

NEW BABYLON BULLETIN

redactie: Constant, Henri Polaklaan 25, Amsterdam verschijnt onregelmatig

nummer 7

verkeer

Traffic in towns

Het is veelbetekenend dat in de onder deze titel door de britse regering in 1963 uitgegeven studie, - het zogenaamde Buchanan report -, geen direct verband te constateren valt tussen de resultaten van het statistisch onderzoek en de aanbevolen oplossingen. Hoewel de kritiek op bestaande omstandigheden scherp en duidelijk is, lijkt het wel of de auteurs gearzeld hebben de voor de hand liggende conclusies te trekken, of zij toch bezwaken zijn voor de verleiding waartegen zij zelf waarschuwen wanneer zij in par. 173 schrijven :

"The great danger for the future would seem to lie in the temptation to seek a middle course by trying to cope with a steadily increasing volume of traffic by means of minor alterations, resulting in the end in the worst of both worlds - poor traffic access and a grievously eroded environment."

Het woord "temptation" moet men hier klaarblijkkelijk figuurlijk opvatten, want er blijkt slechts sprake te zijn van angst, de angst namelijk om te erkennen wat uit het onderzoek onmiskenbaar blijkt: dat het verkeersprobleem, ontstaan als een gevolg van de economische ontwikkeling, een afspiegeling is van de maatschappelijke crisis die hieruit voortkomt, en dat het daarom onoplosbaar is zonder een sociale omwenteling, een conclusie die men natuurlijk in een officiële publicatie uitgegeven door "Her Majesty's stationary office" niet behoeft te verwachten. Inmiddels ontkomen de auteurs niet aan een erkenning van hun eigen machteloosheid wanneer zij zich wagen aan enkele praktische studies. Zo schrijven zij in par. 208 :

"The first of the two preceding exercises demonstrates that full car ownership and use in a city the size of Leeds postulates a network of such formidable dimensions that it could not be faced. Yet we are quite sure the public would not accept the other extreme, demonstrated in the second exercise, of confining personal movements to public transport."

Between these extremes is a wide range of alternatives. The choice in practice would depend on many factors, from the scope for redevelopment to national and local investment policies."

Hier wordt dus, ondanks de waarschuwing in par. 173, juist een middenweg aanbevolen, al wordt deze verzachtend omschreven als bestaande uit een groot aantal alternatieven, een middenweg die zou moeten liggen tussen de beide aangegeven extremen : onbeperkt eigendom van transportmiddelen enerzijds, en aan de andere kant het uitsluitend aangewezen zijn op openbare vervoermiddelen met alle ongemakken vandien.

Inderdaad zijn dit de twee enige mogelijkheden binnen het kader van de huidige sociaal-economische verhoudingen. Men moet echter wel een vast geloof hebben in het voortbestaan van deze sociale structuur - de kapitalistische maatschappij -, om de twee genoemde extremen als enige mogelijkheden te beschouwen. Want de alternatieven worden onomwonden afhankelijk gesteld van investering van kapitaal, en kapitaal wordt vanzelfsprekend alleen dan geïnvesteerd wanneer deze investering winst oplevert. Winst ontstaat door grotere productie, niet door een oplossing van het verkeersprobleem die een beperking van het aantal geproduceerde auto's impliceert. In de kapitalistische maatschappij kan men de auto niet primair als een transportmiddel beschouwen, maar vóór alles als een bezit en als een winstobject. In par. 71 van het Buchanan report staat dan ook duidelijk te lezen dat hier onder "verkeer" dient te worden verstaan :

"the presence in towns of vehicles both moving and at rest."

En deze formulering bevat nu juist de sleutel tot de oplossing van het gestelde probleem. Wanneer beziet men de verhouding tussen het aantal rijdende en het aantal geparkeerde voertuigen, dan blijkt dat dit probleem niet zozeer een verkeersprobleem is als wel een parkeerprobleem. De omstandigheden die een snelle voortbeweging per voertuig verhinderen in de bebouwde kom van de steden, is niet het gebrek aan ruimte op zichzelf, maar het feit dat de beschikbare ruimte voor een zeer groot deel wordt ingenomen om niet gebruikte voertuigen op te slaan. De verhouding tussen rijdende en geparkeerde voertuigen wijzigt zich weliswaar met de situatie - plaats en tijdstip -, maar, over het geheel genomen, bedraagt het aantal stilstaande voertuigen altijd een veelvoud van het aantal rijdende. De verklaring hiervoor is het simpele feit dat de eigenaar van een auto, zijn voertuig slechts een klein gedeelte van de totale tijd benut, en dat dientengevolge de rest van de

