparkeerd' zonder stil te staan: rondjes rijden tot de rijder klaar is met de boodschap. Dat kan nog goedkoper zijn ook.

Parkeervergunningen

De prijzen van autoparkeervergunningen op straat zijn economisch gezien helemaal absurd. Een parkeervergunning kost in de gemiddelde Nederlandse stad grofweg 150 euro per jaar, dat is zo'n 10 euro per vierkante meter. Dat is zó weinig dat het gebruik van een oud busje met parkeervergunning als berging goedkoper kan zijn dan het huren van een berging van steen.

Omdat parkeervergunninggebieden vaak groot zijn, kunnen veel stadsbewoners vrijwel gratis met de auto naar de buurtwinkel, precies de ritten die het gemakkelijkst met de fiets kunnen. Ondertussen moet ambulante handel voor z'n plek betalen, en dan niet per jaar, maar per dag. Ook het tarief dat horecaondernemers betalen voor een terras in de openbare ruimte - de precariobelasting - is een veelvoud van wat voor parkeervergunningen wordt betaald: in de meeste steden rond de 50 euro per vierkante meter, in Amsterdam zelfs

ruim boven de 100 euro. Autoparkeerplaatsen in steden worden de laatste jaren dan ook regelmatig vervangen door voetgangersparkeerplaatsen, ofwel terrasjes. Dat levert meer op en is nog gezelliger ook. Als autoparkeerplaatsen zonder planologische bescherming bij opbod zouden worden verhandeld voor welke gebouwde of ongebouwde functie dan ook, zou veel ruimte voor auto's verdwijnen als sneeuw voor de zon.

In verdichtende steden wordt de marktwaarde van een autoparkeerplaats vaak al hoger dan de auto die erop staat, en gemeenten strooien met goedkope parkeervergunningen alsof het snoepgoed is. Niet-autobezitters krijgen niets, niet eens een attentie als bedankje dat ze straatruimte vrijhouden voor een ander. Een niet-autobezitter die haar fiets zet op een door haar meegefinancierde autoparkeerplaats, begaat zelfs een overtreding. De straatauto mag als heilige koe niet worden beroerd, terwijl parkeergarages leegstaan en privégarages vaak niet meer voor auto's worden gebruikt. Mensen slaan er andere dingen in op, auto's zijn naar de straat verplaatst. Maar de parkeerdruk neemt er wél door toe. Daarom staat in sommige koopcontracten dat een garage een garage moet blijven en komen mensen met een inpendige parkeerplek op een 'GROP-lijst': Geen Recht Op Parkeervergunning'.

Maar wat doe je als zo'n plek veel duurder is, als mensen van hun garage een keuken hebben gemaakt, of hun dikke auto er te breed voor is? Andersom zijn er ook inpendige parkeerplaatsen waarvan de gemeente geen weet heeft. Er zijn verhalen van mensen met tóch een parkeervergunning, die hun verborgen eigen parkeerplaats voor het veelvoudige verhuren. Goedbedoelde overheidsbedenksels lopen te vaak stuk op complexiteit en handhaving, zonder dat het er rechtvaardiger op wordt. Het komt ook zo dicht bij de mensen, met een gemeentecontroleur in je huis.

Iedereen een vergunning voor een halve of een kwart auto zou in krappe stadsstraten eenvoudig en rechtvaardig zijn. Aangezien niemand iets aan

zo'n deel-auto heeft, is vermindering van het aantal parkeervergunningen via natuurlijk verloop het meest reële alternatief. Parkeervergunningen worden de stoelendans van de toekomst: *to have or not to have*. Wie excessieve rechten toekent, kent onvermijdelijk onrechtvaardigheden toe. Of kunnen we parkeerplaatsen misschien *losser* gaan zien van mensen en woningen, in plaats van als standaardpakket? Zou de deelauto niet alleen een ruimtebespaarder, maar ook een ontbureau-cratiseerder en een rechtvaardigheidsvergroter kunnen zijn?

Arme mensen

Vaak wordt gezegd dat minder of duurdere parkeerplaatsen onrechtvaardig zijn voor arme mensen die bij nacht en ontij naar hun werk moeten. Maar hoe armzalig is een stad die mensen maar één vervoersoptie biedt, terwijl er voor de forse aanschafkosten van een auto geen subsidie loket is? Gratis parkeren is niet in het voordeel van arme mensen die er indirect evengoed voor betalen. Aangezien rijke mensen meer auto's hebben, subsidiëren arme mensen de parkeerkosten van rijke mensen, vergelijkbaar met benzine-accijnsverlagingen die voor het overgrote deel in de zakken van de rijkste helft belanden. Arme mensen betalen mee aan een groeiend en duur autosysteem dat goedkopere mobiliteitsopties, waarbij juist zij baat hebben, uitholt. In de woorden van Ivan Illich: 'The poor work and pay to get left behind.'

Arme mensen zijn niet geholpen met auto-afhankelijkheid, maar met keuzemogelijkheden, goede vakbonden, verantwoordelijkere werkgevers of hogere minimumlonen. Help de mensen, niet de auto. 'Zeehondjes', zoals zogenaamde zie-lige mensen door parkeerstrategen wel worden genoemd, worden gebruikt als oneigenlijk schild voor de automobiele belangen van rijkere mensen. We kunnen mobiliteitsarmoede toch ook te lijf gaan met bussen, taxi's, carpoolen, e-bikes,

bedrijfsbusjes of deelauto's? We willen toch nabijheid en *mobility as a service*?

De meeste mensen zijn geen zeehondjes. Toen ik eens een groep buurtbewoners in een autotuinstad vroeg waarom iedereen toch met de auto naar het buurtwinkelcentrum ging, gaven zij een planologiecollege om niet te vergeten: 'Onze auto's staan langs de straat, meestal recht voor onze deuren. Je auto is het eerste dat je ziet als je naar buiten stapt, je loopt zo je auto in. Als je wilt fietsen, moet je achterom, je tuin door, de schuurdeur openen, je fiets pakken, de poort openen en weer sluiten, de smalle steeg door met een haakse bocht erin, en dan fiets je pas. Degene met de auto staat dan al op de groenteafdeling.'

De meeste mensen zijn marionetten van autoplanologie zonder dat ze erom hebben gevraagd. Ze komen hun huis uit zonder op straat te verschijnen. Zodra de auto minder aantrekkelijk wordt, verzinnen ze alsnog wat anders. Winkelcentra moeten daarom uit hun onderlinge wedloop van gratis parkeren, die parkeerterreinen veel groter en duurder maakt dan nodig. Waarom doen ze alleen hun best voor klanten die met de auto komen? Waarom wordt er met 'vrije-uitrijkaarten' geconcurrereerd op reiskostenvergoedingen voor automobilisten? Waarom niet met gratis koffie of bier, waaraan fietsers ook wat hebben? Recent viel te lezen dat Kopenhagen het andersom probeert, met douceurtjes voor fietsers in plaats van automobilisten.

Auto's kopen niets. Mensen kopen iets. Als we woonruimte voor mensen in plaats van parkeer-ruimte voor auto's maken, halen we koopkracht dichterbij en maken we de stad nog rechtvaardiger en gezelliger ook.

Parkeernormen

Terwijl mobiliteitsstrategieën ze vaak over het hoofd zien, hebben autoparkeernormen een enorme invloed op stedelijke mobiliteit. Terwijl bijna geen burger zijn gemeentelijke

parkeernormennota kent en er niet om heeft gevraagd, bepalen parkeernormen aantal, grootte, vorm en prijs van bijna alle nieuwe gebouwen. Architecten moeten zich soms meer moeite getroosten voor de inpassing van parkeren dan voor het gebouwwontwerp zelf.

Parkeernormen zijn juridisch verankerd in omgevingsplannen met een beroep op 'een goede ruimtelijke ordening', maar zijn er juist een oorzaak van dat we het maken van stedelijke kwaliteit hebben verleerd. De wederopbouw van door de oorlog verwoeste binnensteden leidde bijna altijd tot kwaliteitsvermindering, mede doordat planners opeens rekening hadden te houden met de auto. Routineuze parkeernormen hebben gemak en drukvermindering belangrijker gemaakt dan schoonheid en menselijke verbinding. Waarom is er geen norm voor een maximum straatoppervlak aan auto's? Of een parkeernorm voor ruimte-efficiënte fatbikes? Een *bereikbaarheidsnorm*, die naar meer mobiliteitsopties kijkt? De mooiste stedelijke plekken op aarde – de Amsterdamse grachtengordel, Place des Vosges, Venetië – zijn er gekomen zonder autoparkeernormen. Lezer, laat het even op je inwerken: de bouw ervan zou nu *illegaal* zijn.

Zouden we autoparkeernormen nu nog introduceren, als ze er niet waren? Natuurlijk niet. Private normparkeerplaatsen in binnensteden vereisen toevoerstraten die later onmogelijk nog autovrij kunnen worden gemaakt. Overal worden minder, lelijkere of duurdere woningen gebouwd dan had gekund als er geen parkeernormen waren geweest. Woningssplitsingen worden ermee verhinderd, evenals revitalisering van kwakkelende stadsharten. Ondernemers die precies willen wat zo'n stadshart nodig heeft – investeren! – moeten ingewikkelde en dure parkeerplaatsen maken, zelfs als er al parkeerregulering op straat is, zelfs als de bushalte ertegenover ligt. Waarom verbiedt de overheid burgers en ontwikkelaars om lopen en fietsen bij woning- of wijkontwerp voorop te stellen? Waar bemoeit de overheid zich eigenlijk mee? Het is toch de ontwikkelaar die het risico loopt?

Waarom maken we van de auto niet alleen een fysieke, maar ook een juridische kooiconstructie? Waarom verplichten we ruimhartige opbergmogelijkheden voor vervoermiddelen waarvan we hopen dat de stad er niet te vol mee loopt?

Parkeernormen veroorzaken de automobilititeit die ze voorspellen, zonder notie van wat we liever zouden willen. Parkeernormen zijn door functiescheiding zeer inefficiënt: er wordt gerekend met piekvraag en parkeercapaciteit wordt zelden gedeeld door stadsfuncties onderling, zoals kantoren overdag en woningen 's avonds. Willens en wetens veroorzaken ze parkeerplaatsen die meestentijds leegstaan, zelfs op waardevolle grond naast treinstations. Niemand weet hoeveel goede initiatieven er door starre normhantering zijn gesneeuwd nog voordat de samenleving er weet van kreeg. Henry Grabar beschrijft in zijn bij vlagen hilarische boek *Paved Paradise* tal van Amerikaanse voorbeelden van op normen doodgelopen plannen voor betaalbare appartementen voor kwetsbare groepen die niet eens een auto kunnen betalen. Want projecten die parkeren ondergronds willen oplossen, zijn hun geld kwijt. En projecten die parkeren bovengronds willen oplossen, zijn hun ruimte voor woningen kwijt. Parkeerplaatsen zijn geen 'oplossingen', ze zijn het probleem. Parkeernormen worden, net als *single family zoning* die andere dan vrijstaande woningen verbiedt, te vaak misbruikt om ongewenste groepen via politiek of rechter buiten de wijk te houden. Of om afzetmarkten voor auto's af te dwingen. Hoeveel invloed zouden motordom en ANWB op de instelling van parkeernormen hebben gehad?

