

COVENTRY

RACHEL CUSK BIJ DE BEZIGE BIJ

De gelukkigen
In het land van moeders
Arlington Park
In de beste familie
Het buitenleven
Het laatste avondmaal
De Bradshaw-varianties
Nasleep
Contouren
Transit
Kudos

Rachel Cusk

COVENTRY

Essays

Vertaald door
Jeske van der Velden en Caroline Meijer



2019

DE BEZIGE BIJ
AMSTERDAM

De essays 'Nasleep' en 'Ik ben niets, ik ben alles' zijn eerder
verschenen in een vertaling van Marijke Versluys, en zijn
voor deze uitgave door de vertaalster herzien.

Copyright © 2019 Rachel Cusk

All rights reserved

Copyright Nederlandse vertaling © 2019 Jeske van der Velden
en Caroline Meijer

Oorspronkelijke titel *Coventry*

Oorspronkelijke uitgever Faber & Faber Limited, Londen

Omslagontwerp Moker Ontwerp

Foto auteur © Siemon Scamell-Katz

Vormgeving binnenwerk Aard Bakker, Amsterdam

Druk Bariet Ten Brink, Meppel

ISBN 978 94 031 7460 0

NUR 302

debezigebij.nl

Inhoud

I: COVENTRY

Autorijden als metafoor	9
Coventry	29
Over onbeleefd zijn	53
Een thuis scheppen	78
Aangelijnde leeuwen	98
Nasleep	120

II: EEN TRIEST TIJDVERDRIJF

Louise Bourgeois: Suites op textiel	153
Ik ben niets, ik ben alles	158
De zussen van Shakespeare	176
Hoe je er komt	191

III: KLASSIEKERS EN BESTSELLERS

Edith Wharton: <i>De jaren van onschuld</i>	207
D.H. Lawrence: <i>De regenboog</i>	216
Over Françoise Sagan	225
Olivia Manning: <i>The Balkan Trilogy</i>	235
<i>Eten, bidden, beminnen</i>	244
<i>Laat me nooit alleen</i>	252
Over Natalia Ginzburg	260
Verantwoording	267
Vertalersverantwoording	269

I: COVENTRY

Autorijden als metafoor

Waar ik woon, rijdt er altijd wel iemand langzaam voor je op de weg. Dat is op het platteland, vlak bij zee, waar de weggetjes smal zijn en tunnelachtig, met aan weerszijden hoge heggen die de velden afschermen tegen de zeewind. De wegen zijn van nature wijdlopig en gaan zelden recht op een bestemming af. Als een aderstelsel waaiëren ze uit over de vlakke velden. Je kunt niet ver voor je uit kijken, en door het gebrek aan overzicht verdwaal je er al snel. Toch is er geen reden om beter op te letten dan normaal. Je hoeft hier niet op je hoede te zijn, eerder het tegenovergestelde. Desondanks rijden mensen hier twintig, dertig, vijftig kilometer per uur. Hoeveel je er ook inhaalt, na de eerstkomende bocht stuit je alweer op de volgende.

Een groot deel van deze bestuurders zijn ouderen; hun auto's zijn meestal smetteloos en nieuw. Op gezette tijden

van het jaar zijn er bovendien veel toeristen die hun caravans en campers over de nauwe slingerweggetjes proberen te manoeuvreren. Er zijn hier de nodige boerderijen, dus soms word je opgehouden door tractoren die met hun hoge malende wielen kluiten modder achter zich opwerpen die op je voorruit kletsen of met een smak op het dak van je auto belanden. Soms zijn er stukken waar de weg zich eventjes recht voor je uitstrekt, zodat je genoeg zicht hebt voor een inhaalpoging. Mensen in grote, krachtige auto's doen dit kalm en doortastend, alsof ze zich van geen gevaar bewust zijn. Anderen aarzelen en missen hun kans. Maar hoe vaak je ook iemand inhaalt, binnen de kortste keren hang je weer achter de volgende.