tijd dit voertuig als een stuk privé eigendom op de rijweg staat opgeslagen. De enige conclusie die logischerwijze uit het rapport moet volgen is daarom deze : dat ook uit de ontwikkeling van het verkeer duidelijk blijkt dat collectieve voorzieningen noodzakelijk zijn om de voordelen van de mechanisering binnen ieders bereik te brengen en dat de weigering om het privé eigendom aan te tasten onherroepelijk tot stagnatie en tenslotte tot een volledig vastlopen van deze ontwikkeling zelf moet leiden. Kort gezegd, het zogenaamde "verkeersprobleem" bestaat alleen daardoor, dat een werkelijk efficiënt gebruik van het totale aantal transportmiddelen niet te rijmen is met privé eigendom van deze transportmiddelen. Een werkelijk doelmatig gebruik van deze middelen zal allereerst hun aantal vaststelbaar maken. Dit impliceert echter een productie die niet op winst maar op bevrediging van reële behoeften gericht is, en een dergelijke productie kan niet anders tot stand komen dan door socialisatie van het productie apparaat. Een rationele oplossing van het verkeersprobleem wordt daarom niet zoals in par. 208 staat, in de weg gestaan door de publieke opinie op zichzelf, maar door hen die deze opinie beïnvloeden, met het doel zoveel mogelijk auto's te verkopen, ongeacht of er plaats is om deze te benutten. Het verkeersprobleem is een ruimteprobleem; dit probleem ontstaat door de omstandigheid dat het voordeel van de auto niet - of slechts onvolledig - benut kan worden, door de wanverhouding tussen het aantal auto's en de behoefte aan autovervoer. Maar zelfs al bereikt deze behoefte zijn maximum dan is er in de huidige constellatie geen denkbare oplossing, zoals in het rapport ook wordt toegegeven. Op de spitsuren kan men in de grote steden dagelijks het beeld gade slaan van menigten voetgangers die zich, weer of geen weer, te voet naar of van hun werk spoeden of een plaatsje trachten te veroveren in de openbare vervoermiddelen, terwijl een aantal auto's, groot genoeg om allen te vervoeren, ongebruikt langs de kant van de weg staat, en daarbij het rijdende verkeer nog hinderen. Naarmate het totale aantal auto's toeneemt - "full car ownership" , neemt de beschikbare rijruimte evenredig af, en niet alleen de ruimte om te rijden, maar de ruimte die beschikbaar is überhaupt. Wanneer men in aanmerking neemt dat het rapport uitgaat van de opvatting dat verkeer zowel rijdende als stilstaande voertuigen omvat, dan doet het onrealistisch - zomet hypocritisch - aan op pag. 39 te lezen :

"The freedom with which a person can walk about and look around is a usefull guide to the civilised quality of an urban area."

want de ongebreidelde toename van het aantal auto's doet noodzakelijkerwijze de openbare ruimte - de ruimte die voor iedereen beschikbaar is - voortdurend ineenschrompelen. De logische konsekwentie van het onaantastbare recht op het bezitten van een eigen auto is de aantasting van het recht om zich op natuurlijke wijze in de ruimte te bewegen, de expropriatie van de levensruimte. De gewone ongemotoriseerde mens wordt op een gegeven ogenblik beschouwd als "verkeer" in de zin van de wegenverkeerswet, hij wordt aangeduid met de term "voetganger" en zijn bewegingen worden aan banden gelegd (zebrapaden, oversteekplaatsen, verboden wegen, wettelijke aansprakelijkheid). De zogenaamde vrijheid van eigendom leidt hier dus tot een verlies van de meest elementaire vrijheid van de mens : de vrijheid van beweging.