Miljoenen parkeerplaatsen die decennialang via parkeernormen zijn verkocht als gratis bier, zijn uitgedraaid op duur slotwater. Vooral in Amerika hebben ze zoveel kapotgemaakt dat alcohol en sigaretten er gunstig bij afsteken. Het wordt tijd voor waarschuwingen op parkeernormennota's: 'Minimum parkeernormen veroorzaken ruimteverspilling, woningtekorten, lelijke straten, meer autogebruik en meer welvaartsziekten.'

Wat de normen zelf betreft nemen de meeste gemeenten de vrijblijvende en beleidsvrije parkeercijfers en ‘aanwezigheidspercentages’ van het CROW klakkeloos over, omdat ze niets beters weten. Waar het CROW bandbreedten geeft, nemen veel gemeenten er simpelweg het gemiddelde van. *One size fits all*, maar tegelijk wordt een absurde precisie geveinsd, met eindeloze normen en correctiefactoren per soort woning of winkel, per bioscoopzitplaats, per biljarttafel of andere details. ‘Acceptabele loopafstanden’ worden door de normen van bovenaf bepaald. Parkeernormen zijn draconische overheidsregulering zonder deugdelijke onderbouwing.

Het is pseudowetenschap, een leeg ritueel. Want wat is ‘parkeerbehoefte’ eigenlijk? De behoefte aan gratis parkeren, of aan parkeren voor vijf euro per uur? De behoefte na een lange rit over een route zonder buslijn, of na een ritje van een paar honderd meter? Met of zonder treinstation in de buurt? Met regen of zonneshijn? Anno nu of in 2035? Misrekeningen waren soms onthutsend, met lege normgarages doordat iedereen vluchtte naar gratis straatparkeerplekken in de naastgelegen buurt. Hoeveel schadelijke invloed hebben normen eigenlijk op het denkvermogen van beleidsmakers?

Ontwikkelaars die niet aan de norm kunnen of willen voldoen, krijgen vaak de uitweg van een storting in een gemeentelijk parkeerfonds. Verplicht afrekenen voor autoparkeren dus, zelfs als de functie alleen fietsers aantrekt. Parkeernormen worden, al met al, door Donald Shoup een *epic mistake* genoemd. Ze doen denken aan maatregelen tegen de rattenplaag in het Vietnamese Hanoi eind negentiende eeuw: toen de autoriteiten beloningen beloofden voor het inleveren van dode ratten, nam het aantal ratten niet af, maar startten burgers rattenfokkerijen. Goede bedoelingen, onbedoelde uitkomsten. De rattenregel werd destijds snel ingetrokken, maar de parkeernormen helaas niet.

De nieuwste normen voor autotuinsteden zijn vaak zo'n 1,8 auto per woning. Een auto per volwassene dus: iedereen z'n eigen stalen jas. Geen enkele 'stedelijke' omgeving met zo'n mensverdunnend uitgangspunt heeft kwaliteit. Mede daarom bestaan er vooral in Europese steden ook *maximum* parkeernormen en in Nederland fietsparkeernormen. Minimum autoparkeernormen hebben echter veruit de meeste invloed. Duizend argumenten ertegen wegen tot nu toe niet op tegen één hindernis: koudwatervrees bij beleidsmakers en politici. Je kunt toch niet zomaar een *ritueel* beëindigen?! Er wordt gerild bij de springplank, de sprong komt neer op vertrouwen dat alternatieven *juist dan* gaan ontstaan. Alternatieven voor de auto als *gevolg*, niet als *voorwaarde*.

In Hamburg bijvoorbeeld: daar kwam een tijd terug de eerste stedelijke IKEA. Gemeente en IKEA werden voor gek verklaard, maar het werd een van de succesvolste IKEA's ter wereld, gericht op andere mobiliteit dan de auto. En sinds de minimumparkeernormen in Amsterdam grotendeels zijn afgeschaft, maken ontwikkelaars beduidend minder parkeerplaatsen, aangezien mensen meer geld overhebben voor woonoppervlak dan voor parkeeroppervlak.

Ook in Amerika schaft een groeiende schare steden hun parkeernormen af, er worden op internet zelfs lijsten en plattegronden van bijgehouden. De gangmakers van deze stille revolutie komen uit vele richtingen: politici van bovenaf, burgergroeperingen van onderop, linkse mensen omdat ze meer rechtvaardigheid willen, groene mensen omdat ze meer leefbaarheid willen, rechtse mensen omdat ze vinden dat de overheid zich niet met *private properties* moet bemoeien. Amerikanen hebben als geen ander gezien tot welke onvrije, dure stedelijke leegheid parkeernormen leiden. Laten ook wij parkeren, klimaatadaptatie, woningen, bedrijven, sporten, biodiversiteit en andere belangen in vrije democratische processen gaan afwegen, eindelijk bevrijd van het parkeerdictaat.

De kortste omschrijving van stedelijkheid heb ik al eerder genoemd: dichtheid, diversiteit en onvoorspelbaarheid. De goede stadswijk is een populaire wijk, want mensen stemmen het betrouwbaarst met hun voeten. Wat zijn – afgezien van internationale stadscentra met massatoeristen en Apple Stores waarvoor inmiddels bizarre economische wetten gelden – de wijken die de hoogste druk en de hoogste prijzen ervaren doordat zoveel mensen erop af komen? Dat zijn wijken als Amsterdam-Kinkerbuurt, Groningen-Oosterpoort, Haarlem-Kleverparkbuurt, Berlijn-Prenzlauer Berg, Oslo-Grünerlocka of Nijmegen-Bottendaal.

Als je aan zulke wijken denkt, zie je gesloten bouwblokken van zo'n drie tot zes lagen, afhankelijk van de schaal van de stad. Je ziet straten met afwisselende gebouwgevels direct aansluitend aan trottoirs, soms met tuinen ervoor. Veel binnentuinten zijn groen en altijd is er wel ergens een parkje of watergang op loopafstand. In de hoofdstraten is voor elk wat wils: winkels, cafés, uitzendbureaus, zorginstellingen, fitnessstudio's, allerlei andere publieksfuncties. Hier en daar is er een kantoor- of bedrijfsgebouw, binnen een redelijke actieradius zijn er veel banen. Op de trottoirs zijn plantenbakken, lopende en lanterfantende mensen, soms een bankje of een terrasje. Er zijn veel fietsers en genoeg openbaar vervoer. Verbindingen met omliggende wijken via levendige stadsstraten zijn naadloos, waardoor functies van elkaars draagvlak profiteren en verdere banen ook binnen bereik liggen. In de smallere zijstraten is het rustiger en parochialer, met minder publieksfuncties, spelende kinderen en vooral woningen.

Goede stadswijken zijn zó populair dat ze dikwijls wat bezoekers trekken, ook al zijn ze niet bedoeld als toeristenattracties. Meestal zijn het wijken die voor grofweg 1940 zijn gebouwd, voordat tuinstad en auto aan hun Nederlandse opmars begonnen. Eigenlijk zijn het de sferen van vroeger,

maar dan met meer welvaart, meer hygiëne, minder paarden en een lagere bevolkingsdichtheid. En, op nog te veel plekken: geparkeerde auto's, smalle trottoirs en weinig groen. Stedelijk wonen is zó populair dat veel mensen zelfs dát nog liever hebben dan wonen in een autotuinstad met gratis parkeerplaatsen. Toch knaagt het, overal. De komende jaren zal autoparkeren in stadsstraten minder normaal moeten worden, met verlaagde vergunningplafonds en gesprekken tussen buurtbewoners over wat nu eigenlijk het belangrijkste is. Worden het de belangen van vandaag of die van morgen? Worden het auto's of bomen?

Mislukte kopieën

Moderne pogingen om de kwaliteit van 'ouderwetse' stedelijkheid te evenaren, slaagden uitsluitend in *artist's impressions*. Regelmatig was de locatie het probleem: je kunt contextloze stedelijkheid niet zomaar uit het weiland trekken. Stedelijkheid heeft een haard nodig, vanwaar het vuur zich via nieuwe houtblokjes kan verspreiden. Concepten als *new urbanism* zijn bovendien vaak te star en te top-down, in essentie een autotuinstad, maar dan met leuke straatjes en gevels voor de ontwikkelaarsfolder. Hetzelfde met nieuwe 'jarendertigwijken': riant autoparkeren is er nooit ver weg. Want de mislukkingen komen vooral door pogingen om stad en massale auto tóch met elkaar te verenigen. De eerste moeilijkheden zijn dan de door geluids- en luchtkwaliteitsnormen bepaalde afstanden tussen gebouwgevels en drukke doorstroomwegen. De tweede moeilijkheid is – daar is-ie weer – parkeren. Daarvoor zijn verschillende 'oplossingen' bedacht.

De eerste is parkeren op de binnenterreinen van bouwblokken, resulterend in stenige bastions zonder uitstappende mensen op straat. Omdat ze daarmee de groene en klimaatadaptieve binnenterreinen van echte steden missen, willen bewoners elders in de buurt meer groen, waardoor de dichtheid alsnog afneemt.

De tweede is parkeren onder de woningen. De ergste varianten, met parkeerboxen in dode plinten van flatgebouwen, doen we gelukkig niet meer. Halfverdiepte varianten helaas nog wel en die zijn nauwelijks beter én nauwelijks herstelbaar. Helemaal onder de grond is het fraaist, maar ook het duurst, zeker in het natte Nederland. Automobilisten willen daarvan geen rekening zien, maar omdat het toch geld kost, worden de woningen er duurder van, of de belastingen hoger.

De derde is parkeren in bredere straten. Dat gaat lijnrecht in tegen elementaire richtlijnen over verhoudingen tussen straatbreedten en gebouwhoogten die al sinds de Romein Vitruvius op schrift zijn gesteld. Als een straat te breed wordt, of de gebouwen bij het trottoir vandaan drijven, zakt knusse stedelijkheid als een pudding in elkaar. Dat de extra straatruimte wordt weggegeven aan staal in plaats van terrasjes of spelende kinderen, is natuurlijk helemaal de doodsteek. En de dichtheid neemt zienderogen af.

De vierde mogelijkheid is hoogbouw voor meer parkeren op uitgespaarde maaiveldruimte, maar dat is hetzelfde principe als de derde optie. Kortom: je kunt rekenen tot je een ons weegt, het wordt er altijd lelijker of duurder van, met minder mensen op straat, want ze kunnen niet tegelijk in de auto en op straat zijn. Lewis Mumford had in de jaren vijftig al gelijk. Ook Victor Gruen, de uitvinder van de winkelmall, beet zich in de jaren vijftig al stuk op zijn berekeningen voor een leefbaar en levendig stedelijk centrum gebaseerd op massale autobereikbaarheid.

Financiële vluchtelingen, gentrificeerders

Op 'Mooi Nederland' schreef rijksplanoloog Errik Buursink over de aanstaande 'wederombouw' van Nederland. Mooi gezegd, maar hoe gaan we dat doen? We hebben daarvoor ideeën, regels en instrumenten nodig, maar natuurlijk niet dezelfde die ons massale autotuinsteden hebben opgeleverd. Verkeersmodellen en parkeernormen hadden

er elke ruimtedruk op voorhand vermeden, de stad was al kapot voor ze werd gebouwd. Er was weinig bewustzijn over de prijs die we daarvoor betaalden: ongelijkheid, wezenloze *edge cities*, stenige en stalige woonstraten, lege trottoirs omdat lopen er lang en saai is en de auto zoveel gemakkelijker. Huizen afgekeerd van de trottoirs, met Gamma-schuttingsen of wat dan ook; aanleidingen om je open te stellen zijn er bijna niet.