Het is hier landelijk, afgelegen, dus mag je aannemen dat de mensen zelden veel haast hebben. Maar de betrekkelijke afzondering waarin we leven zorgt er misschien ook voor dat we ons minder bewust zijn van anderen en van onze gedeelde ruimtes. De kustweg is hier de voornaamste verkeersader; je moet er bijna altijd gebruik van maken, waar je ook naar op weg bent. Hij loopt door menig dorp dat met zijn nauwe bruggetjes en smalle straatjes weliswaar pittoresk is, maar wel nogal wat obstakels opwerpt voor het doorgaande verkeer. Er doet zich om de haverklap een probleem voor, en hoewel je het de schilderachtige plaatsjes moeilijk kwalijk kunt nemen, krijgen ze iets van een hindernisbaan zodra voertuigen er in groten getale doorheen proberen te rijden. De huizen en cottages hier zijn oud en hebben hun oorspronkelijke afmetingen behouden, maar de voertuigen die er voorbijrijden zijn groter geworden; soms passeren de auto's op nog geen meter

afstand van hun ramen. Als er zich een file vormt, lijken de kleinere cottages naast de auto's wel kabouterhuisjes. De mensen in de cottages en in de auto's kunnen elkaar recht in de ogen kijken.

Meerdere keren per dag staat het verkeer op de weg door een dorp in beide richtingen vast, zodat het lijkt alsof er iets aan de hand is, een ongeluk of een evenement. Maar wat je ziet is het circus van mensen die proberen te doen wat ze willen doen, ergens waar dat onmogelijk is, omdat de voertuigen nu eenmaal vele malen groter en logger zijn dan de mensen die erin zitten. Het middelpunt van de opstopping blijkt bijvoorbeeld vaak een patstelling te zijn tussen een uit de kluiten gewassen camper en een vrachtwagen, die elkaar niet kunnen passeren omdat de straat te smal is. Soms is de enige oplossing in zo'n situatie dat één hele rij auto's achteruit het dorp uit rijdt, zodat de tegenoverliggende rij erlangs kan. Als zich niemand aandient om dit idee te berde te brengen en het voortouw te nemen, kan de impasse lang duren. Maar meestal is er wel iemand die zich als leider opwerpt. In het proces van de ontwarring van de verkeerskluwen wordt vaak duidelijk dat veel van de betrokkenen de voertuigen die ze besturen niet volledig onder controle hebben. Anderen kost het moeite zich aan te passen aan de veranderde omstandigheden en de noodzaak als groep te handelen. Als je als voetganger langs een dergelijke situatie loopt, word je getroffen door de aanblik van de rijen mensengezichten, gevangen achter en omkaderd door hun voorruit, die wel iets weg hebben van de schetsen van een portretschilder.

Buiten de bebouwde kom slagen de langzame bestuur-

ders er vaak niet in om hun doelen en intenties duidelijk kenbaar te maken. Soms remmen ze om onwaarneembare redenen op een recht en verlaten stuk weg, of minderen ze vaart tot ze onverklaarbaar tot stilstand komen, zonder zich er blijkbaar van bewust te zijn dat er iemand achter ze zit. Als ze richting aangeven, doen ze dat te laat in de aanloop naar een handeling; vaak moet je hun handelen of hun bedoelingen maar zo'n beetje aflezen aan hun rijgedrag. Iemand die bij elke splitsing of zijweg afremt, bijvoorbeeld, is vermoedelijk op zoek naar een afslag maar weet niet zeker waar die zich bevindt. Anderen staan ineens op de rem als ze langs een pub of een winkel komen, overduidelijk in dubio over een bezoekje. De gebruikelijke autonomie en afscherming van een bestuurder in zijn hermetische auto worden opgeheven; de verantwoordelijkheid voor het rijgedrag, de eis van visuele en mentale alertheid, wordt afgeschoven op iedereen die zich erbuiten bevindt. Omdat dit een afgelegen gebied is, en een geijkte vakantiebestemming, voelen mensen zich wellicht juist hier gerechtigd om die last van zich af te laten vallen. Op een verlaten plek als deze zijn de privéwereld en de openbare wereld minder duidelijk van elkaar onderscheiden; het contract van de openbare weg, zijn status van domein dat wordt gereguleerd door heldere onderlinge afspraken, komt te vervallen. Maar die zweem van wetteloosheid is voor anderen juist weer het signaal om hun bedoelingen té angstvallig aan te kondigen. Ze rijden als het ware schijnheilig, alsof ze ons allemaal een lesje willen leren. Zijn ze van plan ergens rechts af te slaan, dan doen ze dat met veel vertoon van kilometerslang richting aangeven en remmen. Ze houden zich zo omzichtig en zelfbewust

aan de verkeersregels dat hun gedrag andere weggebruikers afleidt, alsof ze acteurs zijn die de geloofwaardigheid van een groepsscène dreigen te doorbreken door continue aandacht te vestigen op zichzelf en de rol die ze geacht worden te spelen. Het lijkt wel alsof de weg voor hen geen gedeelde werkelijkheid is maar een soort fictie, een kans om zich te laten zien in vermomde gedaante.