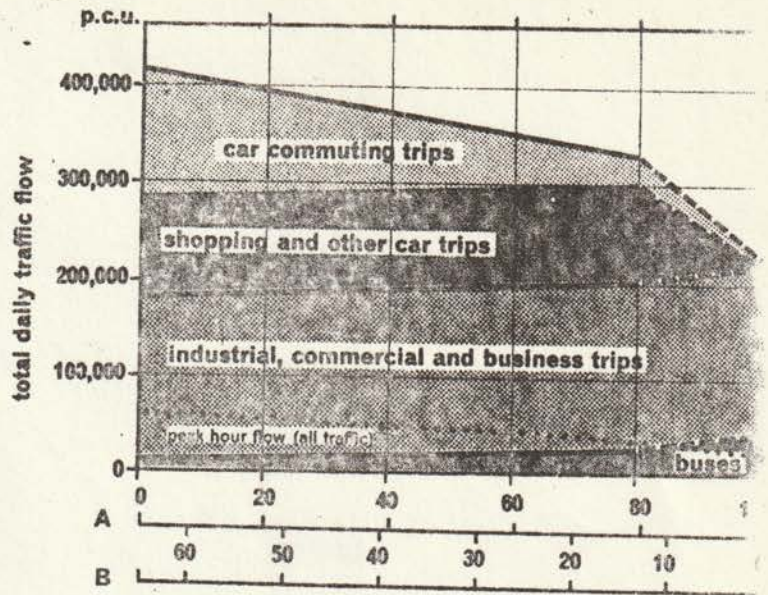
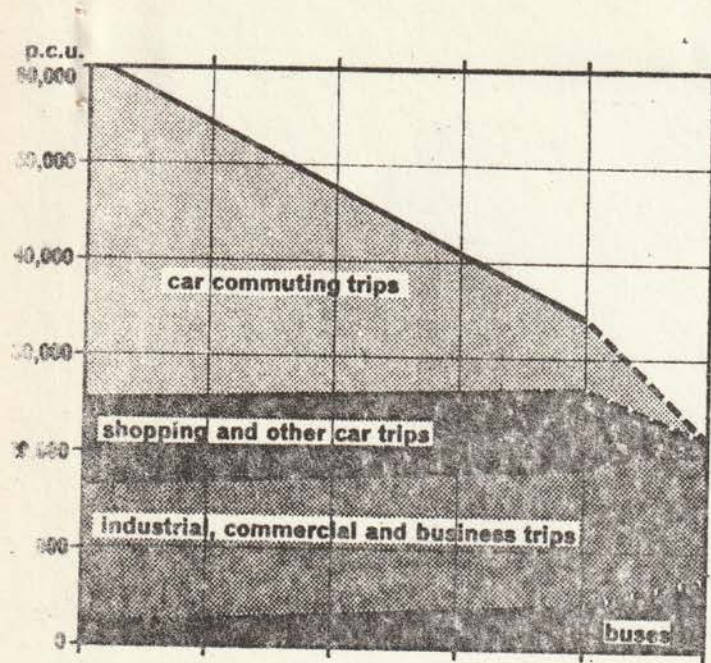
Hoewel in het rapport van Buchanan c.s. al deze dingen wel min of meer erkend worden, blijft het rapport natuurlijk het antwoord schuldig op de zich opdringende vraag hoe deze gang van zaken te doorbreken zou zijn. Het heeft er een ogenblik de schijn van dat de schrijvers zich vastklampen aan de hoop dat in de toekomst de verkeersintensiteit wel wat zal afnemen door de toenemende vrije tijd die het gevolg zal zijn van de automatie. In par. 209 wordt tenminste geschreven :

"But it is abundantly clear that the scale of the primary network is markedly influenced by the extent to which private cars are used for the journey to work. This point is illustrated in figure 119. This shows how the total flow during the peak hour sharply declines as the use of cars for the work journey is progressively reduced, even assuming (as here) that the commercial business and industrial traffic is unrestricted."

(zie illustratie op pag. 5)

Het is op zijn minst onvolledig te noemen dat het rythme van de werkdag hier als enige oorzaak voor het ontstaan van spitsuren wordt voorgesteld. De grafiek heeft uitsluitend betrekking op de huidige situatie binnen de bebouwde kom van steden. Het blijkt echter ook nu reeds dat juist in de vrije tijd - weekeinden en vakantieperioden - enorme verkeersopstoppingen kunnen ontstaan op de in- en uitvalswegen van de steden en dat in de vacantiетijd ook in de bebouwde kom van vele steden het verkeer vastlopen kan als gevolg van het toerisme. Het vage optimisme van par. 209 wordt dan ook weer teniet gedaan in de algemene conclusie van het boek. In par. 459 staat namelijk :

"Whilst some modest staggering of hours of work is clearly possible and desirable we think, on a long term view, that



the concentration of travel into peak periods must be accepted as a fact of life, and that transport systems must be designed to cope with it. There is the possibility however, that a substantial reduction of working hours at some future time would enable a more acceptable staggering to take place during daylight hours. Some people would regard this as a remote possibility in view of the gregarious nature of society, but if it were to happen, then the effect in, for example, the case of the intermediate network we demonstrated for Leeds, would not be to render the network over-elaborate but allow more optional traffic to use it. As to the possibility of the network being generally over-elaborate in conditions of increased leisure, it has to be asked what people are likely to do with their leisure - it is certain that many of them, in pursuit of various objectives, will wish to drive around town in cars, increasing rather than diminishing the demand for road space."