Toch zijn er mensen die autotuinsteden het fijnst vinden. Sommigen houden ook van een minder populair automerk, vinden een langere reistijd fijn omdat ze rijden fijn vinden of omdat ze dan langer bij hun gezin weg zijn. Zoveel mensen zoveel voorkeuren, maar de huidige ruimtelijke verhoudingen sluiten niet goed op de voorkeursverhoudingen aan. Afgezet tegen wat mensen willen is er een tekort aan steden, stadjes en landelijk gebied, en een teveel aan autotuinsteden. Nederland telt ruim vijf miljoen eengezinswoningen, terwijl er nog maar half zoveel gezinnen met kinderen zijn en vooral het aantal alleenstaanden groeit. In november 2024 verscheen een zoveelste rapport over financiële vluchtelingen naar overvloedige en goedkope autotuinsteden die er niet *willen*, maar moeten wonen, omdat ze in de schaarse dure stad niet *kunnen* wonen. Ook internationaal is *banlieue* afgegleden van optimistisch naar huiveringwekkend (w)oord. Analyses van deze afglijding missen vaak scherpte, noemen de invloed van de auto te weinig en roepen gratis op om er dan maar meer overheidsgeld tegenaan te gooien.

Tegelijk gentrificeren steden bijna overal. Zoveel zelfs dat stedelijkheid een slechte naam krijgt: duur, elitair, bezoekersdrukke van autotuinstedelingen die ook weleens wat levendigheid willen. Jane Jacobs kreeg in de loop der jaren in de schoenen geschoven dat haar ideeën voor stedelijkheid gentrificatie in de hand werken. Maar hoe kan Jacobs nu schuldig zijn aan de populariteit van 'haar' type wijken? Had ze dan *impopulaire* stedenbouw moeten bepleiten, zoals Le Corbusier of Moses, zodat er minder mensen op afkomen?

Jacobs was nota bene een van de eersten die *waarschuwde* tegen gentrificatie, in haar vernuftige hoofdstuk 'The self-destruction of diversity'. Ze zag in 1961 al dat diverse stedelijkheid populair is. Van alles komt erop af: ondernemers, woningzoekenden, yuppen, bezoekers, werklozen, jongeren, havermelkdrinkers, vleeseters, charlatans. Totdat overbegrazing leidt tot uitsortering van mensen en functies, met afnemende diversiteit tot gevolg. Volgens Jacobs is er maar één fundamentele manier om deze processen in de hand te houden: zorgen dat diverse stedelijkheid op meer plekken kan ontstaan, zodat het aanbod in balans blijft met de vraag en ook andere wijken en mensen kunnen profiteren van opgaande spiralen.

Maar onze achterhaalde planningdoctrine kweekte de afgelopen decennia vooral meer auto's. Iedereen klontert daardoor samen in de schaarse vooroorlogse steden die voorautose generaties aan ons hebben overgeleverd. Gemeentebesturen met het geluk van zo'n oude binnenstad koesteren die als een amulet, maar zijn tegelijk nauwelijks in staat om daar meer van te maken. De balans raakt verstoord: Utrecht-centrum met kekke plaatjes die weinigen kunnen betalen, Nieuwegein-Fokkesteege waar degenen terechtkomen voor wie het elders te duur is. San Francisco of Manhattan met miljonairs in een *pied à air*, autotuinsteden rondom St. Louis met uitgestorven *ghost malls*. De Laan van Alkmaars centrale stadsstraten, waar ruimte voor de fiets moest wijken voor flaneergroen ter verhoging van de 'winkelbeleving', terwijl in omliggende autotuinsteden ruimte voor de auto niet mag wijken voor wat dan ook.

Straks hebben we twee keer niets: platgetrapte steden, verdorde autotuinsteden. Culturele rugen komen naar elkaar te staan: verdichtende steden, onderling verbonden door snelle treinen, tegenover dunne regio's, afhankelijk van immer meer auto's. Binnensteden zullen uiteindelijk geen brede gemeenschappen meer zijn, maar doorgangshuizen of evenemententerreinen. Logisch dat veel lokale politici zeggen dat 'we geen

Amsterdam willen worden'. Van de vluchtigheid en de hoge prijzen valt dat te begrijpen, maar toch niet van gezellige straten en veel banen en voorzieningen om de hoek? Sommigen zeggen met ernstige gezichten dat je autoluwheid niet moet willen, omdat het toeristisering en gentrificatie in de hand werkt. De stad bewust lelijk houden tegen ongenode gasten? Leefbare straten framen als louter voor theoretisch opgeleiden?

Laten we geen absurditeiten, maar stedelijkheid nastreven. Het is als met een bepaalde winkel of restaurant: als die populair is, gaan er geen muren omheen, maar openen zich nieuwe vestigingen, op zoek naar een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod. De vervanging van auto's door mensen moet vooral (maar niet uitsluitend) plaatsvinden in de autotuinsteden, vooral (maar niet uitsluitend) in de buurt van de echte steden en van de stadsdeelcentra. De stedenbouwkundige opzet en het vele eigen woningbezit maken dat niet eenvoudig, maar toch gebeurt er al veel: optoppen, opvullen, verlengen van blokken, sloop-nieuwbouw met nieuwe plinten, functieverandering. En, kleinschaliger, door burgers zelf: woningsplitsen, aanbouwen, optoppen, tuinhuizen voor grootouders.

Er wordt beweerd dat steden verstenen; daarom moet verdichting natuurlijk niet ten koste gaan van groen, maar van auto's. *Bouw in de buurt. Leidraad voor Nederland* van het College van Rijksadviseurs biedt een overzicht van allerlei studies naar het hoogwaardig comprimeren van onze wijken. Bouwkunde-opleidingen kunnen werken aan ideeën en perspectieven voor autotuinstedelingen die nog moeten wennen aan de kansen van 'stadse fratsen'.

Zo bouwen we aan vertrouwen dat verdichting niet alleen een meetkundig woonprobleem oplost, maar onze bestaande wijken verbetert. Geen straatje *erbij*, maar straatje *ertussen*. De opbrengsten zijn groot: betaalbaarheid, keuzevrijheid, gezelligheid, veiligheid, rechtvaardigheid, gezondheid. De lezer zal merken dat het mij niet lukt om

deze zes waarden strikt separaat te behandelen. Ze vormen zo'n samenhangende wolk van voordelen dat je je afvraagt waarom het allemaal zo aarzelend gaat.

Betaalbaarheid

Door gezinsverdunning is het aantal mensen in veel oudere autotuinsteden verminderd, de welvaart vaak eveneens. Vooral in Amerika heeft *sprawl* wijken veroorzaakt met weinig *taxbase* om wegen, openbare ruimte, verlichting, riool, waterleiding, stroomkabels of warmtenet te beheren of te ontwikkelen. Mensen lijken het er niet voor over te hebben; zolang er geen goede alternatieven zijn, zijn lage belastingen nodig om voor iedereen een auto betaalbaar te houden. De fuik houdt zichzelf in stand.

Verdichting is de goedkoopste bereikbaarheidsmaatregel. Er wordt gebruikgemaakt van infrastructuur en voorzieningen die er al zijn, die er rendabeler van worden. Bouw- en grondkosten van een bedrijfsplint in een stadsstraat zijn lager dan van een vrijstaand pand met parkeerterrein in een autotuinstad. Ja, *lager*. De lezer die fronst dat grondkosten in de stad juist *hoger* zijn, heeft slechts gelijk omdat de stad *populairder* is, niet omdat daar meer goud in de grond zit.

Verdichting dempt ruimtegebruik en mobiliteit. Een verplaatsing over één kilometer neemt, ongeacht de vervoersvorm, veel minder ruimte in dan een verplaatsing over twintig kilometer. Minder mobiliteit is goedkoper voor iedereen.

Keuzevrijheid

Een grotendeels lege bus in de stadsfile: erger kan bijna niet. Het is slecht voor iedereen: balende buspassagiers, een slecht busimago, een onnodig langere file met leeg materiaal, een verlieslijdend busbedrijf op kosten van de belastingbetaler. Hetzelfde bij een halfleeg P+R-terrein aan de stadstrand waar goedkoop binnenstadsparkeren auto's

alsnog de stad in lokt. Het is allemaal het slechtste van twee werelden: progressief beleid dat geld kost, conservatief beleid dat het ineffectief maakt.

De vrijheid van de auto om roofofbouw te plegen op alternatieven eindigt waar residualisering begint. Ik stond er met mijn gezin, bij ijle bushaltes, eenzaam wachtend op een infrequente avondbus die onder een kritische massa was gezakt. Het voelde als levertraan: nuttig maar vies. Wát een verschil met de glanzende winkels van de ANWB, vol kleding en gadgets voor een permanent automobiel gevoel, of Michelin met plattegronden en reisguides om meer autobanden te verkopen.

Meer of goedkoper openbaar vervoer in automonoculturen is zinloos zolang de zuigkracht van de auto er niet vermindert. Daarom moet onze afgestompte 'knelpuntgedreven aanpak' worden vervangen door een wilsgedreven aanpak. Autoknelpunten zijn juist een welkome opmaat naar meer keuzemogelijkheden. Een wilsgedreven aanpak heeft Londen en Parijs fietspaden opgeleverd die er met een knelpuntgedreven aanpak niet gekomen zouden zijn, want er waren bijna geen fietsers. Er zou ook geen brug over een kanaal worden gebouwd, want er zwemmen geen mensen van de ene naar de andere oever.

Knelpunten oplossen is repareren wat geen reparatie behoeft, stad creëren is construeren waaraan behoefte is. Verdichting is vraaguitlokking, maar dan naar fietspaden en bussen, die voller worden voor hetzelfde belastinggeld. Niet alleen met mensen die dat moeten, maar ook met mensen die dat willen, omdat het als de beste optie voelt, zonder stigma, zoals in echte steden. Een verkeersaantrekkende werking als vitaal proces naar meer keuzemogelijkheden, in plaats van een autoverkeersaantrekkende werking die verkeerskundigen altijd proberen te vermijden.

Gezelligheid

Wie een gemiddelde Amerikaanse provinciestad binnenrijdt, ziet een spookstad van asfalt. Auto's

zijn buiten, mensen zijn binnen, *disconnected*, als in een schilderij van Edward Hopper. Op straat dempen enkele hondenbezitters de publieke effecten van de auto, aangezien de hond nu eenmaal niet rijdend kan worden uitgelaten. Mensloze en misschien wel onveilige openbare ruimten zijn het onbedoelde resultaat van een individueel ideaalbeeld waarin iedereen zichzelf capsulair en weerstandsloos van herkomst naar bestemming flitst. Thuiswerken en boodschappenbezorging houden mensen nog meer van straat. Niemand onderweg, eenzame straten, eenzame kistmensen.

