



ANALYSE

Illich revisited: een herbeschouwing in het licht van de ecologische crisis

Marius de Geus

*Veelal gaat bij de bespreking van de ideeën van de kritische theoloog en sociaal denker Ivan Illich (1926 - 2002) de aandacht vooral uit naar zijn onderwijskundige, sociale en ook medische inzichten. Dat Illich zich in de jaren zeventig, tachtig en negentig van de vorige eeuw opwierp als milieuoactivist, en breed publiceerde over ecologische vraagstukken, wordt vaak over het hoofd gezien. Op dit terrein schreef hij verschillende artikelen en boekwerken waarin hij onderzoek doet naar de diepere wortels van de milieucrisis, de gevolgen voor de aarde van de voortgaande vervuiling, en alternatieven voor de industriële maatschappij. Met name in de werken *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen* en *Naar een nieuwe levensstijl* zijn interessante ideeën over maatschappij en ecologie aan te treffen.*

Op welke wijze benaderde Illich over het algemeen de moderne problemen van uitputting van hulpbronnen, van vervuiling en vernietiging van het milieu? Welke meer specifieke analyse geeft hij van de hedendaagse op expansie gerichte industriële maatschappij? Hoe ziet hij in de toekomst een milieuvriendelijke maatschappij met een optimum aan leefbaarheid en menselijk geluk? En in hoeverre zijn de ecologische analyses van Illich nog altijd relevant en leerzaam voor de moderne tijd?

Energie en sociale onrechtvaardigheid

De moderne industriële maatschappij is volgens Illich gebaseerd op een aantal onjuiste aannames. Zo wordt aangenomen dat onbeperkte economische groei het hoogste doel is en dat alleen een hoog energieverbruik kan leiden tot een hoge mate van welzijn.

In *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen* (1973) geeft hij aan dat er om ecologische en sociale redenen beperkingen zullen moeten worden opgelegd aan het toenemende energieverbruik van de bevolking. Een hoog energieverbruik zal op den duur leiden tot een tekort aan natuurlijke hulpbronnen en leidt veelal tot psychische verslaving. Voorbij een bepaalde grens werkt de toename van energieverbruik corrumperend op de maatschappij en wordt de ongelijkheid en sociale onrechtvaardigheid vergroot.¹ Vooral de rijke groeperingen blijken het meest te profiteren van het toenemende energieverbruik.

Een ander uitgangspunt van de moderne maatschappij is volgens Illich de constante nadruk op een verhoging van de vervoerssnelheid. Deze maakt dat er voortdurend meer energie moet worden besteed aan de vervoerssystemen, en dat mensen aanmerkelijk grotere afstanden gaan afleggen dan voorheen.

Er is een omvattende vervoersindustrie ontstaan (denk aan het vervoer per auto, trein, bus of vliegtuig) die een compleet nieuw soort mens creëerde. Veel moderne

mensen nemen niet langer genoegen met verplaatsingen te voet op per fiets, maar willen stelselmatig met gemotoriseerde voertuigen getransporteerd worden. Het gevolg is dat het individu gelooft dat bewegingsvrijheid gelijkstaat aan iemands recht om vervoerd te worden: 'Het gevolg daarvan is dat hij niet méér vrijheid als burger, maar betere service als *klant* wil. Hij legt niet de nadruk op zijn vrijheid om te gaan en te staan waar hij wil en met mensen te praten, maar op zijn recht om vervoerd en door de media geïnformeerd te worden. Hij wil liever een beter product dan dat hij loskomt van de verslaafdheid eraan.'²

Illich stelt daartegenover dat hogere snelheden ten koste gaan van rechtvaardigheid, vrije tijd en autonomie. Alleen de welgestelden kunnen zich over het algemeen de *snelle* verplaatsingen veroorloven, zodat een hoger energieverbruik leidt tot minder sociale rechtvaardigheid. Daarnaast kost het opvoeren van de snelheid veel vrije tijd. Buitengewoon verhelderend zijn Illichs' berekeningen dat de doorsnee-Amerikaan 1600 uur kwijt is aan geld verdienen, rijden in de auto, in de file staan en dergelijke om 10.000 kilometer af te leggen, zodat hij over 6 kilometer ongeveer één uur doet: dat is nauwelijks meer dan de snelheid van een voetganger.³ Zo worden mensen gedwongen een groot deel van de dag te werken om hun zogenaamd snelle verplaatsingen per auto te kunnen betalen, hetgeen weer ten koste gaat van hun autonomie, oftewel hun zelfstandige keuzeruimte om de eigen tijd en het eigen leven in te delen en vorm te geven.

Een volgende veronderstelling van de industriële maatschappij is dat industrieel vervaardigde producten, zoals gemotoriseerd *vervoer*, waardevoller zijn dan zelf vervaardigde producten, zoals *gang* (lopen of fietsen) op eigen kracht. Omdat de samenleving consequent voorrang geeft aan snelheid wordt in de praktijk *vervoer* systematisch bevoordeeld boven *gang*.