Na alles wat hieraan vooraf werd geschreven kan een dergelijke conclusie niet anders uitgelegd worden dan als een uiting van fatalisme. De auteurs hebben niet willen inzien dat de crisis van het verkeer slechts één aspect is van de algehele maatschappelijke crisis en dat het isoleren van dit verkeersprobleem een abstrahering betekent die iedere uitspraak, ieder voorstel volslagen irrationeel maakt. Partiële oplossingen, zoals grote parkeergarages, bovengrondse kruisingen, verkeersvrije winkelstraten, dienen slechts om de werkelijke confrontatie met het probleem uit te stellen. Zij kunnen misschien een onmiddellijke verlichting geven in een noodsituatie, maar men kan ze niet als serieuze voorstellen opvatten in een boek dat de pretentieuze ondertitel draagt: "A study of the long term problems of traffic in urban areas."

Verkeer in New Babylon

Juist de erkenning van het feit dat de bestaande maatschappij niet levensvatbaar meer is en dat de problemen die daardoor ontstaan dus voorlopig onoplosbaar blijven, juist dit besef dat een nieuwe sociale structuur vooraf zal moeten gaan aan ^{oplossing van de} ~~de~~ problemen waarvoor de mensheid zich door de mechanisering gesteld ziet, was aanleiding tot het ontstaan van het New Babylon plan. Spreken we over verkeersontwikkeling in de toekomst dan moeten we ook uitgaan van de realiteiten waarmee we op langere termijn moeten rekenen. Deze realiteiten worden in het Buchanan report slechts aangeduid: verstedelijking van de ruimte (uitbreiding van de "urban areas"), behoefte aan grotere actieradius voor steeds meer mensen, dus mechanisering van de voortbeweging, beperking van de arbeidstijd, dus een geleidelijke verandering van het doel van deze voortbeweging. Er is dus sprake zowel van kwantitatieve als van kwalitatieve veranderingen in het verkeerspatroon. Uit de afgebeelde grafiek en uit par. 209 van het rapport blijkt dat een belangrijk gedeelte van het verkeer een rechtstreeks gevolg is van de productiearbeid. Neemt deze arbeid af, dan heeft dit invloed zowel op de behoefte aan transport als op de aard van dat transport. Dit wordt des te duidelijker wanneer men in aanmerking neemt dat de verandering in levenspatroon die vanzelfsprekend gepaard gaat met het langzamerhand verdwijnen van de productiearbeid, zijn invloed zal doen gelden op de vorm van urbanisatie. De nederzetting ontstaat uit de behoefte op één vaste plaats te verblijven, een behoefte die een rechtstreeks gevolg is van de productiearbeid. De vorm van de nederzetting ontwikkelt zich evenredig met de ontwikkeling en de uitbreiding van de arbeidsprocédé's. Met het opkomen van de manufaktuur ontstaan de open steden, de urbanisatie op grote schaal en de mechanisering van het transport zijn verbonden met de industriële revolutie. De moderne functionele stad kan beschouwd worden als de meest ontwikkelde vorm van de industriestad: de gigantische nederzetting van de arbeidersmassa's die zich in de productiecentra concentreren.

Het ligt voor de hand dat het verdwijnen van de menselijke productiearbeid een ontwikkeling in omgekeerde richting te zien zal geven: een afnemende behoefte aan vaste verblijfplaatsen, het zich oplossen van de nederzetting en het ontstaan van nieuwe vormen van urbanisatie, verbonden met een meer mobiele, "nomadische" levenswijze die een sterke