‘Gezelligheid’ is in beleidsland een ongebruikelijk begrip, waarschijnlijk omdat het niet goed definieerbaar is en, tsja...in alle professionele ernst net even te *gezellig*. Toch gebruik ik het in dit essay vaker, omdat het in de leefwereld uitstekend wordt begrepen. Ten eerste kan samen veranderen heel gezellig zijn. Maar ook voelen we meteen wanneer een straat of buurt ‘gezellig’ is. Het verbindt progressieve en conservatieve mensen en raakt aan veel: nabijheid, herkenbaarheid, sociale cohesie, eigenaarschap, veiligheid, schoonheid zelfs, simpelweg een goed gevoel. Dat stedelijke verdichting automobilisten transformeert in voetgangers, dat mensen van bushaltes nog moeten lopen naar hun bestemming: het verhoogt allemaal de kansen op gezelligheid, als misschien wel beste argument van allemaal.

Veiligheid

In Zuid-Afrika is veiligheid geprivatiseerd. *Gated communities* hebben er waarschuwingbordjes met *armed response*. Verschanst achter staal rijden mensen erin en eruit, van en naar omhekte kantoren of winkelcentra, immer beducht voor omringende gevaren, als op de savanne. BMW leverde er zelfs enkele jaren auto’s met vlammenblazers onderaan de portieren, met als slogan ‘dat die de lak niet beschadigen’.

In Nederland is meer angst voor automobiele dan voor menselijke gevaren. De auto is ook zo’n

intimiderend groot en sterk ding, je begint er niets tegen. Bij de politie noemen ze zebrapaden vaak 'schijnveiligheid' die niet te handhaven is. Fietsers krijgen op rotonden of kruispunten regelmatig haaiantanden omdat dat 'veiliger' is, zeker in onze wagenwedloop naar steeds meer en grotere gevaarten. Net als bij de fietshelm wordt het veiligheidsprobleem dan op de voor de overheid goedkoopste manier bij het potentiële slachtoffer gelegd. Met de fietshelm lijkt veiligheid te koop, maar het ding heeft nog nooit een ongeval voorkomen. Het zorgt er hooguit voor dat je je verwondingen zonder hersenschudding kunt bekijken. De fietshelm maakt van de fietser een kistmens: ingekapseld, waardigheid en comfort geofferd op het goedbedoelde altaar van de veiligheid.

Aangezien gevaar meestal ontstaat uit interactie, is goede veiligheid geen koopwaar, maar een groepsproces. Als we kijken met flair verdichten, bouwen we aan stadsstraten en looproutes waar het veilig en fijn toeven is. Een goede stad is veilig door wederzijdse ogen voor *elkaar*, in plaats van louter voor je eigen hachje. De zelfstandige actieradius van kinderen wordt er groter, zodat ze zich het gelukkigst en het best kunnen ontwikkelen. Voor ouders is het heerlijk als kinderen op hun fietsen zelfstandig hun dingen kunnen doen. Een 'parkeerprobleem' dat door verdichting ontstaat, is daarmee goed nieuws: minder autoverkeer, meer publiek leven, meer veiligheid. Doordat mensen verder naar hun (deel)auto moeten lopen, nemen toevallige ontmoetingen toe: het *vertrouwen* in de buurt groeit.

Rechtvaardigheid

Het Kenniscentrum Ongelijkheid zegt: 'Ongelijkheid is een door het systeem, omgeving of instituties gevormd verschil in mogelijkheden om volwaardig - dat wil zeggen: volgens de capaciteiten die men heeft - te participeren in de samenleving, en tot het gebruiken van voorzieningen die een volwaardige participatie kunnen bevorderen.'

Rechtvaardigheid betekent dat iedereen toegang heeft tot plekken en voorzieningen die nodig zijn voor een menswaardig bestaan. Dat garandeer je het best met nabijheid en betaalbaarheid, niet met de auto. Ten eerste is autorijden duur: de gemiddelde nieuwe auto kost 48.000 euro, de gemiddelde occasion de helft. Mensen onderschatten de totale kosten van hun auto bijna altijd, omdat er weinig voelbare afrekenmomenten zijn. Voorts maakt vergrijzing dat meer mensen niet meer *kunnen* autorijden, of hooguit als gevaren op de weg. Dat zijn niet alleen anderen: iederéén die dit leest wordt hopelijk oud. Maar ook jongere mensen lopen risico's: met een gebroken arm, epilepsie, een medicijnkuur, een glas te veel op of een leeftijd onder de achttien brengt de auto je nergens. Er zijn tal van omstandigheden waarin de auto waardeloos is, zeker met steeds meer alleenstaanden. Verdichting van autotuinsteden brengt nabijheid dichterbij, met meer voorzieningen en meer woonkansen voor een dochter of een andere naaste in de buurt. Rechtvaardigheid groeit wanneer automobilititeit een keuze is, geen dure of zelfs onmogelijke verplichting.

Gezondheid

Het lijkt erop dat een groeiend aantal gemeentelijke omgevingsvisies een gezonde mens in een gezonde leefomgeving centraal stellen. Ze streven naar leefbaarheid en meer beweging, verwijzend naar de beweegrichtlijn. Amstelveen stelt in zijn visie bijvoorbeeld drie subdoelen: gezondheidsverschillen tussen wijken en groepen verkleinen, bescherming tegen omgevingsinvloeden, en preventie zoals elkaar ontmoeten en actief bewegen.

Ook veel burgers vinden gezondheid belangrijk, maar ze zijn daarbij te eenzijdig aangewezen op het private domein. De markt voor gezondheid en (al dan niet geveinsde) fitheid is groot, kijk maar naar al die reclames voor coaches, apps, pillen, bootcamps, *bodyfits*, thuisapparaten, calorieëntellers, *shapewear*, afslankspuiten, medische

ingrepen enzovoort. Mensen *verlangen* naar fitheid, ze weten alleen niet hoe ze het moeten volhouden in een omgeving die beweegvermijding zo gemakkelijk maakt: gratis autoparkeerplaatsen, roltrappen, liften, elektrische snoeischaren et cetera. Mensen rijden met de auto naar de sport-school om er op de rollerbank te gaan fietsen: Monty Python zou het verzonnen kunnen hebben. Als ze komen, want sportscholen leven mede van betalende abonneementhouders die *niet* komen. Een mens móet ook zoveel, soms ben je er even helemaal klaar mee. Waar is de snackbar?

In een gezonde en rechtvaardige samenleving helpen we elkaar om uit de valkuilen van dure gekkigheden te blijven. Ongezondheid mag een keuze zijn, maar gezondheid eveneens. De meeste mensen laten zich ongezondheid overkomen. Groeiende verschillen in gezonde levensjaren tussen bevolkingsgroepen zijn niet rechtvaardig. Mensen hebben recht op een omgeving die gezonde keuzen net zo gemakkelijk maakt als ongezonde keuzen. Omgevingsvisies kunnen aan kracht winnen door fysieke en psychische gezondheid, mobiliteit en parkeren vaker in één adem te noemen. Meer stad, minder auto, meer gezondheid, minder welvaartsziekten. Minder opgejaagdheid ook, met minder garages, APK's, verzekeringen, waarschuwingslampjes, benzinepompen of parkeerapps.

Hogere drempels voor ongezonde keuzen maken actief vervoer langs groene straten als basis voor iedereen mogelijk. Uit onderzoek is al lang gebleken dat fietsers hun langere reistijd er in gezonde levensjaren bij krijgen. De klok staat stil als je fietst, je wint het van de wetten van ruimte en tijd. En dat je er moe van wordt, is nog wel de minste vorm van lijden die ergere lijdensvormen voorkomt.

Afstand maakt meer kapot dan je lief is

Alle bovenstaande overwegingen zijn moeilijk weerlegbaar. Mensen worden niet gelukkiger van steeds meer auto's en kilometers, met hun

bijbehorende omgevingen. Toch vinden we verandering moeilijk. Dat komt doordat we in minder dan honderd jaar van schaarste in overvloed terecht zijn gekomen. Vroeger moesten we moeite doen om ergens aan te komen, nu om ergens af te blijven. Aangezien onze reptielenbreinen niet zijn meeveranderd, stelt deze omwenteling ons danig op de proef. Machtige koopmannen spelen in op onze luiheid en onze lustigheden. Moderne techniek en welvaart maken het individu eenzaam en weerloos tegen een omgeving met zoveel verleidingen: sigaretten, alcohol, suiker, gamen, gokken, vpen, shoppen, lenen, snacks, vetten, drugs, social media, smartphones.

Vooraf die laatste lijkt sterk op de auto. Auto's en smartphones maken de wereld voor de individuele gebruiker bereikbaar, de eerste via massa, de tweede via energie. Tegelijk isoleren beide apparaten de gebruiker van z'n directe omgeving: nabijheid wordt ingeruild voor afstand. Evenals auto's waren smartphones bij de introductie niet nodig, waren er commerciële drijfveren voor snelle opschaling en beïnvloeden ze de publieke zaak fors. Evenals auto's zijn ze in de loop der jaren gedeeltelijk nuttig en nodig gemaakt, kunnen we er moeilijk van afblijven en doen we er meer mee dan we aanvaardbaar vinden. Excessief gebruik zet ogen, leerprestaties, fysieke en sociale vitaliteit van onszelf en vooral van onze jeugd op het spel, en misschien zelfs onze democratie. De huidige overrompeling door *big tech* en haar groeiende verweving met de politiek lijkt op die door motordom precies honderd jaar geleden, wederom met Amerika als gangmaker.

Of Huxleys *Brave New World* na honderd jaar alsnog dichterbij komt, hangt af van onszelf. Smartphones worden al geweerd uit scholen. Er zijn inmiddels cafés, restaurants en clubs waar je alleen in komt als je bij de ingang je telefoon inlevert, en ze worden populair. We zoeken naar een evenwicht tussen de voordelen van nieuwe technologie en begrenzing van ons gebruik, voor het behoud van onze soevereiniteit en herkenbaarheid

als mens. Lezer: hoe zou het voelen als je op dit punt te lezen zou krijgen dat dit hele essay is gegenereerd door ChatGPT? Nou dan.

Wielen begonnen als aanvulling op voeten, maar te vaak zijn voeten aanvullingen op wielen geworden. *Artificial movement* is als artificial intelligence: prima, maar niet als vervanging van wat er écht toe doet. Waarom zijn auto's nog niet geweed uit schoolomgevingen, net als telefoons? Slechte loopmogelijkheden zijn alsof je geen lucht krijgt, alsof er geen water uit de kraan komt. Lopen is een recht, maar een parkeerplaats niet. Maar ja, ingrijpen in publieke parkeerplaatsen voelt inmiddels als ingrijpen in iemands privébezit. Wie zich gevangene voelt omdat hij zijn auto nergens kan parkeren, ziet de betuttelende auteur van dit essay dan eerder als een bedreiging dan als een oplossing. Die dominee heeft zeker zelf geen auto nodig?