Regelmatig hoor ik mensen zeggen dat ouderen geen auto zouden moeten rijden, en daar zit, zeker waar ik woon, wat in. Een paar jaar terug heeft een vrouw van 94 een tienjarig meisje doodgereden op een zebepad. Ongetwijfeld komen dit soort ongelukken vaker voor, maar dit is me altijd bijgebleven. Deels heeft dat vermoedelijk een verteltechnische reden: het feit dat het leven van deze vrouw een volledig andere betekenis heeft gekregen door één enkele gebeurtenis tegen het einde; dat is niet hoe verhalen in de regel in elkaar zitten. Ik vroeg me af of de vrouw, die immers al zo'n uitzonderlijk lang leven achter zich had, wenste dat ze gestorven was voor ze het meisje had doodgereden, maar de vraag wie er in dat geval verantwoordelijk is lijkt vooralsnog duister. Je zou de auto kunnen zien als een wapen dat conform de wet aan de bestuurder is toevertrouwd, in welk geval een vrouw van die leeftijd wellicht had moeten besluiten er niet in te rijden; of je zou de wetten die de keuze aan haar overlaten als moorddadig kunnen zien. De auto zelf zou als boosdoener aangemerkt kunnen worden, omdat zijn vernietigingskracht zo weinig in verhouding staat tot die van de persoon die achter het stuur zit.

De voornaamste reden die de meeste ouderen geven

om niet te stoppen met rijden is de wens om onafhankelijk te blijven. Met andere woorden, zonder auto zouden ze gebonden zijn aan, en beknot worden door, de werkelijkheid van hun leven. Dit geldt ook voor vele anderen wier leefwijze – ofwel buiten hun invloed om, ofwel door de keuzes die ze hebben gemaakt – zonder auto een stuk lastiger zou worden. Dit is het platteland, waar maar weinig voorzieningen te voet bereikbaar zijn, dus de meeste mensen vallen in deze categorie. Hier betekent geen auto hebben zoveel als: ten prooi zijn aan je omstandigheden.

Jaren geleden, als moeder van jonge kinderen en ergens anders woonachtig, heb ik een poging gedaan om te leven zonder auto, een poging die alles wat ik ondernam tot een inspanning maakte, in een levensfase die op zich al inspannend was. Ik deed dat duidelijk niet om het mezelf makkelijker te maken; ik handelde uit principe. Iets aan mijn situatie had auto's onaantrekkelijk gemaakt. Bijna alles wat ik moest doen zou vele malen eenvoudiger zijn geweest als ik gebruik had gemaakt van een auto, en ik geloof dat voor mij in dat feit een soort dood schuilde, alsof ik door me er makkelijk van af te maken de kans zou mislopen om de ware aard van mijn situatie te leren kennen. Andere mensen stonden vaak versteld van mijn beslissing en reageerden spottend of kwaad op de consequenties. Daarnaast was er een klein aantal ouders dat dezelfde keuze had gemaakt. In de meeste gevallen was het geen beslissing om financiële redenen; het leek eerder te gaan om een ethische reactie op de werkelijkheid van het ouderschap, een poging om de volle verantwoordelijkheid te nemen voor het op de wereld zetten van nieuwe individuen. Tegenwoordig

zie ik vaker een man of een vrouw voorbijfietsen met een kind en een zware lading boodschappen op de bagagedrager gesnoerd, uit alle macht voorttrappend in de regen terwijl hij of zij wordt ingehaald door een stroom auto's, of ik zie ze stilstaan voor een stoplicht naast een grote nette auto waarin een andere, kalme ouder met kind zit. Het contrast tussen de twee is opvallend, maar waar hem dat in zit is niet meteen duidelijk. In zekere zin, zou je kunnen zeggen, staan ze symbool voor een wederzijdse kritiek; of anders een fundamenteel verschillende houding tegenover kinderen. Al is het waar dat het gedrag van de fietsende ouder in ieder geval getuigt van een bereidheid om zich ter wille van hun kind harder in te spannen, van buitenaf gezien kan precies het omgekeerde het geval lijken.

