

De wetten van het leven

Weinig dingen zijn leuker dan het leven te typeren in wetmatigheden, liefst in de vorm van 'one-liners'. De bekendste is wel de wetmatigheid dat alles in het leven om sex draait. Als dat zou kloppen dan worden we in veel van wat we doen (en laten) geleefd door de hormonen die ons door de keel gieren. Dat is weliswaar heel biologisch, maar daar wil ik het nu niet over hebben.

Nog zo één: alles in het leven draait om het maken van keuzes. Daar zit wat meer zelfwerkzaamheid in besloten, hoewel die keuzes ook weer beïnvloed kunnen worden door aangeboren factoren. Maar inderdaad: veel van wat we doen (of laten) blijkt het gevolg van een keuze. Sta ik vandaag op of blijf ik in bed? Gaan we van de zomer naar Spanje vliegen of door het Lake District fietsen? Gaan we überhaupt wel weg? Zullen we vanavond Chinees halen of naar de Griek gaan? Pak ik de fiets naar het museum of toch maar de auto? Of de metro? Neem je nog een biertje of stop je er mee?

De duif van de voorpagina van het vorige Straatgrasnummer moet voor de keuze hebben gestaan: bouw ik géén nest of er toch maar één van dat vreselijke ijzerdraad? De keuze is uitgevallen in het voordeel van wél bouwen. Die keuze zal niet geheel ongedwongen zijn geweest, want zo'n beest moet op een gegeven moment letterlijk zijn (haar) ei kwijt. Er zijn dus bijna altijd factoren die ons bij het maken van een keuze in de ene of de andere richting sturen. De keuze tussen Chinees halen of naar de Griek gaan kan worden beïnvloed door het gegeven dat je geen zin hebt om na afloop nog te moeten afwassen (voordeel voor de Griek) of door de inhoud van de portemonnaie (voordeel voor de Chinees).

De keuze - waar ik dagelijks mee wordt geconfronteerd - tussen per fiets, per auto, of per metro naar het museum gaan, wordt door vele factoren gestuurd. Als het regent is de keuze voor de fiets niet voor de hand liggend, want aan regen heb ik een gruwelijke hekel. Als het droog

is, is de auto minder prettig want van de 15 minuten die de reis kost worden er zeker 10 nagelbijtend en neuspeuterend voor het stoplicht doorgebracht. Erg onaantrekkelijk. De metro duurt ook een kwartiertje: gemiddeld 4 minuten wachten, 6 minuten staan tussen halfuitgeslapen medeschepsels en daarna 5 minuten lopen, en vooral die middelste tijdsspanne stoot nogal af.

Je past je dus aan aan de invloed van de keuze-factoren. Dat deed die duif ook, want aanpassen is de beste manier om te overleven. Geen takjes voorhanden? Dan maar een nest van ijzerdraad. Voortdurende aanpassing aan de heersende omstandigheden is dus ook een levensvullende bezigheid (en daarmee hebben we de derde wetmatigheid te pakken: het leven is een kwestie van voortdurend aanpassen). Soms leidt dat tot interessante gevolgen. Onlangs stond in de krant dat er in Rotterdam zo weinig gefietst wordt. Terwijl in Amsterdam 25 % van de verplaatsingen binnen de stad per fiets geschieden, is dat percentage in Rotterdam maar 19. Eén op de vier Amsterdammers fietst, terwijl wij in Rotterdam nog niet eens in één op de vijf gevallen de fiets pakken. Hoe kan dat nou? vraag je jezelf dan af. Het zal toch niet zo zijn dat de genetische samenstelling van de gemiddelde Amsterdammer anders is dan die van de Rotterdammer, althans waar het op fietsen aankomt. Hier moet dus sprake zijn van een keuze-beïnvloedende factor. Dat zal het klimaat vast niet zijn, en ook de voortdurende verkeersverstoppingen niet. In beide steden is evenveel kans om met je band in een tramrail te raken, de bejegening van de fietser door de automobilist is overal even stuitend, en de afstand Ommoord - Coolsingel verschilt niet wezenlijk van Buitenveldert - Damrak.

