

„De vraag of er ergens een zebra pad komt, is niet louter een technische keuze, maar het resultaat van een maatschappelijke vraag: wat vinden we eerlijk?“



FOTO ARY GROENEVELD / STADSARCHIEF ROTTERDAM

Vanwaar die ongelooflijke haast?

VERKEER De auto heeft het voor het zeggen op straat, snelheid gaat voor veiligheid. Maar dat is een keuze. Volgens het boek *Het recht van de snelste* kan het ook anders.

Door onze medewerker **Tracy Metz**

Van fietssnelweg tot 'frietzak', van woonerf naar leefstraat. Voor het boek *Het recht van de snelste* heeft Thalia Verkade, journalist bij *De Correspondent*, een lange weg afgelegd: in de auto, op de fiets en in de trein. Samen met Marco te Brömmelstroet, hoogleraar Urban Mobility Futures aan de Universiteit van Amsterdam maar beter bekend als 'de fietsprofessor', ging ze op zoek naar het antwoord op de vraag: van wie is de straat? En hoe is het zo gekomen dat efficiëntie, snelheid en doorstroming allesbepalend zijn? We kunnen toch ook kiezen om veiligheid, leefbaarheid en schone lucht voorop te zetten?

Het boek is een levendige reportage waarvoor Verkade door het land op pad gaat en veel verschillende mensen spreekt. Met Te Brömmelstroet voert ze onderwijl een lopend gesprek, vaak via Twitter, over wat ze allemaal ziet en hoort en haar oprechte verbazing erover. Ondanks de ondertitel 'Hoe ons verkeer steeds asociaal werd' is het boek geen manifest tegen de auto. De auteurs plaatsen wel vraagtekens bij de keuzes die we maken om tegen hoge kosten, ook aan mensenlevens - zo veel ruimte aan de auto te geven. Maar het is vooral een pleidooi om te bedenken hoe het anders kan, om niet blind mee te gaan in de verkeerskundige aannames die onze straten en wegen hebben gevormd. Een pleidooi, kortom, voor betrokken burgerschap.

Behalve wetenschapper is Te Brömmelstroet ook zo'n burger. Hij is recentelijk met zijn gezin verhuisd naar een nieuwbouwwijk in Ede. Alles werd er vanzelfsprekend ingericht volgens de vigerende richtlijnen: 17 parkeerplaatsen per 10 woningen, bijvoorbeeld. „Dat is 4,5 voet-