Nu mijn eigen kinderen groot zijn ben ik weer gaan rijden, alsof mijn voorbeeld er niet meer toe doet. Ik herinner me het gevoel van vrijheid en welbehagen dat ergens heen lopen of fietsen me in andere levensfasen gaf. Maar hier zou dat onpraktisch zijn: het zou het tegenovergestelde van vrijheid betekenen, of zo zou het althans lijken. In het verleden was er niets ongebruikelijks aan om lange afstanden te voet af te leggen, maar tegenwoordig zijn er te veel auto's op de weg. Ik heb het gevoel dat ik, als ik te voet ging in plaats van de auto te nemen, contact zou leggen met mijn jongere zelf en een waarheid die ik ben vergeten, maar die beslissing zou bijna gelijkstaan aan het overschatten van je eigen belang.

Het dorp waar ik woon ligt aan de kustweg, en er is onder de inwoners veel discussie over de beste manier om de

snelheid waarmee mensen erdoorheen rijden in te perken. De traagheid die ons zo irriteert en belemmert als we over de wegen buiten het dorp proberen te rijden wordt irrelevant vanuit ons perspectief als huiseigenaren; vanuit die optiek bezien lijkt het alsof de mensen hier niet te langzaam rijden maar juist te snel. Dit lijkt misschien vooral een schoolvoorbeeld van hoe de waarheid wordt aangetaast door een wisseling van perspectief. Zoals iemand die zich per fiets verplaatst een afkeer voelt voor auto's, maar zodra hij of zij plaatsneemt in een auto zich onmiddellijk begint te ergeren aan fietsers, en ze als voetganger eigenlijk allebei niet kan luchten, en dat soms allemaal in de loop van een enkele dag. En voor wie benieuwd is naar de feiten is één aspect van het raadsel in ieder geval snel opgelost: de gemeente heeft meerdere snelheidsmeting-exercities uitgevoerd op de dorpsstraat en is tot de conclusie gekomen dat het merendeel van de doorgaande auto's inderdaad harder rijdt dan de toegestane limiet.

We hebben er vrede mee als we zelf achteloos te hard door andermans dorp rijden, maar in ons eigen dorp is het een bron van ergernis. Lastiger te rijmen is onze vaste overtuiging dat de mensen overal behalve in ons dorp zo langzaam rijden dat ze een gevaar vormen. De snelheidslimiet binnen het dorp is dertig kilometer per uur: een auto die vijftig rijdt gaat te hard, maar buiten de bebouwde kom kan vijftig als te langzaam worden ervaren. Moet de verklaring daarom worden gezocht in de inflexibiliteit van onze snelheid, in de vastbeslotenheid van mensen om zich waar ze ook zijn in hetzelfde tempo te verplaatsen?

Of de inwoners ook zelf te hard door het dorp rijden is

me niet duidelijk. Het is me vaak opgevallen dat mensen het belerende soort rijgedrag meestal aan de dag leggen in de buurt van hun eigen huis, in het bijzonder als dat huis geplaagd wordt door verkeersoverlast: je kunt stellen dat ze zo machteloos staan dat hun persoonlijke voorbeeld hun laatste redmiddel is. Maar ook een gevoel van in je recht staan, of zelfs boven de wet, kan juist op het persoonlijke grondgebied de overhand krijgen. Opvallend genoeg is iemand die meermaals door de dorpelingen is herkend als bestuurder van een te hard rijdende auto een lid van de dorpsraad en de voornaamste voorstander van een strengere handhaving van de snelheidsregels. Als het om autorijden gaat, lijkt het uitzonderlijk moeilijk om objectief te zijn: aan de persoonlijke werkelijkheid van de bestuurder valt niet te tornen, zelfs niet door zijn eigen bewuste verstand. Tijdens de cursus *Bewuster achter het stuur* die verplicht is na het begaan van lichte snelheidsovertredingen krijgen de deelnemers een filmpje te zien met de opdracht goed te letten op iets specifiek op het scherm, wat als gevolg heeft dat het hun volledig ontgaat dat er een man in een gorillakostuum door het beeld loopt die druk met zijn armen zwaait en zich op de borst klopt. De les die we hieruit dienen te trekken, is dat wat we zien als we achter het stuur zitten, niet de werkelijkheid is. Maar wat is het dan wel?