De consequentie is dat een grootschalige vervoersindustrie het verkeer overheerst en, wat Illich noemt, een *radicaal monopolie* gaat uitoefenen over de bevrediging van de transportbehoeften van de mens. Net als bij het onderwijssysteem waarbij de scholen tot een verplicht gebruik van *leren* leiden, legt de vervoersindustrie een heel specifiek systeem van transport op, en voorziet in behoeftes die alleen door deze industriële sector bevredigd kunnen worden.⁴ Deze vervoersindustrie bepaalt voortaan de voorkeuren en waardepatronen van het publiek en maakt zichzelf op deze wijze steeds meer onmisbaar. Voortaan wordt het sociale leven beheerst door de vervoersindustrie, die de snelheid, de routes en het energieverbruik kan bepalen, met als gevolg dat de auto bijna overal toegang krijgt, de ruimte in toenemende mate wordt aangetast en het energieverbruik voortdurend toeneemt.

Illich stelt dat er in de industriële maatschappij een algemeen gebrek bestaat aan een *evenwichtige technologie*. In de westerse wereld gaat men uit van een conceptie van onbeperkte economische groei, energie-intensieve technologie en ongebreideld grondstoffengebruik. Maar in de praktijk bestaat er de noodzaak van gematigde groei, energie-extensieve technologie en een plafond aan het gebruik van hulpbronnen.

Analyse van de industriële maatschappij

Welke meer specifieke analyse geeft Illich van de hedendaagse, op expansie gerichte, industriële samenleving? Met name in *Naar een nieuwe levensstijl* richt Illich zich op de verschillende (economische, maatschappelijke en sociaal-psychologische)

mechanismen die leiden tot een ongecontroleerde productie die het leven van mens en dier op aarde bedreigt. Opvallend is dat Illich het huidige industriële systeem als fundamenteel *onstabiel* beschouwt.

Het systeem is op verschillende manieren uit het evenwicht geraakt. Illich duidt dit aan met de algemene term de *overexpansie van werktuigen* en het hedendaagse gebrek aan *evenwicht waarmee de werktuigen functioneren*.⁵ Werktuigen hebben volgens hem de neiging hun werkgebied uit te breiden, bepaalde functies over te nemen van de mens, en de macht van de mens over te nemen, waardoor die in zijn algemene vrijheid wordt bedreigd. Hoe grootschaliger en efficiënter de expansie van de werktuigen in de moderne wereld plaatsvindt, hoe groter deze gevaren zijn en hoe meer het milieuevenwicht van de planeet aarde wordt verstoord.

Illich beargumenteert dat op minimaal zes niveaus de levensevenwichten fundamenteel zijn verstoord. Naar zijn idee is het absoluut onmogelijk om de vernietiging van het milieu te reduceren tot een éénvoudige oorzaak, zoals overbevolking, overmatige welvaart of onjuiste technologie. Het gaat er juist om een inzicht te krijgen in de vele niveaus en dimensies van de milieucrisis en de verschillende manieren waarop het evenwicht tussen de mens en zijn natuurlijke omgeving wordt bedreigd. Hierna volgen in het kort de zes redenen die volgens Illich leiden tot grootschalige, en in menig geval onomkeerbare milieuproblemen.⁶

In de eerste plaats wordt het evenwicht bedreigd door vormen van overmatige expansie op diverse gebieden. Een te sterke groei van de bevolking heeft meer mensen afhankelijk gemaakt van de beschikbare natuurlijke hulpbronnen. En de hogere welvaart maakt dat de mensen meer energie zijn gaan gebruiken. Hierdoor neemt de verspilling van hulpbronnen toe en wordt het milieu steeds zwaarder belast. Bovendien zorgt het gebruik van onjuiste technologie ervoor dat met de beschikbare hoeveelheid energie en hulpbronnen vaak uiterst inefficiënt wordt omgegaan.

In de tweede plaats leidt de industriële expansie tot de al eerder genoemde *radicale* of *volkomen* monopolies. In de eigen woorden van Illich: 'Met *volkomen monopolie* bedoel ik de overheersing van één type product in plaats van de overheersing van één merk. Ik heb het over een volkomen monopolie als één industrieel productieproces de exclusieve controle uitoefent op de bevrediging van een sterke behoefte, en niet-industriële activiteiten van concurrentie uitsluit.'⁷ Zo vernietigen snelwegen de mogelijkheid om rustig te wandelen en te fietsen, maken zij de ruimte schaars, en dwingen zij de anderen tot een soort verplichte consumptie van één standaardproduct, zoals vervoer per eigen auto. Aldus worden vormen van alternatief vervoer per bus of trein geleidelijk weggeconcentreerd.