Het is inderdaad niet fraai: mensen eerst met allerlei 'rechten' en planologische instrumenten auto-afhankelijk maken, om de massale auto daarna weer ter discussie te stellen. Maar keuzevrijheid is uiteindelijk goed voor *iedereen*. Betuttelend is deze oproep bovendien zeker niet. 'Betuttelen' betekent een ander ongevraagd iets adviseren of opleggen voor zijn *eigen veronderstelde bestwil*. Zoals een moeder haar peuter: bemoeiden, bemoeien, betuttelen. Maar het woord wordt tegenwoordig net zo vaak gebruikt tegen regels ten behoeve van het welzijn van *anderen* of het *collectief*. En dat is geen betutteling, maar rechtsstatelijkheid. Voorbeelden zijn verkeersregels, parkeerverboden of uitstootnormen. Een autogordelplicht en een helmplicht voor fietsers zijn daarentegen wél betutteling, want alleen voor je *eigen veronderstelde bestwil*. Autoreclames zijn ook betutteling, ook al worden ze niet zo gezien: 'Je moet echt die auto aanschaffen. Dat pluspakket is goed voor je, maak het je gemakkelijk.' De verwarring over betutteling is kenmerkend voor onze atomaire samenleving, waarin het *zelf*, en niet de *ander* of het *collectief*, centraal is komen te staan.

Het mooie is dat het *collectieve* belang van een vitale stad het best wordt gediend door uit te gaan van de *individuele* verantwoordelijkheid van de automobilist. Het is tijd voor het afsluitende deel 4.

DEEL 4. VOORSTELLEN

Het gemakkelijkst is om ergens tegen te zijn. Tegen auto's, of tegen betaald parkeren. Moeilijker is het al om een visie te formuleren. En het moeilijkst is zeggen hoe je die visie wilt bereiken. Ga er maar aan staan, in de auto-afhankelijke kluwen die we ervan hebben gemaakt. We hebben ons er op een onrechtvaardige manier in gerommeld, er niets aan doen is onrechtvaardig, en elke stap om ons eruit te rommelen is onvermijdelijk ook weer onrechtvaardig. Als meer ruimte voor mens en stad de auto in de verdrukking brengt, wie in de autostoelendans heeft dan de meeste rechten: de grootste portemonnee, de sterkste lobby, het gelukkigste toeval, het nuttigste doel of het zieligste zeehondje? Wat ik in dit laatste deel ook opschrijf, ik ga er gezeik mee krijgen, waarvoor Pieter Litjens me aan het begin van dit essay al waarschuwde. Gelukkig word ik dan weer gerustgesteld door Simon Franke en Wouter Veldhuis, die in het Stadsessay *Onderweg naar de rechtvaardige stad* na honderd welwillende pagina's moeten toegeven dat ze optimale rechtvaardigheid niet kunnen definiëren.

Omdat mensen veranderingen zonder gevolgen willen, blijven zoveel beleidsvoorstellen aan de veilige oppervlakte: 'experimenten', 'innovatieve arrangementen', 'monitoring', 'regie', 'stimuleren van deelmobiliteit', 'gratis oproepen tot peperdure railsystemen of vaker fietsen (een van de leukste: 'Bikes run on fat and save you money, cars run on money and make you fat'). Ook worden telkens dezelfde uitzonderingsprojecten genoemd, zoals het autoluwe Merwedeproject in Utrecht. Al jaren gaan al deze woorden rond, maar toch zijn

we hard op weg naar tien miljoen auto's, met tegelijk meer vervoersarmoede dan ons lief is. Hoe is het mogelijk?

Politici zeggen altijd dat we het 'samen' moeten doen, maar burgers gaan – om met Van Kooten en De Bie te spreken – meestal 'samen voor ons eigen'. We moeten dus naar een speelveld waar vrije individuele keuzen de stad versterken, in plaats van de auto. We moeten mensen *losser* gaan zien van auto's. Ze vallen in ons denken te vaak samen, als in de film *Cars*. Maar wie de auto weert, weert niet de mens die erin zit. Een mens is niet versmolten met een autostoel; een vrij mens kan een auto bij zich hebben, dan weer een fiets, dan weer niets. Een goede stad heet elk mens welkom, alleen niet per se het ding dat zij meeneemt.

Toch voel ik me ongemakkelijk, want tussen de vele gemakssritjes zijn er ook kwetsbare belangen. Gelukkig hoeven veranderingen niet plotsklaps; een 'totaalplan' is onmogelijk en zelfs ongewenst. De historische route naar onze auto-afhankelijkheid ging ook niet in één keer en al helemaal niet met een 'integrale sturing'. Optimale stappenvolgorden zijn er niet. Oproepen om eerst dure railinfrastructuur 'op orde' te brengen, komen neer op oproepen om de auto voorlopig ongemoeid te laten, terwijl ons wagenpark dagelijks aanzwelt.

We moeten daarom durven vertrouwen op hobbelige haasje-over-processen. Neem van mij als railliefhebber maar aan dat (e-)fietsen, deelauto's, bussen en vrije busstroken sneller, goedkoper en wendbaarder zijn op te schalen dan railvervoer. We hebben al overvloedige infrastructuur, we hoeven het alleen maar publieker te gebruiken. De Braziliaanse busstad Curitiba is daarvan een bekend en geliefd voorbeeld. Culturele verschuivingen, met andere vanzelfsprekendheden en meer leden bij de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer en de Fietsersbond dan bij de ANWB, zouden uiteraard de meeste zoden aan de dijk zetten van allemaal.

Mijn voorstellen houden het midden tussen adviezen en voorspellingen. We kunnen ze ons

vóórstellen, ook al duurt het misschien nog tien jaar. Ze geven onmiskenbare stedelijke trends van de laatste decennia de ruimte en de tijd door autogerichte onderstromen uit te schakelen. Ze kunnen als grabbelton van ideeën los van elkaar worden gebruikt en overlappen elkaar enigszins. Ze zijn *gemeentelijk*, *fundamenteel*, *simpel* en *haalbaar*.

Ze zijn *gemeentelijk*, omdat gemeenten – liefst met hulp van de rijksoverheid – ze kunnen inzetten. De veranderingen zelf moeten natuurlijk vooral komen van burgers en markt: autoverhuurbedrijven, deelauto's, elektrische fietsen, stints, deelbakfietsen of verhuur-apps van bedrijfsparkplaatsen zijn stuk voor stuk geen overheidsinitiatieven geweest. Menselijke creativiteit is groot, alleen kan een overheid of een essayist niet bepalen hoe reëel opties in individuele gevallen zijn. Overheden hoeven alternatieven daarom alleen maar gemakkelijker en logischer te maken, en automobiliteit minder logisch. Gemeentelijk beleid bepaalt daarmee hoe talrijk alternatieven zullen zijn.

Ze zijn *fundamenteel*, omdat peddelen aan de oppervlakte moeizaam en ineffectief is tegen een autogerichte onderstroom in. Maatregelen in de onderstroom hebben minder zichtbare en indirecte effecten, wethouders scoren er geen punten mee. Maar op termijn kunnen ze wel het hele speelveld laten kantelen, steeds meer ruimte vrijmakend voor mens en stad.

Ze zijn *simpel*, omdat onderstaande voorstellen deels neerkomen op een terugtrekking van de overheid. De historie laat zien dat actief en beschermend overheidsbeleid de auto zo ver heeft laten komen. Door meer aan burgers, buurten en markt over te laten, komt overheidsbeleid minder in onmogelijke knopen en dilemma's terecht en wordt de vrijheid van burgers groter.

Ze zijn *haalbaar*, omdat ze uitgaan van betaalbare en bewezen manieren. Mensen die gedragsverandering of stappen 'terug' eng vinden, vluchten vaak in magneetbanen, *hyperloops*,

vliegende auto's, oneindige energie. Maar voorlopig krijgen we niet eens een Lelylijn of een sluiting van de Amsterdamse metroring voor elkaar. En het duurt allemaal zo lang. Ik blijf daarom liever met de voeten op aarde, met beter publiek vervoer als *gevolg*, niet als *voorwaarde* voor onderstaande voorstellen.

1. Liberaliseer parkeren

Liberalisering komt neer op (1) afschaffing van minimum parkeernormen en (2) introductie van marktprijzen voor parkeren op straat, uiteraard met behoud van straatparkeerplaatsen in publiek bezit.

Afschaffing van minimum parkeernormen is een voorstel dat niets gebiedt of verbiedt, het schrappt slechts de juridische afdwingbaarheid van parkeren. In Amsterdam zijn ze al grotendeels afgeschaft, in steeds meer Amerikaanse steden eveneens. Door parkeren niet langer ongevraagd van staatswege te dicteren, wordt betalen voor parkeren vrijwillig in plaats van verplicht. Burgers, gebiedsontwikkelaars en politiek kunnen vrijer bepalen wat menselijkerwijs het beste is voor een gebied. Autobezitters zullen vaker moeten uitleggen waarom ze recht menen te hebben op een gratis parkeerplaats ten koste van woningen of spelende kinderen op straat.

Het schrappen van minimum parkeernormen verhoogt vroeg of laat de parkeerdruk op straat; die angst is de *raison d'être* van die normen. Marktprijzen voor straatparkeerplaatsen reguleren deze druk. Dit gaat verder dan 'kostendekkend' parkeren, dat veel gemeenten als uitgangspunt zeggen te hanteren. Marktprijzen betekenen zodanig afgestelde dynamische tarieven dat, of er nu veel of weinig parkeerplaatsen zijn, altijd zo'n vijftien procent van de parkeerplaatsen in een straat of blok vrij is. Dit percentage komt van Donald Shoup, die na veel onderzoek uitkwam op dit percentage als beste evenwicht tussen efficiënt ruimtegebruik, minimalisering van

zoekverkeer, klantendoorstroming voor winkels en parkeerruimte voor loodgieters of medici. Langparkeerders worden beter gescheiden van plekken met *traffic* en illegaal parkeren vermindert. Eerdergenoemde nieuwe technieken die in de plaats komen van archaische en gebruiksonvriendelijke parkeermeters brengen dit alles – zij het met privacyrisico's – dichterbij. Taal is hier belangrijk: overheden verhogen geen parkeertarieven, de wet van vraag en aanbod doet dat. Het enige dat de overheid beoogt, is dat iedere automobilist gemakkelijk een parkeerplaats vindt.

Dit gaat voort op een trend: betaald en vergunningparkeren verspreidt zich al als een olievlek over ons land. De meetkundige wal keert overal het schip. Vliegtuigstoelen worden al jaren dynamisch verhandeld, private parkeeraanbieders doen het inmiddels ook. En natuurlijk moeten grote, zware auto's meer betalen of zelfs aan banden gelegd. Dat *private* autofabrikanten bepalen hoe we onze *publieke* ruimte inrichten, is een corrumpering die al honderd jaar te lang duurt.

Parkeervergunningen worden in nieuwe markt-sferen natuurlijk de echte strijd. We zouden ze vrij verhandelbaar kunnen maken, als aandelen in een gelimiteerde openbare ruimte, vergelijkbaar met slinkende emissierechten voor CO₂. In drukke steden zouden vergunningprijzen oplopen tot grote hoogten. Voorlopig lijkt de communistische methode daarom haalbaarder: rantsoenering, met een gestage verlaging van vergunningplafonds om stadsstraten te kunnen vermensen en vergroenen. Wie een vergunning heeft, is spekkoper, anderen de sigaar. Voor zover ik het kan overzien, zijn daarvoor geen rechtvaardiger én werkbare procedures te verzinnen. Aangezien tussen wal en schip vallen door een eenvoudig toeval gemakkelijker is te aanvaarden dan door een vermalende bureaucratie, kan de overheid haar rechtvaardigheidsenergie beter besteden aan alternatieve mobiliteitsopties.