fluctuatie van de bevolking met zich mee zal brengen. De vorm van New Babylon is, zoals bekend, op deze premisse gebaseerd. Een aanwijzing dat het afnemen van de arbeidstijd en het steeds groter worden van de tijd die men veelbetekenend de vrije tijd pleegt te noemen, inderdaad een dergelijke verandering in het levenspatroon ten gevolge zal hebben, kunnen we thans reeds zien in de opvallend snelle groei van het toerisme en van het lange afstand verkeer. Twee verschijnselen springen daarbij in het oog : de verschuiving van de verkeerspiek van de stadskernen naar de buitenwegen gedurende de weekeinden - op Zaterdagen en Zondagen bieden de steden steeds meer een lege aanblik terwijl het verkeer op de buitenwegen dan juist zijn grootste intensiteit bereikt -, en verder de ware volksverhuizingen die plaats vinden tijdens de vacantieperioden waarbij de sedentaire bevolking van de steden voor een groot deel vervangen wordt door een tijdelijke bevolking van toeristen. We mogen uit deze actuele fenomenen echter niet te snel concluderen dat de toename van de vrije tijd slechts tot een verschuiving van de verkeersintensiteit zal leiden, zoals men in het Buchanan report gedaan heeft. Een belangrijke oorzaak van de huidige verkeersintensiteit is immers juist de omstandigheid dat de traditionele vorm van de steden niet in overeenstemming te brengen is met de nieuwe opkomende behoeften van een niet-werkende bevolking. Iedere activiteit die niet rechtstreeks te maken heeft met de arbeidsdag vereist een verplaatsing die groter is dan de "normale" verplaatsing van en naar het werk. De oorden van vermaak en recreatie liggen meestal niet naast de deur; het avontuur kan doorgaans slechts worden gevonden wanneer men aanzienlijke afstanden aflegt en zich begeeft ver buiten de industriecentra. Wanneer men denkt aan een vorm van urbanisatie zoals die in New Babylon gegeven is, dan zijn dergelijke verplaatsingen niet nodig om dit doel te bereiken. Niemand zal er honderden of duizenden kilometers willen rijden om iets te vinden dat ook ter plaatse realiseerbaar is. En niemand zal naar zijn uitgangspunt behoeven terug te keren als er geen speciale redenen zijn die hem daartoe noodzaken. De fluctuatie zal zich kunnen voltrekken in een langzamer tempo en geleidelijker, grotendeels waarschijnlijk te voet. Vandaar dat in New Babylon een strenge scheiding is doorgevoerd tussen de levensruimten op een bovengronds niveau en de wegen voor snelverkeer op grondniveau, waarbij ervan uitgegaan is dat het langzame verkeer - de fluctuatie die het gevolg is van een ludieke levenswijze -, het meer utilitaristische snelverkeer in intensiteit verre zal overtreffen.

Daarom moeten we, zoals gezegd, niet alleen rekening houden met een kwantitatieve groei van het verkeer, maar ook en vooral met een verandering van de aard zelf van dat verkeer. Uit de grafiek die wij uit het Buchanan report hebben overgenomen kan men meer aflezen dan het algemeen bekende feit dat de tocht van en naar het werk de voor- naamste oorzaak is van het ontstaan van spitsuren. Er blijkt ook uit dat het overige, min of meer constant blijvende verkeer voor het grootste gedeelte van utilitaire aard is : handelsverkeer, vrachtvervoer, vervoer van arbeiders met bussen of trams. Deze categorieën blijven natuurlijk niet onaangetast wanneer de automatisering van de arbeid zijn hoogste stadium bereikt. Het verkeer in de zin van "joy riding" - het zich per voertuig verplaatsen als sport, als spel, om der wille van de sensatie en van het avontuur, - heeft andere soorten van machines nodig dan een verkeer dat geen ander doel heeft dan een zo snel mogelijke verplaatsing. Het grootste verwijt dat men Buchanan en de zijnen daarom kan maken is misschien wel dat zij in het geheel geen rekening hebben gehouden met de mogelijkheid dat op langere termijn de verkeersbehoeften zich zodanig zouden kunnen wijzigen dat de auto in zijn huidige vorm geheel of nagenoeg geheel zal verdwijnen om plaats te maken voor voertuigen van een andere vorm en met een andere functie. Toch lijkt dit zeer waarschijnlijk, want de auto zoals wij die kennen ontleent zijn vorm aan eisen - weinig plaatsruimte, snelle voortbeweging -, die typisch zijn voor de huidige situatie maar die in een ludieke maatschappij waarin de productiewerkzaamheden geautomatiseerd zal zijn weinig reden van bestaan zullen hebben.

Conclusie

Samenvattend kunnen we nu tot een historisch schema komen van wisselende situaties waarin telkens andere eisen gesteld worden aan het verkeer. Zolang het overgrote gedeelte van de mensen nog door arbeid aan een permanente woonplaats gebonden blijven is een rationele regeling van het transport tussen woon- en werkplaats onontkoombaar om een verkeers- "probleem" te vermijden, om onnodig en oneconomisch tijdverlies te voorkomen. Aangezien uit de studie van Buchanan c.s. blijkt dat een snel en efficiënt vervoer per eigen auto reeds in een middelgrote stad als Leeds niet realiseerbaar is en dat in het centrum van een zeer grote stad als Londen zelfs geen bevredigende oplossing voor openbaar vervoer te bedenken is, moeten wij beginnen met te erkennen dat er een fundamentele

en onoverbrugbare tegenstelling bestaat tussen wat Buchanan noemt "full car ownership" en "full car use". Een optimaal gebruik van het totale autopark kan alleen tot stand komen door collectivisering van dat autopark, waarbij het gebruik van voertuigen losgemaakt wordt van eigendom van de transportmiddelen. Inplaats van collectief openbaar vervoer komt dan individueel vervoer met openbare voertuigen. In tegenstelling met het systeem van huur-auto's, zijn deze voertuigen collectief eigendom zodat er weinig of geen kosten verbonden hoeven te zijn aan deze wijze van autogebruik. Omdat de auto's vrijwel doorlopend in gebruik kunnen zijn is er weinig behoefte aan parkeerruimte waardoor de voornaamste oorzaak van de verstopping van de straten wordt weggenomen en het verkeer sneller kan doorstromen. De ruimte nodig voor het verkeer zou tot een fractie teruggebracht worden wanneer het aantal rijdende auto's een veelvoud zijn zou van het aantal geparkeerde auto's, en niet zoals nu andersom.