In de derde plaats ontstaan milieuproblemen doordat de mens volgens Illich overgeprogrammeerd is geraakt en zijn creatieve fantasie aan het verliezen is. In vroegere tijden bestond er nog een *leerevenwicht*, in de zin dat mensen de kennis verwierven die noodzakelijk was voor een zelfstandig bestaan en de omgang met relatief eenvoudige werktuigen. Tegenwoordig worden scholen en universiteiten met name gebruikt om mensen te selecteren en geschikt te maken voor buitengewoon gespecialiseerde banen en technologieën. De mensen worden feitelijk voor-geprogrammeerd om zeer specialistische taken te gaan vervullen in de maatschappij, om gedisciplineerd, hard en *genormaliseerd* te werken, en vooral ook om steeds hogere niveaus van consumptie na te streven. Zowel de armen als de rijken gaan zich in dit type maatschappij voornamelijk als *klant* gedragen. Zij willen dat het welvaartsniveau stijgt en dat de instituties, de werktuigen en de industriële producenten in het algemeen, zorgen voor behoeftebevrediging en het voorzien in steeds meer luxeartikelen.

In de vierde plaats wordt de milieucrisis bevorderd door de groeiende polarisatie van de macht. Hiermee doelt Illich op de steeds grotere verschillen tussen de machteloosheid van de grote groep aan de ene kant, en de concentratie van macht in de handen van een kleine elite, aan de andere kant. Een beperkt aantal mensen bestuurt de zich voortdurend uitbreidende industriële *Megamachine*, terwijl de grote groep in loondienst werkende mensen steeds meer aan inspraak verliest. De controle over de productie raakt in toenemende mate gecentraliseerd: de top leidt over de bodem. Industriële machtsconcentraties, zoals kapitaalkrachtige en grootschalige multinationale ondernemingen, beheersen de werktuigen en zijn op zoek naar nieuwe kansen en mogelijkheden voor het groeien van de productie en consumptie. Onder deze omstandigheden wordt het volgens Illich een bijzonder lastige taak om de industriële expansie onder controle te brengen.

In de vijfde plaats wordt de moderne milieucrisis volgens hem versterkt door opgelegde vormen van productveroudering. Zoals bekend is het in het belang van de industriële producenten om ervoor te zorgen dat hun producten snel verouderen en door nieuwe worden vervangen: 'Vernieuwing is inherent aan de industriële productiemethode die gekoppeld is aan de ideologie van vooruitgang.'⁸ Producten worden vaak voorzien van ingebouwde slijtage, bepaalde onderdelen worden opeens niet meer geproduceerd, verouderde modellen verminderen snel in waarde, waardoor het aantrekkelijk wordt om telkens het nieuwste model te kopen. Er is zelfs sprake van dat mensen in sociaal opzicht worden *ingedeeld* of *gepositioneerd* aan de hand van de leeftijd van de goederen die zij bezitten: wie zich de allernieuwste modellen kan veroorloven, is een bevoorrecht persoon en geniet aanzien en status; wie oude spullen bezit is armoedig en is achtergesteld of gedepriveerd. Een essentieel probleem is volgens Illich dat dit geloof dat *alles wat nieuw is ook beter is*, geleidelijk onderdeel is gaan uitmaken van een wereldwijde ideologie. Hij stelt scherpzinnig: 'Men vergeet dat, wanneer een maatschappij in deze waan leeft, iedere eenheid die op de markt gebracht wordt meer behoeften schept dan zij bevredigt. Als er nieuwe dingen gemaakt worden omdat ze beter zijn, dan zijn de dingen die de meeste mensen gebruiken niet helemaal de ware. Nieuwe modellen moderniseren voortdurend de armoede. De consument voelt de achterstand tussen wat hij heeft en wat hij zou moeten hebben. Hij gelooft dat producten meetbaar beter gemaakt kunnen worden en laat zich voortdurend opvoeden voor hun consumptie. Het *betere* komt in de plaats van het *goede* als het fundamentele normatieve begrip.'⁹ Dit constante veranderen en vernieuwen van goederen werkt verslavend op de consument die graag bij wil blijven en het liefst telkens de nieuwste spullen wil bezitten. De consumenten raken op deze manier *geconditioneerd* om voortdurend méér, beter en nieuwer te willen.