Liberalisering van parkeren brengt alternatieven op gang waarvoor de overheid weinig hoeft te

doen: fietsen, deelauto's, busreizigers. Zoals een fietsexpert mij zei: 'Verdichting en parkeerregulering hebben meer stedelingen op de fiets gebracht dan welk fietsbeleid dan ook.' Fietsbeleid begint dus niet bij de fiets, maar bij verstedelijking. Voorts zullen geliberaliseerde parkeerplaatsen efficiënter worden benut. Er zijn al apps die parkeercapaciteit optimaliseren via betaald onderling gebruik. Met optimalisaties kunnen straatparkeerplaatsen eenvoudiger worden ingeruild voor belangrijkere ruimtevragers. Woningen bouwen wordt gemakkelijker en goedkoper: wie geeft dit boekje door aan de woonminister?

2. Investeer parkeeropbrengsten in eigen wijk

Lang geleden, toen ik een drukke bewonersavond over (onder meer) parkeren in de Helderse Van Galenbuurt leidde, vroeg ik ronduit waarom vergunningparkeren toch zo zwaar op de maag lag. Na een korte stilte zei een man voorzichtig in de microfoon: 'Omdat we bang zijn dat we de sluisen openzetten. Dat vergunningtarieven steeds hoger worden en dat we er dan niet meer vanaf komen.'

Het grootste draagvlakprobleem bij betaald- of vergunningparkeren is de melkkoe-gedachte. De autoparkeerder voelt zich de pinautomaat van de overheid, een gemakkelijk slachtoffer dat wordt 'gepakt' door politici die zoeken naar geld voor linkse hobby's. Die angel is eruit als parkeergeld aanwijsbaar wordt geïnvesteerd in de buurt waar het wordt geïnd. Het geld moet bij wijze van spreken aan de achterkant van de parkeermeter zo de buurtkas in vallen, met de boodschap: 'Hier mag je in ruil voor een bijdrage aan de buurt je auto parkeren.' Want de buurtgemeenschap verleent je een gunst. Dat betekent twee dingen: dat buurtbewoners invloed krijgen op waar het parkeergeld aan wordt besteed, en dat de (deel)gemeente de parkeeropbrengsten en -bestedingen periodiek publiceert. 'Participatief begroten' gebeurt in steeds meer steden en kan op allerlei manieren:

buurtbijeenkomsten, veiligen, online polls enzovoort. Het maakt hogere parkeertarieven beter verteerbaar, want de buurtkas raakt voller. Deze manier van denken spreekt ook conservatievere mensen aan, zie bijvoorbeeld de Duitse CSU die een tijd terug tol wilde invoeren om al die buitenstaanders te laten meebetalen aan het onderhoud van de Beierse wegen.

3. Maak onderscheid tussen categorie A- en B-verkeer

Ingrepen in automobilititeit veroorzaken bijna altijd boosheid of zorgen over de gevolgen voor noodzakelijke of kwetsbare groepen. Het pleidooi is dan altijd dat de ingreep wordt afgezwakt, zodat deze groepen, maar daarmee ook alle anderen, kunnen blijven doorrijden. Kwetsbare groepen worden zo misbruikt als schild voor overvloedige automobilititeit van iedereen. Nieuwe technieken als gps, trajectcontroles en automatische kentekenherkenning maken het echter gemakkelijker om minder noodzakelijk verkeer eruit te zeven. We kunnen dus op weg naar een indeling van stadsverkeer in twee categorieën:

Categorie A heeft ruimhartige en/of gratis inrij- en parkeerrechten en bestaat uit een 'harde mobiliteitskern' die boven elke redelijke twijfel is verheven: openbaar vervoer, vervoer voor mensen met een beperking, nood- en hulpdiensten, de witte kolom (verloskundigen en dergelijke), bevoorradingsverkeer, vuilnis- en veegwagens, verkeer voor (ver)bouw en onderhoud aan de stad, verhuisbedrijven.

Categorie B heeft voorwaardelijke en/of betaalde rij- en parkeerrechten en bestaat uit al het overige verkeer.

Aangezien categorie B op krappe binnensteden na vrijwel overal een ruime meerderheid vormt, wordt 'autoluw' met dit onderscheid doeltreffender én rechtvaardiger. Afhankelijk van de intelligentie van de techniek kunnen meer verkeerssoorten (al dan niet naar tijd en plaats) een categorie

A-status worden verleend, zoals bestemmingsverkeer, taxi's, deelauto's, carpoolers. Die laatste kunnen daarmee worden gestimuleerd: 'Met een deelauto mag je meer!' Carpoolstroken zijn in bijvoorbeeld Los Angeles al heel gebruikelijk. Op sommige stadswegen kan uitsluiting van B-auto's een goed alternatief zijn voor eenrichtingsverkeer. Of voor tolheffing, dat formeel nu nog niet kan.

Dit gaat voort op een trend: er bestaan al ontheffingen, uitzonderingen voor invaliden, voor laden en lossen, voor het ophalen van grote aankopen na 17.00 uur. Voor uitstoot komen er vignetten en vanaf 1 juli 2024 moeten werkgevers om CO₂-redenen bijhouden hoe het personeel naar het werk reist. Het net sluit zich steeds meer, alleen nu nog gefragmenteerd. Met een overkoepelend systeem kunnen we privacyrisico's beperken door de categorie *los* van het kenteken te registreren: een 'A' is voor de systemen genoeg.

Het is verleidelijk te denken in fijnmaziger categorieën en doelgroepen, maar voor zover ik het kan overzien, loopt een overheid die naar micro-rechtvaardigheid streeft snel vast in een risicovol systeemmoeras en des te meer discussie. Want elk individu dat een recht krijgt toegekend, moet ook blijvend worden gecontroleerd op datgene waarop de toekenning was gebaseerd. Die energie kan de overheid beter besteden aan alternatieve mobiliteitsopties.

4. *Maak werkgevers verantwoordelijker voor werknemersvervoer*

Decennialang reden de Hoogovens-bussen vanuit IJmuiden door heel Zuid- en vooral Noord-Holland. Duizenden werknemers werden er elke dag mee gehaald en gebracht, langs alle wijken en buurten, voor alle shifts. Maar in de loop der tijd gingen steeds meer werknemers met de eigen auto, waardoor Hoogovens grote, dure parkeerterreinen moest maken en beheren, en leeglopende bussen steeds onrendabeler werden. Het systeem werd opgedoekt, waardoor ook degenen die er nog

gebruik van maakten in de kou werden gezet. De Hoogovens-bussen staan symbool voor een goed-werkend collectief systeem dat is uitgehouden door individueel vervoer.

Collectief werknemersvervoer naar grote (clusters van) werkgevers: het gebeurt nog altijd, naar kassen bijvoorbeeld, maar te weinig. Gemeenten kunnen hun vaker vragen wat ze daarvoor nodig hebben, want het biedt een oplossing voor werknemers zonder parkeervergunning die op incurante tijden naar hun werk moeten. Het kan worden gestimuleerd door 'gratis' parkeren bij het werk te zien als loon in natura waarop niet-automobilisten ook recht hebben, en belast op basis van marktprijzen. Zodra deelvervoer voor werkgevers en werknemers goedkoper wordt dan privéauto's, komen veranderingen vanzelf. Misschien gaan zelfs werkgevers erop vooruit.

Reistijd is altijd al het probleem van werknemers. Waarom moeten ze ook nog het reismiddel naar het werk zelf regelen en betalen? En waarom moet dat via parkeerbeleid een ruimteprobleem voor de stad zijn? Wie weinig verdient en op een autolocatie werkt, verdient meer steun dan nu, maar niet op de armoedige manier van meer dood staal in de straten. Een 'mobiliteitsbudget' kan door werkgevers worden besteed aan een veel breder scala van mogelijkheden.

5. *Ontwerp van klein naar groot*

Toen ik in 2001 door Phnom Penh liep, snelden er duizenden brommertjes en weinig auto's door de straten, terwijl het welvarender Bangkok compleet vaststond met auto's. Ondanks het lawaai en de stank vroeg ik me in de zinderende potpourri van destijds al af waarom goedkope en ruimtebesparende vehikels niet vaker in Europese steden waren te zien. Waarom moet er meters omvattend staal om de mens?

Ontwerp daarom openbare doorstroomruimte 'van klein naar groot': hoe kleiner de mobiliteitsvorm en hoe lager de snelheid, hoe meer comfort

en veiligheid die krijgt. Voetgangers het meest, dan fietsers, dan fatbikes, dan pas auto's, en daarvan eerst categorie A uit voorstel 3. Met deze logica verdient de fatbike een beter imago dan nu. En meer kansen: in de meeste auto's zit nog maar één mens. Zelfs in het Nederland waar internationaal gezien zoveel wordt gefietst, is de helft van de Nederlandse autoritten korter dan zevenenhalve kilometer, een derde zelfs korter dan vijf kilometer. Voor mensen die hun benen niet willen gebruiken is de fatbike veel kleiner, schoner en stiller dan de SUV. De fatbike is veiliger voor een ander, is in de stad net zo snel en draagt – in tegenstelling tot de auto – bij aan het publieke leven. En regen is geen argument: het regent maar acht procent van de tijd.

Een 'van klein naar groot'-ontwerppunt betekent ook dat fatbikes, snelle e-bikes en e-bakfietsen niet voetgangers en fietsers in de weg moeten zitten, maar auto's. De onvermijdelijke uitsterfing van vijftigkilometerwegen in de stad geeft ruimte aan nieuwe (meng)vormen en ideeën. Flexibele flitspalen ('flexflitsers') houden ons straks aan menselijke snelheden, wat goed is voor alles en iedereen behalve de onderbuik, maar daarvoor zijn andere manieren om aan de trekken te komen.

6. Vervang modellen door participatie

Verkeersmodellen, Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's) en allerlei verkeerskundige inrichtingsnormen veroorzaken de autostromen die ze voorzien. De meeste modellen doorgronden niet goed hoe automobiliteit kan 'verdampen' en houden geen rekening met stedelijkheid, psychologie, spelende kinderen en externe kosten. Ze zijn gemakkelijk en politiek comfortabel: het model geeft 'neutraal' antwoord, als een orakel, als schuilplaats tegen denken en voelen. We hebben gezien waartoe deze object-subject-dualiteit leidt: verkeersdoorbraken, doodse omgevingen. Een systeemwereld, gericht op vermindering van problemen, in plaats van hoe we samen willen wonen, leven en lachen.

Het wordt daarom tijd om de gebruikelijke verkeersmodellen en -richtlijnen terug te duwen en de mens weer aan het hoofd van de tafel te zetten. Maar dan wel als open samenwerking tussen professionals en burgers, zonder 'kaders' vooraf en met alle schaduwkosten van de auto in beeld. Wees niet bang voor nimby's: niet burgers maar lobby's zijn de grootste vrienden van de auto. Burgers corrigeren elkaar, en zij die door de overheid serieus genomen worden, verbreden hun blik vaak vanzelf. Er zijn veel signalen dat burgers minder autogericht denken dan hun politici. Zo zetten burgers in Groningen parkeerplaatsen pas op prioriteit tien voor hun straatinrichting, in een Alkmaarse enquête kwamen autobelangen op de plekken acht en negen. Leeuwarden en Arnhem gaven recent eenzelfde beeld.