In dit verband is het interessant te herinneren aan een plan dat in 1966 door de Amsterdamse PROVO-groep gelanceerd werd om tot een ontstopping van de binnenstad te komen. In dit zogenaamde "witte fietsen plan" werd voorgesteld een groot aantal rijwielen, kenbaar aan hun witte kleur, onafgesloten langs de openbare weg te plaatsen ter beschikking van iedereen die haast had, met de bedoeling dat het rijwiel na gebruik weer onbeheerd zou worden achtergelaten voor een volgende gegadigde. Met geringe kosten zou de overheid op deze wijze tot een oplossing van het nijpende ruimtegebrek in de binnenstad en van het daaruit voortkomende "verkeersprobleem" kunnen komen.

Het feit echter dat de witte fietsen collectief eigendom zouden zijn was voor de autoriteiten schijnbaar reeds aanleiding genoeg om de eerste witte fiets die door de provo's als symbolische daad op straat werd gezet in beslag te doen nemen, daarmee bewijzend dat de autoriteiten geen collectief eigendom dulden willen of kunnen omdat dit een bedreiging zou zijn van de "openbare orde", een "orde" die berust op bescherming van bezit en winst. De collectieve fiets, de collectieve auto, of welk collectief transportmiddel dan ook, bedreigt vanzelfsprekend de productie van vervoermiddelen, en in de kapitalistische maatschappij is productie belangrijker dan consumptie, het produceren van een auto die niet gebruikt kan worden, belangrijker dan het gebruiken van een auto die geen winst oplevert. Zoals uit het Buchanan report echter duidelijk gebleken is, biedt het collectieve gebruik van het totale aantal transportmiddelen de enige oplossing voor het verkeersprobleem in dit laatste stadium van de utilitaristische

maatschappij. In het daarop volgende stadium, waarin de arbeid wordt geautomatiseerd, de arbeidstijden steeds korter worden, het aantal arbeiders afneemt, verandert het verkeer geleidelijk van karakter: het utilitaire verkeer wordt langzamerhand vervangen door verkeer als spel, als avontuur, als "joy riding". Het begrip "joy riding" in de zin die men op het ogenblik hieraan geeft, betekent het zich verplaatsen in een voertuig waarvan men niet de eigenaar is, zonder toestemming van de eigenaar, maar ook zonder de bedoeling zich dit voertuig wederrechtelijk toe te eigenen. Het voertuig wordt slechts gedurende enige tijd gebruikt en daarna weer onbeheerd achtergelaten, evenals dit het geval zou zijn met de witte fiets. De term "joy riding" houdt echter tevens in een niet-utilitair gebruik van het voertuig, het avontuurlijke zich laten drijven naar de impulsen van het ogenblik, zonder van te voren vastgesteld doel, het rijden om de sensatie van het rijden zelf. Juist omdat hier geen sprake is van toe-eigening, omdat geen bezitsdrang de drijfveer is, wordt over het algemeen "joy riding" door de rechter niet als diefstal beschouwd en beoordeeld, maar als een delict met een geheel eigen en nieuw karakter, en daarom ook lichter bestraft dan diefstal in de eigenlijke zin. Men zou aan een "witte auto plan" kunnen denken als een legale vorm van joy riding, maar tevens daarbij moeten bedenken dat in de kapitalistische maatschappij de autoriteiten tegen de organisatoren van een dergelijk plan strenger zouden optreden dan zij nu doen tegen illegale joy riders, omdat een witte auto plan nu een grotere bedreiging voor de bestaande orde zou zijn dan incidentele en individuele ontvreemding van auto's.

Voor de ludieke maatschappij die voor ons ligt zal echter het verschijnsel "joy riding" van veel grotere betekenis blijken te zijn dan het utilitaire transport, dat nog steeds het hoofdprobleem schijnt te zijn voor die planologen die niet verder kunnen kijken dan de bestaande maatschappijvorm en de gegevens van de functionele industriestad. Evenals alle fenomenen van het sociale leven zal ook het verschijnsel "verkeer" in de naaste toekomst meer en meer beschouwd en behandeld moeten worden onder het ludieke aspect. De discrepantie tussen de werkelijke verlangens die in ons tijdperk leven en zich steeds sterker doen gelden, en de economische organisatie van deze maatschappij is de oorzaak voor het feit dat een op zichzelf positief verschijnsel als het gemotoriseerde snelverkeer aanleiding geeft tot een een zogenaamd "onoplosbaar probleem".