Waarom fietsen we hier dan zo weinig? Dat is een gevolg van aanpassing. De Rotterdamse fietspaden zijn van een zó droevige kwaliteit dat je er wel drie keer over nadenkt alvorens tóch te gaan fietsen. Klepperende tegels, verzakte



reparaties, putten die 10 cm lager liggen dan het wegdek, ontbrekende bestrating. Het fraaiste is onlangs bij de Leuvehavenbrug gepresteerd. Als je daar aan komt fietsen dan blijkt vlak voor de brug het fietspad van plaats te verspringen. Je moet dan de fiets ca. anderhalve meter in loodrecht zijwaartse richting verplaatsen, de brug overfietsen, en vervolgens weer in loodrecht zijwaartse richting terug naar het fietspad. Een vrije keuze is hier niet, want bij het oprijden van de brug is het alternatief een botsing met een

lantaarnpaal, en bij het verlaten van de brug de vermorzeling door een auto.

Zo blijkt dus hoe de overheid te weinig gebruikt maakt van de beide biologische wetmatigheden dat het leven wordt bepaald door keuzes (auto versus fiets) en door aanpassingen (dan toch maar liever de auto, da's veiliger). De door diezelfde overheid aangelegde 'afwerkplekken' aan de Keileweg zijn alleen maar voor auto's geschikt, dus over de eerst genoemde wetmatigheid is wel nagedacht, zij het maar half.

Voor de derde maal een Reuzenstrandschelp aangespoeld op Terschelling

door
Frans de Jong

In de week van 12 tot 19 april 1997 bezochten Justa Verschuren en schrijver dezes Terschelling met het doel de totale Noordzeekust van het eiland af te speuren naar schelpen en andere zeedieren. Natuurlijk ontbrak op onze wandelingen ook de tocht naar paal 30 op de Boschplaat niet. Op 17 april 1997 vonden wij tussen paal 23 en 24 in de vloedlijn een klep van een extreem grote strandschelp, die ik meteen herkende als *Spisula solidissima* (Dillwyn, 1817).

Buitengewoon toeval

De reden dat deze zeer bijzondere schelp in mijn geheugen gegrift staat, hangt samen met een buitengewoon toeval. Op 25 december 1982 spoelde een levend exemplaar van deze soort aan op Terschelling, bij paal 17. Dit dier werd door de vinders overgebracht naar het aquarium van het Centrum voor Natuur en Landschap in West-Terschelling. In deze week, nu bijna 15 jaar geleden, was ik met een aantal vrienden eveneens op Terschelling en de 26e bezochten wij nietsvermoedend het aquarium, alwaar wij oog in oog (bij wijze van spreken) kwamen te staan met deze reusachtige tweekleppige schelp van ruim 16 cm lang en 6 cm dik. Dit beest woog 650 gram. Deze confrontatie heeft blijkbaar indruk op mij gemaakt.

Het exemplaar dat wij op 17 april 1997 vonden is een linkerklep met de afmetingen van 134x94x28 mm. Het dier waartoe deze schelp behoorde, is waarschijnlijk onlangs dood gegaan, want de buitenzijde van de schelp is nog bedekt met periostracum (opperhuid), dat vrij gemakkelijk wegslijt wanneer de schelp over de bodem wordt getransporteerd.



Twee maal eerder

Voor zover ik heb kunnen nagaan is *Spisula solidissima* tot op heden nog slechts twee maal eerder op Terschelling en nergens anders in Nederland gevonden. Ik beschreef u reeds de vondst in 1982. Uit geraadpleegde literatuur blijkt verder dat zich in de collectie van de heer A. Stiva een

Reuzenstrandschelp *Spisula solidissima*, ongeveer de helft van de ware grootte.

(overgenomen uit: Morris, P.A., 1973 - A Field Guide to Shells of the Atlantic and Gulf coasts and the West Indies -

Houghton Mifflin Company, Boston)