Maar enquêtes, petitie's of referenda zijn onvoldoende. Ze activeren vooral luiheid en tegenstanders, met de gemeente als boksbal. In onder meer Amersfoort, Haarlem en Den Haag zijn op die manier met eenmalige acties autobeperkende overheidsmaatregelen 'afgestraft'. Maar de gemeente, dat zijn wij. Burgers kunnen niet hun vrijheid gebruiken door ergens boos 'nee' aan te kruisen en de gemeente achter te laten met een onmogelijk probleem. Ze doen dus wel écht mee, en niet alleen tegenstanders, ook optimisten en kwetsbaren. In dialogen en wijkschouwen met burgers is het de schone taak van planologen, (steden)bouwkundigen en verkeerskundigen om verhalen, ontwerpen en impressies te maken die creativiteit aanwakkeren. Lang niet altijd wil 'een meerderheid geen verandering'. Meninge'n worden niet statisch geteld, ze verschuiven in gesprekken en in de tijd, mits gemeenten onderliggende voordelen voor auto's, waar burgers nooit bewust om hebben gevraagd, hebben weggenomen. Burgers moeten weten wat automobilititeit kost en hoe het anders kan.

Veel burgers doen nu niet mee omdat ze intuïtief of uit ervaring weten dat hogere machten toch de beslissingen nemen. Zodra gemeenten

een stap opzij zetten en duidelijk wordt dat de buurt écht wat te vertellen heeft, telt elke wijk genoeg mensen van divers pluimage die willen praten over gemeenschappelijke belangen die meer zijn dan de som van individuele belangen. De gemeente *bepaalt* daarin niet, maar *begeleidt*. Overheden die niet angstig maar open naar burgers zijn, werken aan wederzijds vertrouwen in plaats van aan een verhardende strijd. Socioloog Frans Soeterbroek vertelt dat allemaal uitvoerig in een eerder Stadsessay van zijn hand, waarnaar ik van harte verwijs.

7. Maak straatvisies

Artist's impressions in ontwikkelaarsfolders tonen altijd veel meer mensen en veel minder auto's op straat dan in de gerealiseerde werkelijkheid. Klaarblijkelijk zijn dat onze wensbeelden, reclame-mensen weten als geen ander wat we verlangen. Op die beelden baseren we vervolgens onze beslissingen, waarna de realiteit altijd weer tegenvalt. Films en autoreclames tonen hetzelfde euvel: te ver afstaand van onze blikke werkelijkheid.

Niemand streeft naar lelijkheid, en toch zijn veel van onze stadsstraten lelijk. We laten het telkens opnieuw gebeuren, door gewoonten, normen, desinteresse, gebrek aan een alternatief. Maak als tegenwicht daarom van de *artist's impression* een nieuwe standaard. Maak omgevingsvisies voor onze straten: hoe ze eruit kunnen zien, wat voor gevoel ze kunnen geven, hoe ze kunnen functioneren, voor volwassenen en voor kinderen. Bediscussieer intrinsiek gemotiveerd welke waarden daarin het belangrijkste zijn, zoals honderd jaar geleden eveneens gebeurde. Denk in sferen, juist hier mag het wat dromerig. Splits ideeën niet op in sectorale eisen, zoals groennormen, maximumsnelheden of wat dan ook, want dat leidt weer tot de mechanische afvinkplanologie waaraan het nu juist tegenwicht moet bieden. Plan de boel niet dicht, houd ruimte voor gerommel en gelach. Pas ook op met classificaties: een status

als 'doorstroomweg' mag bij een straatvisie geen legitimatie op voorhand zijn voor offeranden op het altaar van de snelheid.

Bij straatvisies gaat het om de hele straat als holistische ervaring, inclusief plinten en functies in aanliggende gebouwen. Straatkunde als interdisciplinair vak dus, met stedenbouwkundigen, architecten, verkeerskundigen en bewoners. Een voorbeeld dat in de buurt komt, is de Groningse Leidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte uit 2021, die daarbij ook de straat als uitgangspunt neemt.

Geef straatvisies een formele status en leg die als leitmotiv op tafel bij elk gesprek over de reconstructie van een stadsstraat. Wie kwaliteit en liefde voor de straat vooropstelt, op basis van Jane Jacobs, Vitruvius, gezelligheid of wat dan ook, komt tot de onvermijdelijke slotsom dat er voor de auto op de huidige massale schaal geen plaats is. Dát besef is een mooi startsein voor gesprekken over iets anders dan we decennialang gewend zijn geraakt.

TOT SLOT

In 2004 verzuchtte de oude Jane Jacobs in haar laatste boek: 'Not tv or illegal drugs, but automobiles have been the chief destroyers of American communities.' Stevige woorden, maar moeilijk weerlegbaar, ook in Nederland. We zijn doordrenkt van automobiliteit. De afgelopen honderd jaar overziend, heeft ons dat per saldo geen vrijheid en rechtvaardigheid gebracht, maar vooral individualiteit en afstandelijkheid. Nostalgische verlangens naar saamhorigheid en vroeger gaan breed rond; anders kijken naar stad en auto is daarvoor een belangrijkere sleutel dan veelal wordt beseft.

Decennialang is getracht om steden om te bouwen tot autotuinsteden. Dat werd duidelijk geen succes. De omgekeerde weg is veelbelovender: autotuinsteden ontwikkelen tot steden. De quizvragen waarmee ik dit essay begon, zijn daarmee beantwoord: achtereenvolgens ja, nee, ja, nee,

ja. Dat zijn niet de gemakkelijkste antwoorden, ze moeten opboksen tegen reptielenbreinen, lobby's en vicieuze cirkels. En tegen onze drukke dagelijkse rituelen van een auto die naar de garage of een parkeernormennota die naar het bestuur moet. Ik moet denken aan de tegeltjestekst van de houthakker die de hele nacht moest doorhakken omdat hij geen tijd had om zijn bijl te slijpen.

In gestage ontwikkelingen zijn er meestal geen natuurlijke momenten om de slijpsteen te pakken. Tot een disruptie ons dwingt, en dan meestal tegen een hogere prijs. Om dat voor te zijn, hebben we een nieuw verhaal nodig, een verhaal dat mens en stad meer waarde toekent dan de auto. Onwillekeurig willen we om de moeilijkheden daarvan heen, een auto erbij past zoveel gemakkelijker in onze hoofden dan een auto eraf. Maar denk dan eens aan die 20.000 uit de tabel halverwege dit essay, dat buitensporige getal dat laat zien dat miljoenen stilstaande auto's misschien wel in onze hoofden passen, maar niet in een vitale stad. Mens en stad verdienen zóveel beter: recht op toegang in plaats van onvrijwillig autobezit. Recht voor iedereen in plaats van voor wie een auto kan rijden. Nabijheid in plaats van bereikbaarheid. Auto-onafhankelijkheid: psychisch, cultureel, economisch en praktisch.

Dat de mens zich kan verbeteren, hebben we vaak genoeg laten zien, zelfs tegen machtige belangen in. Intrinsieke motivatie heeft meer kracht dan geld. We hebben CFK's aangepakt, lood, asbest, vieze grachten, slavernij, bodemvervuiling, kinderarbeid, roken in openbare ruimten, vele andere kwaden. Ook ouderwetse autorituelen hoeven we niet eindeloos vol te houden. Wie eraan twijfelt of we ons straatperspectief na honderd jaar weer kunnen terugkantelen naar de mens, kan zich laten inspireren door Ruimte voor de Rivier. Nederland oogst internationale lof met een perspectiefkanteling van dijken naar waterbekkens. We houden waterstromen niet meer uit alle macht tegen, maar geven ze juist de ruimte. Andersom kunnen we afstappen van autostromen

uit alle macht de ruimte geven naar autostromen vaker tegenhouden, voor een bloeiende stad.

Nogal wat overwegingen rondom de auto bracht ik in dit essay nauwelijks aan de orde. Als de scenario's van de klimaatwetenschap realistisch zijn (ik heb elke dag ijdele hoop dat dat niet zo is), kan deze hele tekst worden vervangen door één woord: 'klimaatverandering'. Dan was ik een stuk sneller klaar geweest, maar aan de andere kant was het een genoegen om het te schrijven. 'Genoegen' is belangrijk, ook in onze omgevingen. Plekken die onze harten beroeren – een fraai landschap, Piazza Navona, Disneyland voor mijn part – hebben nauwelijks auto's. Utilitaire omgevingen hebben auto's, en daarvan hebben we er nu meer dan genoeg. Ik doe een beroep op ons verstand, maar net zo goed op ons hart. Laten we genieten op manieren die niet ten koste gaan van iets belangrijkers. En laat de voorstellen in dit essay niet alleen bekritiseerd, maar vooral verbeterd worden. Want omgevingen die mooier zijn, groener, betaalbaarder, vrijer, gezelliger, veiliger, rechtvaardiger, gezonder: daar strééf je toch naar?

Vandaag blijft niet, al zouden we het willen. Realiseer je welke grote veranderingen onze steden de afgelopen eeuw hebben ondergaan, ten goede en ten slechte. Kijk dan met de verbijsterde blik van iemand uit de toekomst naar onze huidige straten van steen en staal, zoals wij nu verbijsterd kijken naar stadsfoto's van vroeger. Of, voor de oudere lezer: naar herinneringen van vroeger. Voel spijt voor wat verloren ging, voel dankbaarheid jegens de mensen die toen streden voor verbetering, of tegen verslechtering. Richt dan je blik weer op de toekomst...en op een gegeven moment zie je het. Dan zie je door de automassa heen visioenen van iets beters, iets wat leeft, iets wat we *mogelijk* kunnen maken.

LITERATUUR, BRONNEN

Als schrijver is het soms moeilijk te onderscheiden in hoeverre een gedachte uit jezelf voortkwam of werd gevormd door wat je las. Hoe dan ook: onderstaande lijst is de humuslaag geweest bij het denken over en het schrijven van dit essay. Ik heb beduidend meer websites geraadpleegd dan hier staan, maar dan vooral voor snelle fact-checks, zoals Wikipedia, Wegenwiki en dergelijke. De meeste hier genoemde boeken heb ik gelezen – sommige zelfs meerdere malen – , enkele vooral geraadpleegd of de kern benoemd. De lijst is tevens te beschouwen als suggestie voor verder lezen.