Voertuigen voor joy riding.

Het spreekt vanzelf dat de "joy rider", diegene dus die het rijden als een spel beoefent, andere eisen aan zijn voertuig stelt dan degene die zijn voertuig uitsluitend of althans primair als een transportmiddel beschouwt. De eisen die men aan een transportmiddel stelt zijn: snelheid, comfort, veiligheid. Verplaatst men zich uitsluitend om de sensatie van de verplaatsing zelf, om het deelnemen aan het verkeer in ludieke zin, - d.w.z. opgevat als een vorm van sociaal verkeer-, dan is snelheid geen wezenlijke vereiste, comfort relatief - want fysieke kracht hoeft niet gespaard te worden-, en veiligheid een eis die afhangt van het risico dat met ieder avontuur genomen wordt. De manier waarop joy riders de - als utilitaire objecten ontworpen - auto's gebruiken, verschilt dan ook sterk van wat men onder "normaal gebruik" verstaat. Een extreme vorm van joy riding treft men aan op kermissen, waar men rijdende en zwevende objecten ziet, zodanig ontworpen dat de voortbeweging gecombineerd wordt met allerlei nevenbewegingen, die geen ander doel hebben dan de sensatie van de beweging zelf te verhevigen. Maar ook met gewone auto's is het mogelijk, door slingeren, scherpe bochten nemen, plotseling afremmen, enz. de fysieke ervaring van het rijden groter te maken, en de joy riders weten van deze middelen een handig gebruik te maken. Het ligt voor de hand, dat, indien het doel van de gemotoriseerde voortbeweging overwegend ludiek inplaats van utilitair zou zijn, andere eisen aan een voertuig gesteld zouden worden dan de huidige en daarmee ook de vormgeving van de voertuigen geheel anders zou worden.

Van deze gedachtengang uitgaande heeft de beeldhouwer Jan Jacobs enkele ontwerpen gemaakt voor ludieke voertuigen, ontwerpen waarvan inmiddels één op ware grootte uitgevoerd en beproefd is. Op 14 September 1966 reed over de grote markt te Haarlem de zogenaamde "autosaurus", met aan boord de ontwerper en zijn assistent, de burgemeester van de stad, en de commissaris van de koningin voor de provincie Noord-holland. De autosaurus is een voertuig dat zich op reptielachtige wijze voortbeweegt, doordat de voorste wielen zich een stukje verplaatsen terwijl de achterste wielen blijven stilstaan. Daarna worden de achterwielen bijgetrokken, en de beweging herhaalt zich. Door de steeds wisselende afstand tussen voor- en achterwielen, beweegt het middengedeelte, waarop de passagiers plaats nemen, zich op en neer (zie illustratie). De Haarlemse burgemeester verklaarde in een schrijven aan de ontwerper dat naar zijn mening de

verkeersveiligheid door een algemeen gebruik van de autosaurus zeer gediend zou zijn. Wij menen echter, dat het belangrijkste effect van een dergelijk algemeen gebruik niet zozeer de verhoging van de veiligheid als wel een verhoging van het verkeers-genot met zich mee zou brengen.