In deze streek komen veel wilde dieren voor, en karakteristiek voor de wegen hier in de buurt is de hoeveelheid en diversiteit van de fauna die overal neergemaaid op het asfalt ligt. Na verloop van tijd drogen de bloedige hoopjes veren en vacht uit en vergaan ze, platgewalst door het verkeer

tot gebleekte tweedimensionale vormen die nauwelijks in verband zijn te brengen met wat ze ooit zijn geweest. De dieren die het vaakst worden gedood schijnen de grotere bejaagde vogelsoorten te zijn (fazanten en kwartels) die altijd en eeuwig de weg op schieten net als er een auto aankomt. De kleinere inheemse vogels zijn meestal in een wip verdwenen als ze het geluid van een aankomend voertuig horen, maar deze grote soorten lijken in een voortdurende staat van verwarring te verkeren, schrikachtig en tegelijkertijd zonder enig benul van zelfbehoud. Staan ze in de berm, dan zet het geluid van een naderende auto ze ertoe aan om vlak voor zijn wielen de weg op te rennen. Hetzelfde geldt voor de kleine, onhandige herten (Chineese muntjaks) die in de jaren twintig van de vorige eeuw in ons land werden geïntroduceerd en hier sindsdien goed gedijen. Konijnen en eekhoorns, hoe snel ook, zijn talrijk en niet bijzonder arglistig, en worden daarom vaak verpletterd. Egels daarentegen bewegen zich zo langzaam dat het antwoord op de vraag of ze al dan niet zullen worden vermorzeld volkomen afhangt van het toeval. Zo nu en dan zoekt een hermelijn of wezel triomfantelijk over de weg als een grillig wriemelende snor, te gewiekst om zich te laten vangen. Er heeft ooit wekenlang een grote ree in de berm aan de rand van het dorp gelegen, net zolang tot hij vergaan was, zodat je hem telkens als je erlangs reed zag in een volgend stadium van ontbinding. Zijn slapende vorm lag elke dag nog op dezelfde plek en was van veraf te zien.

Als je een vogel of ander dier aanrijdt is dat ongetwijfeld naar en veel mensen wijken voor ze uit. Anderen doen dat niet, ofwel omdat uitwijken op dat moment gevaarlijk is,

ofwel omdat ze – uit onverschilligheid of rationeel gezien – niet accepteren dat de verantwoordelijkheid voor de situatie bij hen ligt. Anders gezegd, in het autorij-script staat niets over het gedrag van dieren, en dus is de individuele bestuurder niet verplicht om ze te ontwijken. De auto zelf is uiteraard ontworpen om de inzittenden te beschermen, niet de voorwerpen die hij op zijn weg vindt. De airbag die de bestuurder opvangt in het geval van een botsing heeft geen tegenhanger aan de buitenzijde om het ding op te vangen waarmee het in botsing komt. Maar dankzij zijn gewicht en hardheid, zijn kracht en snelheid, is de auto een min of meer onoverwinnelijke agressor. Niets wat zacht is en leeft maakt een schijn van kans. Toen de auto nog maar net was uitgevonden, was het aantal personen en dieren dat werd aangereden relatief gezien ontzettend hoog; de auto was nog geen risico dat kon worden ingecalculeerd en vermeden, in die mate zelfs dat het bij de vroegste modellen vereist was dat er iemand met een rode vlag voor de auto uit liep. Ter vergelijking zou je je misschien kunnen indenken dat als er plotseling stenen uit de lucht begonnen te vallen, er eerst heel wat mensen geraakt zouden worden door een steen voordat men systemen en strategieën ging ontwikkelen om zich ertegen te beschermen. Maar zeker hier in de buurt vallen die systemen in het niet vergeleken bij de ontwikkeling van de auto zelf, waar het gaat om snelheid en comfort en de veiligheid van de inzittenden.

Een veelgehoorde klacht is dat kinderen niet langer onbezorgd buiten kunnen spelen en rondlopen vanwege het verkeersgevaar; onvermijdelijk zijn veel van de klagers zelf ook bestuurders van een auto, net als die onvrije kin-

deren zelf mettertijd zullen worden. Waar we rouwig om zijn, lijkt niet zozeer het vervliegen van een oude, vrijere wereld, maar de wetenschap dat er gemakken bestaan die het individu niet kan weerstaan, en waarvan dat individu niet in alle eerlijkheid kan zeggen dat hij of zij ze afgeschafte wil zien. Toch bezorgt het ons een gevoel van verlies, en misschien is de toenemende luxe van de wereld in de auto wel een soort troost voor de verloedering van de wereld er buiten.