Tenslotte ziet Illich in een meer algemeen verspreide frustratie en verslaving van de mensen een centrale oorzaak van het toenemende milieubederf. De frustratie ontstaat doordat het in de technologische maatschappij ontbreekt aan bepaalde grenzen of limieten waarbinnen de werktuigen gehouden kunnen worden, waardoor het voortbestaan van mens en natuur op aarde ernstig wordt bedreigd. De maatschappij zou uit eigen wil haar werktuigen dienen te begrenzen, om een definitief einde te kunnen maken aan de volkomen uit de hand gelopen economische expansie. Hij stelt bovendien: 'De expansie heeft de mensen aan zich verslaafd. Evenals verslaving aan heroïne vervormt de gewoonte het waardeoordeel. Verslaafden van iedere soort zijn bereid om steeds grotere bedragen te besteden aan steeds minder wordende bevrediging.'¹⁰ Uiteindelijk zal een systematische ontwenning aan de expansiedrift volgens hem noodzakelijk zijn, om de ondermijnende maatschappelijke verslaving aan groei en consumptie te kunnen doorbreken.

De invulling van menselijk geluk

De bovenstaande analyse roept de vraag op hoe Illich voor de toekomst een milieuvriendelijke maatschappij ziet met een optimum aan leefbaarheid en menselijk geluk. Zijn werk biedt verschillende aanknopingspunten om deze vraag te kunnen beantwoorden:

- * Hij stelt voor om afscheid te nemen van de huidige expansiewaanzin.
- * Hij wil werktuigen en werktuigensystemen bedenken die het levensevenwicht optimaliseren en de menselijke vrijheid maximaliseren.
- * Hij wenst een einde te maken aan de veel te hoge vervoerssnelheden.
- * Hij is van mening dat er grenzen worden gesteld aan het tempo van gedwongen verandering en vernieuwing van goederen.
- * Hij pleit ervoor de volkomen monopolies op te heffen en ruimte te creëren voor individuele autonomie.
- * Hij beargumenteert dat de beslissingsmacht over de politiek en de economie moet worden teruggebracht naar de gewone mensen.
- * Hij beoogt een einde te maken aan de moderne consumptieverslaving en pleit consequent voor een soberder maatschappij.
- * En hij onderstreept het belang van een openbaar en diepgaand wetenschappelijk onderzoek naar het herstel van het veelzijdige evenwicht tussen mens en milieu, mens en techniek, bevolkingsgroei en draagkracht van de aarde et cetera.

Als een constante rode draad door het werk van Illich loopt de aandacht voor de groeigekte of expansiewaanzin van de westerse wereld. Hij argumenteert als een van de eerste denkers uit de jaren zestig-zeventig het stellen van grenzen aan de economische groei en een beperking van de toenemende consumptie. Naar zijn overtuiging moet met behulp van een transparant en democratisch proces worden besloten welk levenspeil voldoende is voor een duurzaam en menswaardig bestaan.

Het ideaal is voor hem een maatschappij die uit eigen vrije wil de economische groei aan banden legt en op die wijze het verstoorde evenwicht tussen de mens en de biosfeer weet te herstellen. In dit verband wijst hij naar het belang van een *stationaire toestand in de productie van goederen*.¹¹ In de lijn van kritische tijdgenoten als Herman Daly, Lester Brown en Dennis Meadows wenst Illich een zogenaamde *steady-state economy*: een economie die fundamenteel in evenwicht verkeert en niet nodeloos doorgroeit.

Een ander centraal thema is het ontwikkelen van grenzen waarbinnen de werktuigen gehouden kunnen worden. Illich geeft de voorkeur aan een zogenaamde *conviviale maatschappij*: 'Een conviviale maatschappij zou het resultaat zijn van sociale maatregelen die ieder lid de meest uitgebreide en vrije beschikking garanderen over de werktuigen van de gemeenschap en die deze vrijheid alleen ten gunste van de gelijke vrijheid van een ander lid beperken.'¹²

In een conviviale maatschappij zijn de werktuigen aangepast aan de menselijke maat, en maken de machines de mensen niet langer tot slaaf. In de huidige samenleving overheersen kapitaalintensieve, complexe, centraal beheerste technieken die een ver doorgevoerde arbeidsdeling met zich meebrengen. Dit soort werktuigen zijn in veel gevallen in ecologisch opzicht desastreus. Illich prefereert milieuvriendelijke, conviviale werktuigen, die mensen de vrijheid geven 'om dingen te maken waarmee

ze kunnen leven, om er volgens hun eigen smaak vorm aan te kunnen geven en om er in de zorg voor en om anderen gebruik van te maken.¹³ Het gaat in dit verband om relatief goedkope, eenvoudige, decentraal beheerste technieken, die een geringe arbeidsdeling mogelijk maken, een eenvoudige opleiding vereisen en die de betrokkenen niet afhankelijk maken van zogenaamde *deskundigen*. Deze verandering naar conviviale werktuigen veronderstelt volgens hem de overgang naar een socialistisch maatschappijmodel waarin de kapitalistische instituties radicaal zijn veranderd en waarbinnen *socialistische rechtvaardigheid* voorop is komen staan.¹⁴

Het verminderen van de snelheid en haast is een ander onderdeel van zijn ecologische en conviviale samenleving. Tegenover het doorgeslagen en energieverblindende verkeer per auto, stelt hij de rust, de eenvoud en milieuvriendelijkheid van de gang per voet of per fiets: hét conviviale werktuig bij uitstek. Fietsen zijn efficiënt, goedkoop, gebruiken weinig ruimte, en maken het mogelijk om van deur tot deur te gaan zonder te hoeven lopen.¹⁵ Net als bijvoorbeeld Peter Kropotkin en William Morris valt Illich het overdrevelen van de samenlevingsritme aan, dat ervoor zorgt dat veel mensen permanent gespannen zijn en zich moeten forceren om het tempo bij te kunnen houden.