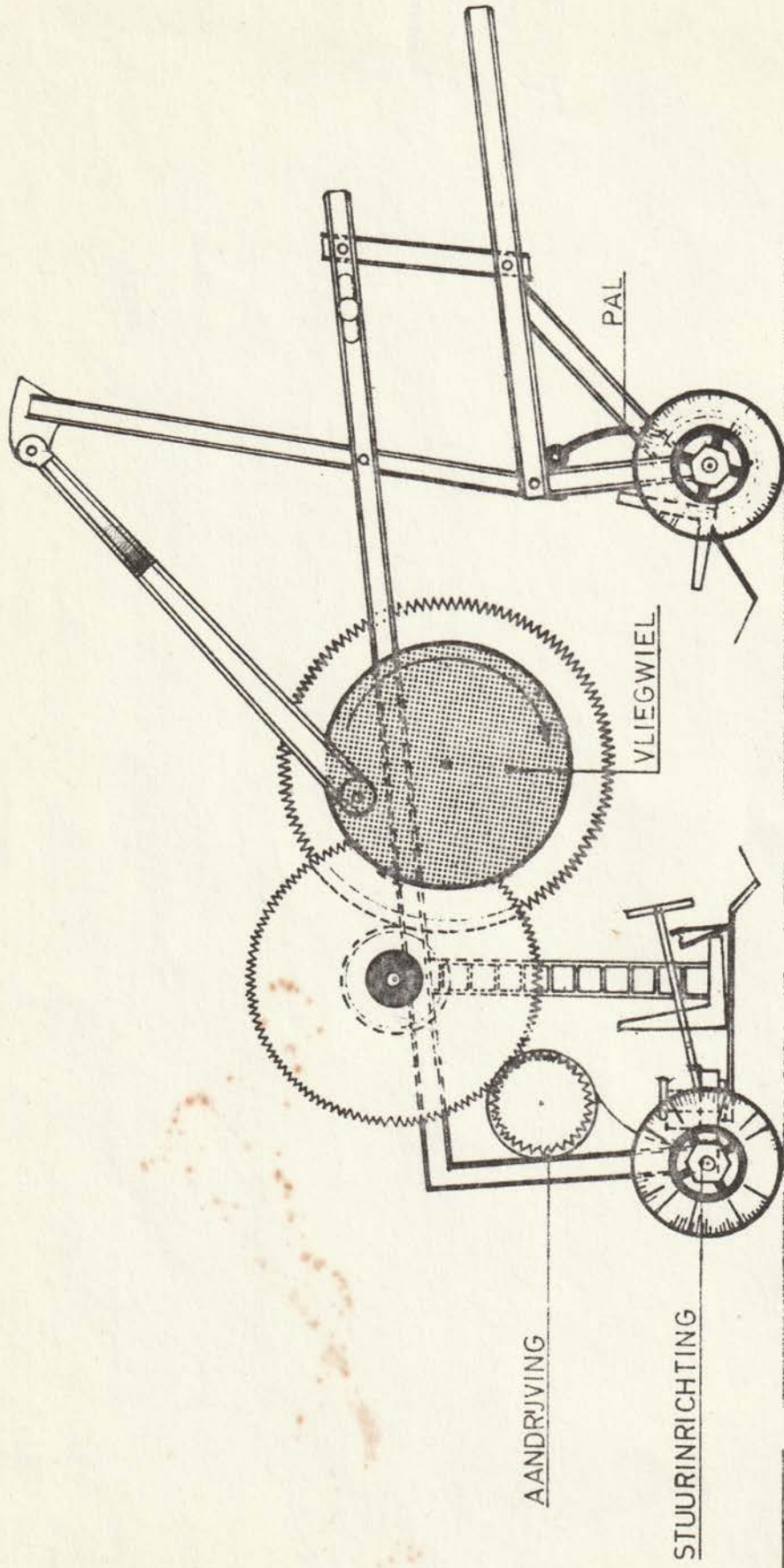
Inmiddels bleek de Haarlemse politie zich minder dan haar hoofd, de burgemeester te bekommeren om de veiligheid van het verkeer. In het rapport namelijk dat de politie heeft opgesteld alvorens vergunning te verlenen voor het berijden van de openbare weg met deze autosaurus, staat te lezen :

"Het voertuig dient theoretisch als een motorrijtuig in de zin van de wegenverkeerswet te worden beschouwd. Als zodanig voldoet het niet aan de technische eisen die het wegenverkeersreglement aan motorrijtuigen stelt."

Men kan zich, na deze vaststelling, afvragen waarom dan desondanks toch een vergunning voor de tocht met de autosaurus verleend werd. Ook hierover laat het politierapport ons niet in het ongewisse :

"Daar hier echter niet van een serieus bedoeld verkeersmiddel kan worden gesproken, lijkt het mij verantwoord het voertuig op de weg toe te laten,..."

aldus de rapporteur. De politie heeft, onbedoeld, gelijk. Een voertuig dat geen ander doel heeft dan een speeltuig te zijn, zelfs al is dit een veilig speeltuig, kan niet au sérieux genomen worden in een maatschappij waarin het "serieuze" verkeer bestaat uit een massaal voortjakkeren van en naar het werk, ook al vraagt dit "serieuze" verkeer jaarlijks honderdduizenden slachtoffers, en ook al brengt de ongelimiteerde opeenhoping van deze "serieuze" voertuigen binnen de beperkte ruimte die voor het verkeer beschikbaar is, met zich mee dat de gemiddelde snelheid bij dit massaal gebruik - op de spitsuren bijvoorbeeld, - niet groter is dan de maximum snelheid van de autosaurus.



ONTWERP: JAN JACOBS.

AUTOSAURUS VOOR 4 PERSONEN.

SNELHEID 5 KM PER UUR.