Als auto's in de toekomst zelfsturend worden, nemen deze gevoelens van innerlijke verdeeldheid misschien wel af. De auto wordt dan in plaats van een verlengstuk van ons zelf, een soort opbergdoos ervoor, en omdat anderen in een zelfde soort doos opgeborgen zitten zal onze individualiteit een minder groot probleem zijn.

Door familieomstandigheden heb ik de afgelopen jaren regelmatig op en neer moeten rijden naar de stad. Zodra het platteland achter me ligt, schrik ik vaak van de onafgebroken verkeersdrukte. Het komt me onvoorstelbaar voor dat zoveel mensen op deze openbare manier hun persoonlijke doelen nastreven. Maar zijn auto's mensen?

Al lijkt het schouwspel van massaverplaatsing nooit op te houden, het is de simpelste zaak van de wereld om de verkeersstroom te blokkeren of een halt toe te roepen. Op mijn route kom ik over lange stukken snelweg waar het verkeer zich altijd ophoopt en weer uitstrekt wanneer het een obstakel ontmoet en dit vervolgens achter zich laat. Er is niet veel voor nodig om een dergelijke ophoping te doen omslaan in een verstopping. Als je het gevoel krijgt dat je

er in een terechtgekomen bent, heb je meestal nog geen benul van de oorzaak. Gewoonlijk is het eerste symptoom een verhoogd bewustzijn van de afzonderlijke identiteit van andere bestuurders. De voortsnellende horde begint meer onderscheiden te worden: auto's die anoniem en ver weg leken zijn opeens nabij en herkenbaar. Er vormt zich een web van herkenning. De fase van gemeenschappelijkheid die volgt is, bij gebrek aan een verzachtend verhaal of verbindende gebeurtenis, niet te onderscheiden van een wederzijdse gijzelname. Onder deze omstandigheden is het verschil tussen een auto en een persoon niet helemaal duidelijk. Luttele seconden eerder was de auto de vermomming en het verlengstuk van de wil van de bestuurder. Als zo meteen het verkeer tot stilstand komt, wordt de auto zijn last en zijn kerker. Maar in de overgangsfase tussen de twee lijkt hun relatie eerder organisch, een soort symbiotische zelfstandigheid.

Het verkeer kan om allerlei redenen tot stilstand komen: een ongeluk, iets bezienswaardigs langs de weg. Vaak is het verbazend hoe onbeduidend het voorval in kwestie is, vergeleken met de ernst en omvang van de gevolgen. Het effect is cumulatief; het hangt af van het aantal mensen aan wie het incident, hoe onbenullig dat ook is, zich openbaart. Ik heb eens iemand gesproken die gespecialiseerd was in de doorstromingspatronen van het verkeer en hij liet me een serie diagrammen zien die aantoonde hoe de geringste vorm van afleiding op één plek, zo gering dat bestuurders er in het voorbijgaan een vluchtige blik op werpen en daardoor onbewust eventjes vaart minderen, ervoor kan zorgen dat een tijdje later, op een andere plek

kilometers verder, de hele snelweg vast komt te staan.

Pas als je er een aantal jaar deelgenoot en toeschouwer van bent geweest, wordt duidelijk dat het drama van de weg verandert en zich ontwikkelt: nieuwe thema's worden geïntroduceerd of sterven een stille dood, nieuwe verhaallijnen doemen op en worden uitgesponnen of vergeten, bepaalde gedragingen verbreiden zich en worden af en toe gemeengoed. Zo geldt in dit land dat de inhaalstrook steeds vaker bezet wordt door langzaam rijdende bestuurders, terwijl de andere stroken min of meer leeg zijn. Je zou zeggen dat het belangrijk is om op de snelweg je aangewezen plaats te kennen: hier is steeds duidelijker te merken dat de meerderheid van de mensen – al dan niet terecht – gelooft dat die plaats de snelste rijstrook is. Deze overtuiging, en het bijbehorende gedrag, heeft tal van gevolgen, waaronder dat het tegenwoordig bijna onmogelijk is om snel op je plaats van bestemming aan te komen. In plaats van ruimte te bieden om te passeren, is de inhaalstrook nu het domein van de persoon die het langzaamst gaat, en daarmee de snelheid dicteert waarmee alle voertuigen achter hem of haar zich verplaatsen.