Illich's voorkeur voor kleinschalige, relatief eenvoudige en overzichtelijke technieken is terug te voeren op de redenering dat deze wél te begrijpen en voorzien zijn en geschikt zijn om directe zeggenschap over uit te oefenen.

Wat de kwaliteit van leven in hoge mate bepaalt, is naar zijn mening de mogelijkheid tot rust te komen, zich te ontspannen en zich te wijden aan intellectuele en creatieve zelfontplooiing en gemeenschapsleven.

Ook is Illich van mening dat er duidelijke limieten gesteld moeten worden aan de vaart van gedwongen verandering en vernieuwing van goederen. De kapitalistische producenten hebben er op ongezonde wijze belang bij dat industriële producten snel verouderen en goederen uit de tijd raken, zodat ze telkens weer door nieuwe worden vervangen. Deze praktijken zorgen voor een voortdurende groei van de economie, maar tevens voor een onaanvaardbare verspilling van natuurlijke grondstoffen en energie.

Vandaar dat hij stelt dat een ecologisch verantwoorde, 'conviviale reconstructie vereist dat er grenzen aan het tempo van gedwongen verandering worden gesteld.¹⁶ Dit betekent dat producten veel langer moeten meekunnen, geschikt zijn om gerepareerd of hersteld te worden, en in principe ongevoelig worden voor modes, hypes of trends.

In feite houdt Illich hier een pleidooi voor stevig gebouwde en duurzame consumptieartikelen die veel langer meegaan, recycleerbaar zijn, en duidelijk een kleiner beslag leggen op de hulpbronnen van de aarde.

Zoals we al zagen, is voor Illich het opheffen van de volkomen monopolies een ander onderdeel van een ecologisch verantwoorde maatschappij. Hij wil niet dat bijvoorbeeld auto's of bussen het verkeer voortaan monopoliseren, of dat scholen een totaal monopolie verkrijgen op het terrein van het leren. Het verdient de voorkeur om dit soort monopolies te ontmantelen en niet langer uit te gaan van de 'verplichte consumptie van een standaardproduct dat alleen grootschalige instituties kunnen leveren.¹⁷

Hij geeft de voorkeur aan werktuigen die naadloos aansluiten bij onze natuurlijke bekwaamheden, elementaire behoeften en aangeboren vermogens. Deze werktuigen

(zoals de fiets en een daarbij horend uitgebreid net van fietspaden) vergroten de menselijke onafhankelijkheid en respecteren onze autonomie.

Bovendien wordt door Illich beklemtoond dat in een ecologische maatschappij de gewone burgers weer volop inspraak dienen te krijgen in de sociale, politieke en economische sfeer. Juist het huidige gebrek aan sociale, politieke en economische zeggenschap ligt aan de basis van de moderne veelomvattende instituties en de massale multinationale bedrijven die *verbruiksgoederen* proberen op te dringen aan de consumenten. Het voorkomen dat dit soort ongezone machtsconcentraties plaatsgrijpen, wordt door Illich als een harde vereiste beschouwd voor de bevrijding van de mens uit de spiraal van voordurende economische expansie.

Verder benadrukt Illich dat men, om een milieuverantwoorde samenleving te kunnen realiseren, een eind zal moeten maken aan de moderne vormen van overconsumptie. Hij heeft een scherp oog voor het feit 'dat er in de consumentenmaatschappij onvermijdelijk twee soorten slaven optreden: de gevangenen van de verslaving en de gevangenen van de afgunst.'¹⁸ Een groeiend aantal mensen is gewend geraakt aan een steeds hoger individueel consumptiepeil en wil hier liever geen afstand van doen, omdat men nu eenmaal denkt dat meer consumptie leidt tot meer geluk. Dit is volgens Illich echter een absoluut onhoudbare redenering.

Een nieuwe, soberder levensstijl is volgens hem een noodzakelijke voorwaarde voor een gelukkiger samenleven met een optimum aan menselijk welzijn. De hedendaagse aan consumptie verslaafde burger moet als het ware geleerd worden om *af te kicken* en voortaan binnen bepaalde grenzen te leven: 'Zij moeten leren zich van een onbeperkt nageslacht en van onbepaalde consumptie en gebruik te onthouden.'¹⁹ Alleen op deze manier kunnen mensen op de lange termijn hopen op een vergroting van de leefbaarheid van het milieu en een toename van menselijk geluk.