BOEKEN

- Anthony Flint, *Wrestling with Moses*, Random House, New York 2009
- Richard Florida, *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York 2002
- Simon Franke, Wouter Veldhuis, *Onderweg naar de rechtvaardige stad*, Stadsessay, Trancity*Valiz, Haarlem 2024
- Joel Garreau, *Edge Cities – Life on the New Frontier*, Anchor Books, New York 1992
- Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, Washington DC 2010
- Peter Giesen, *Autopia*, Alfabet Uitgevers, Amsterdam 2023
- Edward Glaeser, *Triumph of the City*, The Penguin Press, New York 2011
- Henry Grabar, *Paved Paradise*, Penguin Press, New York 2023
- Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Fourth edition, Wiley Blackwell, Chichester, West Sussex 2014
- Ebenezer Howard, *Garden Cities of To-Morrow*, Swan Sonnenschein, Londen 1902
- Ivan Illich, *Energy and Equity*, essay, 1974: op internet te vinden, zie website hieronder
- Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York 1961
- Jane Jacobs, *Dood en leven van grote Amerikaanse steden* (Nederlandse vertaling), Trancity, Haarlem 2009
- Jane Jacobs, *Dark Age Ahead*, Random House, New York 2004
- Geert Kloppenburg / Marc Buiters, *De Gulden Snelweg*, GK Publishing, 2023
- Sjoerd Linders, *STOP – 100 jaar verkeer regelen in Amsterdam*, Gemeente Amsterdam 2012
- Peter Norton, *Fighting Traffic*, MIT Press, Cambridge 2008

Peter Pelzer, *Verantwoordelijk voor de toekomst*, Trancity*Valiz, Haarlem 2025

Robert Pirsig, *Zen en de Kunst van het Motoronderhoud*, Ooievaar, 1976 (oorspronkelijke Amerikaanse uitgave 1974)

Donald Shoup, *The high cost of free parking*, Routledge, New York 2017 (first published 2005)

Frans Soeterbroek, *Omstreden plannen, onderschatte burgers*, Trancity*Valiz, Haarlem 2022

John Steinbeck, *Cannery Row*, Viking Press, 1945

Thalia Verkade, Marco te Brömmelstroet, *Het recht van de snelste*, De Correspondent, Amsterdam 2020

Ben Wilson, *Metropolis*, Spectrum, Amsterdam 2020

ARTIKELEN/KRANTEN

Marcel Bayer, 'Groeikernen vragen om tweede leven', *ROMagazine*, december 2024

Arie Bleijenberg, 'Beter openbaar vervoer vermindert uitstoot van autoverkeer niet', *ESB*, 30 december 2024

Maarten Hell, 'Hoe Amsterdam vroeger al het drukke paardenverkeer in goede banen leidde: met strenge verkeersregels', *Het Parool*, 6 juli 2024

Jasper Karman, 'Strop door lege parkeerplekken', *Het Parool*, 15 februari 2011

Tom Kieft, 'Extra lang skiën en gratis toegang tot musea: Kopenhagen gaat de milieubewuste toerist belonen', *Het Parool*, 16 juli 2024

Jesse Kiel, 'Gezonde leefomgeving stevig verankerd in de omgevingsvisie', *ROMagazine*, december 2024

Jesse Kiel, 'Wethouder Utrecht: grootste winst voor gezondheid zit in fysieke leefomgeving', *Stadszaken*, 14 maart 2024

Tom Lash, 'Kiezers willen geen nee meer horen. Gevolg: een politiek van valse beloftes', *De Correspondent*, 20 september 2024

Patrick Meershoek, 'De grootste angst voor parkeerders in Amsterdam was lang een geel stuk metaal', *Het Parool*, 13 mei 2024

Patrick Meershoek, 'Deze oud-verkeerswethouder legde het verkeer in Amsterdam aan banden: 'Ik vond dat we vooral eerlijk en open moesten zijn'', *Het Parool*, 7 mei 2024

Wouter van Noort, 'Voor elke parkeerplaats die je weghaalt, komt een stukje ruimte om te leven terug', in: *NRC*, 26 augustus 2024

Thalia Verkade, 'In totaal kosten onze autowegen 30 miljard per jaar. Maar we reizen er geen seconde korter door', *De Correspondent*, 21 juni 2018

Thalia Verkade, 'Waarom de fiets veel sneller is dan je denkt (en de auto veel trager)', *De Correspondent*, 26 juli 2018

ANWB: 8 procent meer files dan in 2023, *NOS*, 27 december 2024

Leefbaarheid groeikernen holt achteruit, criminaliteit onder jongeren neemt toe, NOS, 13 november 2024

Op steeds meer plekken betaal je om te parkeren, 'worsteling voor gemeenten', NOS, 15 september 2024

WEBSITES

www.alkmaar.nl/wp-content/uploads/2024/07/Stedelijke-mobiliteitsvisie-Alkmaar.pdf

www.collectorsweekly.com/articles/please-feed-the-meters/

www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt

esb.nu/beter-openbaar-vervoer-vermindert-uitstoot-van-autoverkeer-niet/

www.fietsersbond.nl/nieuws/

[waarom-krijgen-fietsers-rechts-vaak-geen-voorrang/](http://www.fietsersbond.nl/nieuws/waarom-krijgen-fietsers-rechts-vaak-geen-voorrang/)

www.foundsf.org/index.php?title=The_Freeway_Revolt#:~:text=By%20the%20time%20the%20Embarcadero,Gulch%20and%20other%20threatened%20areas.

www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/mobiliteitssturing-met-slimme-arrangementen-die-conflicten-in-de-stad-voorkomen/

gemeente.groningen.nl/leefkwaliteit-openbare-ruimte

gemeenteraad.groningen.nl/Documenten/Document/ Stadspanel-Hoe-zie-jij-straat-rapportage.pdf

historiek.net/29-mei-1955-eerste-file-nederland-pinksterdag/69249/#google_vignette

www.inist.org/library/1982-03-21.Illich.Silence%20is%20a%20Commons.pdf

www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/18/sturen-in-parkeren

www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland

www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/11/28/fietsfeiten-2023

www.mooinederland.nu/longread/

[van-schaalsprong-naar-kwaliteitssprong](http://www.mooinederland.nu/longread/van-schaalsprong-naar-kwaliteitssprong)

onderzoek.amsterdam.nl/artikel/waar-zijn-we-zonder-auto

www.overamsterdam.nl/2018/04/08/

[de-paardenkoets-de-scooter-van-vroeger/](http://www.overamsterdam.nl/2018/04/08/de-paardenkoets-de-scooter-van-vroeger/)

www.parkingreform.org/resources/mandates-map/

www.pbl.nl/onderwerpen/mobiliteit/overzicht/bereikbaarheid-nederland

www.pbl.nl/uploads/default/downloads/pbl-2020-balans-van-de-leefomgeving-2020-4165.pdf

www.pbl.nl/uploads/default/downloads/pbl-2023-dynamiek-van-stedelijke-milieus-4328.pdf

www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/03/01/landelijk-reizigersonderzoek-2023

www.segregationbydesign.com
www.strongtowns.org/journal/2015/11/18/a-map-of-cities-that-got-rid-of-parking-minimums
usa.streetsblog.org/2021/11/19/an-epic-mistake-donald-shoup-reflects-on-americas-parking-failure-and-his-hopes-for-the-future
www.verkeerskunde.nl/artikel/autos-rijden-minder-zijn-groter-en-leger
www.wijkwijzer.org/kennis/zorgen-voor-toekomstbestendige-new-towns/
zefhemel.nl/artikelenpapers/bouw-niet-hoger-maar-ook-niet-lager/

DANK

Ik dank Frank Aalbers, Meredith Glaser, Willem van Heijningen, Martin Hopman, Christiaan Kwantes, Nils Langedijk, Imke van Moorselaar, Zeger Schavemaker, Govert de With, Fred Woudenberg en Joyce Zwaan voor de leuke gesprekken die ik ten behoeve van dit essay heb gevoerd. Jullie woorden hebben op talloze manieren de tekst verrijkt. In het bijzonder dank ik Simon Franke, Jos Gadet, Anneke van der Maas, Dave Smalenburg, Koos van Zanen en Floor Zwiers voor hun waardevolle opmerkingen op conceptversies.

TRANCITY^xVALIZ

Trancity en Valiz zijn samenwerkende uitgeverijen die elkaar vinden in een gemeenschappelijke opvatting over de functie van publicaties. De boeken bieden kritische reflectie, zorgen voor interdisciplinaire inspiratie en leggen het verband tussen culturele disciplines en economische en sociaal-maatschappelijke kwesties.

Publicaties over de stad, stedelijke ontwikkeling en het publieke domein zijn de kern van de samenwerking tussen Trancity en Valiz. De stedelijke samenleving wordt niet gevormd vanuit een enkel vakgebied. Ruimtelijke vraagstukken in architectuur en stedenbouw hebben een gelijkwaardige inbreng nodig vanuit een sociale, culturele en economische dynamiek. In wijken en buurten is het initiatief van bewoners en gebruikers minstens zo belangrijk als het beleid van overheden en maatschappelijke organisaties. Dit zijn noties waarmee het fonds trancity^xvaliz wordt samengesteld.

COLOFON

Ontwerp: Meeusontwerpt

Tekstcorrectie: Marianne Lahr

Drukwerk: Scanlaser

Uitgevers: Simon Franke - Trancity,

Eli Witteman / Astrid Vorstermans - Valiz

© 2025 - Martin van der Maas

ISBN 978-94-93246-50-8

NUR 758

De pdf is als gratis download beschikbaar via www.trancity.nl.
Herplaatsing hiervan op andere websites is niet toegestaan.

In de serie stadsessays verscheen eerder:

- Fred Feddes: *Beter dan sloop. Een duurzame toekomst met blijvende bebouwing.*
- Peter Pelzer: *Verantwoordelijk voor de toekomst. Op zoek naar een planologie van de lange termijn. Geactualiseerde versie.*
- Simon Franke / Wouter Veldhuis: *Onderweg naar de rechtvaardige stad. Over nabijheid, vertrouwen, wederkerigheid en gemeenschap.*
- Hans Teerds: *De ruimte die we delen. Hoe maken we architectuur en stedenbouw politiek?*
- Arie Lengkeek: *Architectuur in het midden. Stadsbouwgroepen voor een nieuwe wooncultuur.*
- Frans Soeterbroek: *Omstreden plannen, onderschatte burgers. De stad verdichten met bewoners.*
- Edwin Buitelaar: *Maximaal, gelijk, voldoende, vrij. Vier perspectieven op de rechtvaardige stad.*
- Arnold Reijndorp: *De Nieuwe Stad. Een gebruiksaanwijzing.*
- Annemarie Kok: *Herinnering aan de rechtsstaat. Pleidooi voor serieus openbaar bestuur.*
- Simon Franke / Wouter Veldhuis: *De verkenning van de rechtvaardige stad. Stedenbouw en de economisering van de ruimte*
- Annemarie Kok: *Binding genoeg. De stad en het geheim van aangenaam samenleven.*

De mens, de auto en de stad vormen een ingewikkelde combinatie die het huidige leven domineert. Nederland is hard op weg naar tien miljoen auto's, maar in onze steden willen we ook meer woningen, bedrijven, groen, ontspanning, klimaatadaptatie. Past dat allemaal samen? Welke mechanismen sturen onze keuzen eigenlijk? Wat mag de auto kosten, in geld, in menszijn, in vrijheden? Zijn parkeerplaatsen publieke of private goederen? Dit essay onderzoekt hoe we de afgelopen eeuw in massale automobilititeit verzeild zijn geraakt, hoe we daarnaar kunnen kijken en hoe de stadsmens in de toekomst auto-onafhankelijker kan worden.

Martin van der Maas is planoloog. Hij is ambtenaar met meer oog voor de straat dan voor beleidskaders. Hij heeft onder meer gewerkt bij de provincie Gelderland, als gebiedsmanager in Den Helder en nu als planoloog bij de gemeente Amsterdam. Al jaren schrijft hij columns en artikelen op met name stadszaken.nl

stadsessays

trancity*valiz, over de stad,
stedelijke ontwikkeling en het publiek domein

ISBN 978-94-93246-50-8



9 789493 246508 >