Het gevolg is dat, ondanks het feit dat de verkeersregels het verbieden, de mensen hier voortaan aan de verkeerde kant inhalen. Er bestaat enige verwarring over de correcte aanduiding van deze praktijk; 'uithalen' lijkt de meest logische term, ondanks de gewelddadige connotaties. In het verleden was uithalen iets wat alleen roekeloze bestuurders deden, of bestuurders die schijnbaar God noch gebod kenden, maar tegenwoordig wordt het gedaan door mensen van allerlei allooi en is het zo wijdverbreid dat als het

druk is op de weg het verkeer op de andere stroken vaak sneller gaat dan dat op de inhaalstrook. Uithalen wordt gezien als valsspelen, maar hoe meer mensen het doen, hoe meer het een gerechtvaardigde reactie wordt op deze aanval – als het ware – op het principe achter de inhaalstrook. Tijdens de cursus *Bewuster achter het stuur* wordt niets gezegd over te langzaam rijden en de risico's die daarmee gepaard gaan, waarvan het ondermijnen van de impliciete onderlinge gedragsregels er een lijkt te zijn. Mensen kiezen ervoor het recht in eigen hand te nemen; als er geen inhaalstrook meer bestaat die ruimte biedt aan hun doelen en kunnen, moeten ze die ruimte op eigen houtje elders opeisen.

Ondanks het feit dat het autorij-script in principe oneindig is, van onbeperkte duur, nodigt het uit tot een laatste-kansmentaliteit. Zo wil het bijvoorbeeld weleens gebeuren dat wanneer er een auto over een stuk weg zonder voor- of achterliggers rijdt, een andere auto die de eerste heeft zien naderen op het laatste moment langzaam voor de eerste de weg op draait. Het lijkt wel alsof de eerste bestuurder door naderbij te komen bij de tweede bestuurder het idee heeft gewekt dat ze verweekeld zijn in een concurrentiestrijd; of alsof de tweede bestuurder zijn identiteit en bedoelingen alleen kan bepalen in relatie tot de eerste, die hij dientengevolge voor de wielen rijdt. Op de snelweg wisselen vrachtwagens vaak abrupt van rijstrook om een andere vrachtwagen in te halen, waarbij hun formaat ze een soort overwicht geeft. Wat deze uitvallen zo onverwacht, zelfs eng maakt, is dat de inhaalpoging vaak moeilijk te voorstellen is. Van een afstand gezien is de ene vrachtwagen

lastig van de andere te onderscheiden: hun verschil in snelheid is minimaal, de reden om in te halen niet helder. De dramatische climax waar zo langzaam en onzichtbaar naar is toegewerkt komt daarom altijd als bij donderslag, maar vervolgens blijkt de logge aanstichter zich te verplaatsen in een teleurstellend slakkentempo. Al snel krijgt hij gezelschap van een lange stoet bestuurders die van achteren toekijken hoe hij een voertuig dat even langzaam en lomp is als het zijne voorbijkruipt. Zodra het hem is gelukt zoeven ze hem minachtend voorbij. Als het verschil in snelheid tussen de betrokken partijen klein genoeg is kan de strijd erg lang duren en zich uitspinnen over een afstand van vele kilometers, en als dat gebeurt wordt de inhalende bestuurder uiteindelijk opnieuw een agressor. Zijn gebrek aan paardenkracht heeft verstrekkende gevolgen: hoe boos ze ook zijn, de auto's kunnen hem niet voorbij. Door hem zijn ze machteloos.

Het is goed mogelijk dat mensen emotioneler zijn als ze achter het stuur zitten, en blijk geven van grovere vooroordelen dan ze normaal gesproken aan zichzelf zouden toeschrijven. Misschien voelden de soldaten uit het verleden zich in hun harnas even vrij van remmingen en eerder in staat tot geweld. Zo worden vrouwelijke bestuurders bijvoorbeeld openlijk aan de schandpaal genageld en is het opmerkelijk dat zelfs mensen die zichzelf anders niet als racistisch of xenofob zien hun rijervaring in het buitenland – Duitsland of Italië of het Midden-Oosten – vaak beschrijven met rijkelijk en spottend gebruik van nationale stereotypes. *Road rage*, zoals we verkeersagressie bij ons noemen, komt veel voor; dagelijks zie je mensen van-