Bovendien wil Illich, om een ecologisch verantwoorde maatschappij te bereiken, het wetenschappelijk onderzoek radicaal anders inrichten. Hij laat zien dat het huidige wetenschappelijk onderzoek in het bijzonder is gericht op het realiseren van doorbraken naar een meer efficiënte en goedkopere productie, met als doel de consumptie verder te doen toenemen. Hij pleit voor vormen van openbare wetenschappelijk research waarbinnen de nadelige gevolgen van het gebruik van de moderne werktuigen wordt onderzocht.

Het zal er naar zijn idee in de toekomst vooral om gaan om de nadelen van techniekgebruik effectief tegen te gaan en de werktuigen ondergeschikt te maken aan de werkelijk behoeften van de mens. Hij stelt: 'Wat we nodig hebben is rationeel onderzoek volgens de dimensies waarbinnen de technologie door concrete gemeenschappen gebruikt kan worden om hun aspiraties uit te voeren, zonder gelijkwaardige aspiraties van anderen te frustreren.'²⁰ Dit kan er volgens hem toe leiden dat de mensen vrijwillig en collectief besluiten om bijvoorbeeld het supersonische verkeer per vliegtuig af te schaffen om het milieu te beschermen, net als het gebruik van benzineauto's, dieselmotoren en dergelijke.

In hoeverre relevant en leerzaam?

In hoeverre zijn de ecologische analyses van Illich nog altijd relevant en leerzaam voor de moderne tijd? Een groot deel van zijn werk had ik vele jaren geleden al eens eerder gelezen, maar bij het rustig herlezen van zijn werk voor dit Oikosartikel was

ik aangenaam verrast door de leesbaarheid en actualiteit. Toegegeven, sommige denkbeelden van Illich zijn in een aantal opzichten natuurlijk door de moderne ontwikkelingen achterhaald. Uiteraard kon hij nog geen besef hebben van het broeikas-effect, de dreigende klimaatverandering, het smelten van de ijskappen en de grenzeloze verspreiding van giftige, onafbrekbare stoffen op wereldschaal. Noch kon hij weten dat in onze tijd de ozonlaag gevaarlijk dun is geworden of dat steeds meer belangrijke grondstoffen zoals olie, gas, en verschillende metalen uitgeput dreigen te raken.

Net zo min kon hij in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw al betrouwbaar inschatten dat in veel hedendaagse ontwikkelingslanden het teruggaan naar conviviale werktuigen inmiddels toch een enigszins gepasseerd station lijkt. Men denke bijvoorbeeld aan de opkomst van de auto als vervoersmiddel in India, China, en Brazilië, nu de koopkracht van de middenklassen in die landen sterk aan het stijgen is. De optimistische verwachting dat men dit proces zou kunnen doorbreken, en dat mensen geheel vrijwillig tot het inzicht zouden komen dat alleen het gebruik van conviviale werktuigen - zoals de fiets - meer welzijn en geluk brengt, is toch heden ten dage veel moeilijker over te brengen dan Illich indertijd kon inschatten.

Toch zijn er geen redenen om teleurgesteld te raken door zijn ecologische analyses. Zo is het heel treffend dat Illich zijn hele vertoog over duurzaamheid opbouwt vanuit de situatie van de derde wereld en de ontwikkelingen die daar de laatste decennia gaande zijn. De gevolgen van de opkomst van de moderne werktuigen voor de levensstijl in de arme én rijke landen worden door hem messcherp ontleed. Een groot aantal moderne groene filosofen en wetenschappers richt zich nog altijd voornamelijk op de milieuverniegende ontwikkelingen in de rijke westerse wereld, maar Illich hanteert in zijn artikelen en boeken een veel breder *wereldperspectief*. Hij verheldert bovendien op originele wijze dat er – hoe men het ook wendt of keert - een directe samenhang bestaat tussen het milieubederf in het welvarende westen en de achteruitgang van natuur en milieu elders op aarde.

Een krachtig aspect van zijn visie is ook dat Illich geen genoegen neemt met oppervlakkige analyses van het milieuprobleem, maar tracht tot de diepere maatschappelijke wortels ervan door te dringen. Hij stelt de vernieuwende vraag in hoeverre ecologische problemen ingebakken zitten in de manier waarop wij onze werktuigen gebruiken en hoe wij omgaan met technologie in het algemeen. Vervolgens laat hij zien dat écht radicale (*radix* betekent wortel) maatregelen op dit vlak absoluut onontkoombaar zijn. Net als bijvoorbeeld de libertaire Amerikaanse denker Murray Bookchin neemt hij afstand van de milieustrategie die in de jaren negentig in de moderne westerse wereld – en ook in de lage landen - dominant is geworden. Dat is de benadering van *ecologische modernisering*, die de bestaande maatschappelijke ordening als gegeven beschouwt en waarin wordt geprobeerd om met technologische middelen en een voorzichtig stappenbeleid de ergste vormen van milieuvervuiling en -degradatie tegen te gaan.²¹ Van dit pragmatische en op kleine veranderingen gerichte milieubeleid hoeft men volgens Illich (en Bookchin) weinig te verwachten, omdat de werkelijke oorzaken van het milieubederf niet worden weggenomen.