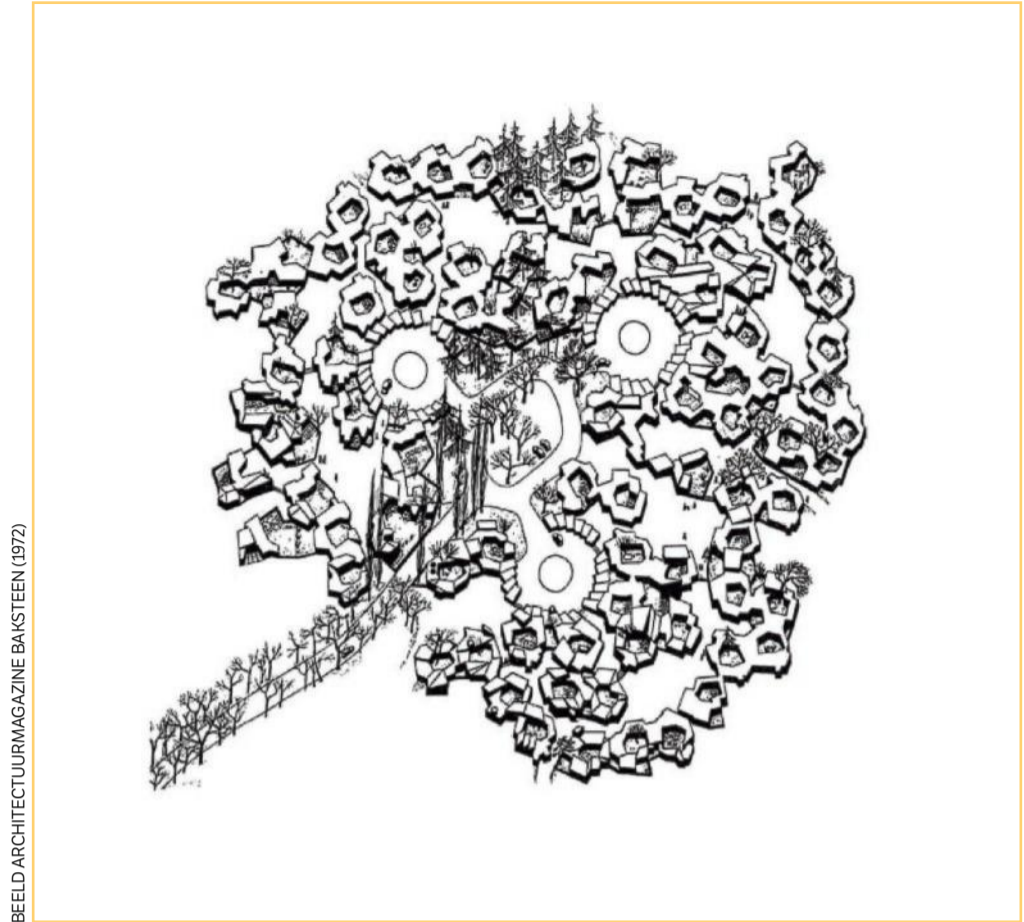
balvelden aan ruimte voor parkeerplaatsen”, zegt hij in een interview. „Terwijl we hier op 5 minuten lopen zitten van een intercystation met vier keer per uur rechtstreekse treinen naar Utrecht en Amsterdam.“

Aan de parkeernorm kon hij niets meer veranderen, maar aan de inrichting van het schoolplein wel. Daar was een kiss-and-ride gepland die de helft van het plein in beslag nam. „Er bleef per schoolkind 3 vierkante meter over. Dat krijgt een biologische kip ook.“ Na vele gesprekken met burens, school en gemeente, en zelfs een persoonlijk rondje deur-tot-deur vlak voor de stemming, is besloten tot een pilot waarbij de kinderen ieder 6 vierkante meter krijgen. „Zelfs de oorspronkelijke tegenstanders vinden dit inmiddels een beter idee. Maar de richtlijnen van de verkeerskundigen zijn een eigen leven gaan leiden. Als je zegt: het kan ook anders, beter, dan ben je een lastige activist die tegen de norm in gaat.“

Hoe is het zover gekomen? Met de introductie van de auto werd snelheid allesbepalend in het verkeer, zegt Thalia Verkade. „Sinds de jaren 20 is in de VS een voetganger op de weg een 'jaywalker' - iemand die plaats moet maken.“ In Nederland moeten voetgangers sinds 1936 zich aan de wetten van het snelverkeer houden. „Dat is ons jaywalker-moment geweest.“

De vraag of er ergens een verkeerslicht komt, of haaiantanden, of zoals vroeger een klaarover: bij Verkade daagt tijdens haar zoektocht het besef dat dit niet louter technische keuzes zijn, maar het resultaat van een maatschappelijke, politieke, morele vraag. „Het gaat erom: wat vinden we eerlijk in het verkeer, wie heeft er de meeste rechten.“

Die abstracte vraag leidde tot emotionele ge-



BEELD ARCHITECTUURMAGAZINE BAKSTEEN (1972)

sprekken, bijvoorbeeld met haar eigen vader. Hoe zat het met dat litteken op zijn knie? Blijkt dat hij als kind voor de ogen van zijn vader is geschept op een drukke weg in zijn woonplaats. Als zijn dochter in de kranten van dat jaar naar een bericht erover gaat zoeken, blijkt dat tientallen kinderen hetzelfde overkwam. In al die korte berichten stonden woorden als 'tragisch', maar ook dat de slachtoffers 'onvoorzichtig' waren geweest. Nergens werd er tussen al die ongevallen een verband gelegd.