Ook overtuigend is zijn analyse dat in de moderne tijd het evenwicht tussen de mens en de biosfeer op *meerdere* niveaus verstoord is geraakt. Illich geeft de

Hoge snelheden voor iedereen betekent dat iedereen minder tijd heeft voor zichzelf: de hele maatschappij besteedt een groeiend stuk van haar tijdsbudget aan het verplaatsen van mensen.

voorkeur aan het ontleden van de vele dimensies van de milieuproblematiek en pleit voor een herstel van de uiterst complexe, *veelvoudige evenwichten* die in de moderne industriële maatschappij verstoord zijn geraakt. Hij redeneert ook niet in termen van groei, expansie en accumulatie, maar in termen van evenwicht, stabiliteit en *beperking*. Hij ontwikkelt het diepere inzicht dat ecologische problemen uiteindelijk voortvloeien uit de ongelimiteerde groeitendensen van productie en consumptie in het huidige kapitalistische marktsysteem. Hij beargumenteert op plausibele wijze dat er onherroepelijk een breuk met deze groeitendensen zal moeten plaatsvinden en gaat op zoek naar een maatschappij die in economisch, ecologisch, en sociaal opzicht fundamenteel in balans of harmonie verkeert.

Ook kon ik mij niet meer precies herinneren dat Illich in zijn oeuvre op een dergelijk diepgaande en uitgebreide wijze aandacht heeft besteed aan de rol van consumptieverlaging. Hij ziet scherp in dat in essentie natuur- en milieuvernieting een gevolg zijn van de hebzucht van mensen, hun verslaafdheid aan een toenemende consumptie van goederen en diensten, en ook van afgunst. Nog altijd zitten veel burgers gevangen in de bekende val van *keeping up with the Joneses*, het willen bijblijven met hun burens, familie en vrienden. En daar komt nog bij dat mensen steeds vaker geneigd zijn om hun eigen consumptiemogelijkheden voortdurend te vergelijken met die van de hoogste inkomensgroepen in de westerse wereld: *the rich and famous*.²²

Illich toont aan dat het grootste deel van de huidige consumptieve behoeften doelgericht wordt opgewekt door het productiesysteem zélf, dat consequent is ingesteld op het voortdurend vergroten van het aanbod en het constant aanwakkeren van de koopkrachtige vraag. De economie zou de aandacht stelselmatig moeten richten op de productie van kwalitatief hoogwaardige, conviviale *gebruiksgoederen* die repareerbaar en herbruikbaar zijn, in plaats van op *verbruiksgoederen* met ingebouwde veroudering en slijtage.

Maar het meest relevant en leerzaam om nader te bestuderen, zijn in mijn optiek Illichs kritische beschouwingen over de rol van technologie in de samenleving in het algemeen, en zijn stelling dat hogere snelheden en het opjagen van de productie uiteindelijk leiden tot een toenemend tijdgebrek bij de mensen.

Werktuigen en technologie moeten naar Illichs idee ondergeschikt gemaakt worden aan de behoeften van de mens en aan de voorwaarden die de natuurlijke leefomgeving stelt. Hij verklaart op verhelderende manier dat men met grootschalige, gecompliceerde en ondoorzichtige technieken buitengewoon voorzichtig moet omgaan, omdat deze talloze ongewenste neveneffecten veroorzaken en niet door gewone burgers zijn te begrijpen en te besturen. Zijn voorkeur voor kleinschalige, relatief eenvoudige en overzichtelijke technieken is terug te voeren op de redenering dat deze wél te begrijpen en doorzien zijn en geschikt zijn om directe zeggenschap over uit te oefenen. Door het invoeren van conviviale, aangepaste technieken is men in principe niet meer afhankelijk van experts en kunnen de leden van de gemeenschap de macht over de werktuigen terugkrijgen.²³

En ronduit fascinerend zijn de ideeën van Illich over hoe nutteloos het is om de snelheden en de economische productie steeds maar weer verder op te voeren. Hij was een van de eerste denkers die wees op de *verborgen kosten* van hogere snelheden: de tijd die direct en indirect wordt gebruikt ter voorbereiding van de verplaatsing, de arbeidstijd die nodig is om te kunnen deelnemen aan al dat snelle verkeer, de ruimte die snelle voertuigen verslinden, en de maatschappelijke en ecologische kosten van hogere snelheden.

Op dit terrein kunnen de vele politici en andere beleidsmakers in Nederland en België die tot in het oneindige het auto- en vliegtuigverkeer willen bevorderen, nog veel van hem leren. Volkomen terecht argumenteert Illich als volgt: 'Hoge snelheden voor iedereen betekent dat iedereen minder tijd heeft voor zichzelf, omdat de hele maatschappij een groeiend stuk van haar tijdsbudget besteedt aan het verplaatsen van mensen.'²⁴

Ook een hoge economische productie leidt volgens hem tot een fundamenteel tijdgebrek. Het kost steeds meer tijd om goederen en diensten te consumeren, men moet langer werken ten behoeve van die hogere productie en men is geneigd om minder tijd te besteden aan heel eenvoudig (en ontspannend) nietsdoen en aan *ogenschijnlijk* niet-productieve bezigheden. De moderne burgers proberen tegenwoordig hun tijd zo *winstgevend* mogelijk in te richten, waardoor steeds minder tijd en ruimte overblijft voor uiterst belangrijke niet-productieve activiteiten, zoals aandacht voor elkaar en het geven van wederzijdse hulp en steun. Daarnaast is er de vaste tendens dat naarmate de snelheid toeneemt - denk bijvoorbeeld aan werken achter de computer en het toenemende e-mailverkeer - de levenspatronen steeds dwingender worden aangepast. Mijn studenten en vrienden verwachten bijna vanzelfsprekend dat je onmiddellijk een antwoord per elektronische snelweg terugstuurt - niet voor niets wordt juist deze term gebruikt.

Afronding

Met al deze waardevolle inzichten in de menselijke conditie liet Ivan Illich een belangrijke erfenis achter. Ik had voor het schrijven van dit artikel eigenlijk niet het vermoeden dat in het bijzonder zijn ideeën over de verhouding tussen de mensen en hun werktuigen, en de volkomen nutteloosheid van het opvoeren van de snelheden in onze maatschappij, nog altijd zo buitengewoon betekenisvol zouden zijn.

Mede rekening houdend met het feit dat zijn voornaamste inzichten dateren uit de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, is het veelzeggend dat de meeste van zijn denkbeelden hun zeggingskracht niet hebben verloren.

Sterker nog, wie echt geïnteresseerd is in radicale analyses en diepgaande voorstellen wat betreft de effectieve bescherming van natuur en milieu in onze tijd, kan eigenlijk niet om het bestuderen van de inspirerende inzichten van Ivan Illich heen.

Hoge snelheden voor iedereen betekent dat iedereen minder tijd heeft voor zichzelf: de hele maatschappij besteedt een groeiend stuk van haar tijdsbudget aan het verplaatsen van mensen.

Bio

Marius de Geus doceert politieke filosofie en rechtstheorie aan de universiteit van Leiden. Hij publiceerde verschillende boeken over ecologie en politiek.

Noten

1. Ivan Illich, *Energieverbruik en Maatschappelijke Tegenstellingen*, Het Wereldvenster, Baarn, eerste druk 1973, gebruikte versie tweede druk, 1980, pp. 16-18.
2. Ibid., p. 37.
3. Ibid., pp. 31-32.
4. Ibid., pp. 52-56.
5. Ivan Illich, *Naar een Nieuwe Levensstijl*, Het Wereldvenster, Bussum, eerste druk 1973, gebruikte versie vijfde druk, 1981, p. 77.
6. Ibid., pp. 76-125.
7. Ibid., p. 82.
8. Ibid., p. 11.
9. Ibid., pp. 112-113.
10. Ibid., p. 123.
11. Ibid., p. 93.
12. Ibid., pp. 30-31.
13. Ibid., p. 29.
14. Ibid., p. 30.
15. Ibid., pp. 66-68.
16. Ibid., p. 114.
17. Ibid., p. 83.
18. Ibid., p. 75.
19. Ibid., p. 100.
20. Ibid., p. 117.
21. Zie ook Marius de Geus, *The End of Over-consumption: Towards a Lifestyle of Moderation and Self-restraint*, International Books, Utrecht, hoofdstukken 1-3.
22. Zie ook Juliet Schor, *The Overspent American; Why we want what we don't need*, Basic Books, New York 1998, Introduction.
23. Zie ook Anthony Weston, 'Ivan Illich and the Radical Critique of Tools', in "Research in Philosophy and Technology", no. 9, Jai Press, London 1989, pp. 171-182, en het zeer diepgaande boek over de filosofie van technologie door Albert Borgman, *Technology and the Character of Contemporary Life*, University of Chicago Press, 1984.
24. Ivan Illich, *Energieverbruik en Maatschappelijke Tegenstellingen*, p. 46.