Te Brömmelstroet bleek zelf ook al dertig jaar groot verdriet met zich mee te dragen, over zijn vriendje Dion die voor zijn ogen door een auto werd geschept en gedood. Voor het eerst praat hij er nu over. „Ik heb me lang schuldig gevoeld.“ Vorig jaar kwamen er in Nederland 661 mensen om in het verkeer.

Net spreuwen, die Nederlandse fietsers

Verkade viel van de ene verbazing in de andere. „Het verkeer maakt zo'n vanzelfsprekend deel uit van mijn bestaan dat ik nooit had stilgestaan bij de vraag hoe het precies werkt, en hoe het zo gekomen is. Nu ben ik juist verbaasd dat ik het me nooit eerder heb afgevraagd.“

Zo'n moment deed zich voor bij een vergadering van de gemeente Amsterdam over de 'frietzak'. Dat is een fietspad met verkeer in beide richtingen op een druk punt vlakbij het Waterlooplein in Amsterdam. De wachtende fietsers (voorgesteld dat ze wachten...) kunnen zich breed opstellen, waarna, als iedereen met een verschillende snelheid optrekt, het pad smal toeloopt. Iemand die out of the box dacht, had namelijk ontdekt dat de fietsers eerder bereid waren te wachten als ze zich naast elkaar konden opstellen. Logisch, dacht Verkade, wat is hier nou eigenlijk zo bijzonder aan? „In de wereld van de mobiliteit zijn de richtlijnen heilig”, antwoordde Te Brömmelstroet. „Het vergt moed om daarvan af te wijken.“

Ondanks het sterke aandeel van de fiets in het Nederlandse verkeer is het recht van de snelste toch bepalend. Het uitgebreide netwerk van fietspaden - 37.000 kilometer, waarop we nationaal meer dan een kwart van onze ritten afleggen, wordt volgens dezelfde richtlijnen ontworpen als de autowegen. Terwijl we ons heel anders gedragen op de fiets. „Net een zwerm spreuwen, de Nederlandse fietsers”, zegt Te Brömmelstroet. „Dat is mogelijk doordat de meeste fietsers hier rechtop zitten. Daardoor kunnen we elkaar aankijken en in een flits met elkaar onderhandelen.“ Met de toenemende

populariteit van de elektrische fiets ziet hij de fiets de weg gaan van de auto: alles op snelheid en doorstroming gericht, in plaats van op spelen en ontmoeten. „De straat is nog steeds een buis voor het verkeer, maar dan op twee wielen.“

Als de taal een spiegel van de ziel is, is ze ook een spiegel van het wegennetwerk. Verkade: „Dit boek begon toen ik Marco ging interviewen over fietssnelwegen. Die waren toch de evidente oplossing voor het fileprobleem? Hij zette dat denken meteen op z'n kop. Waarom spreken we van een fietssnelweg, vroeg hij, en niet van een 'doorfietsroute', of een 'relaxroute' met bankjes en bramenstruiken waar je onderweg wat kunt plukken?“

In het boek geeft ze diverse voorbeelden van hoe taal ons denken stuurt. Als je de verkeers-trog de Westblaak in Rotterdam 'Blaakpark' noemt, kan je je ineens voorstellen dat het een flaneergebied zou kunnen worden - er staat al een skatepark in de middenberm. De IJtunnel is tijdens de Dam tot Damloop niet afgesloten, nee, die is juist geopend voor de hardlopers.

„Steekt een hert de weg over? Of loopt de weg dwars door zijn bos heen?“

Aantal auto's blijft groeien

Er is toch al een kentering gaande in het denken over de plek die de auto mag innemen? Leefstraten, *shared space*, de straten waar de auto 'te gast' is? Parkeerplaatsen wijken voor groen? In de nieuwe wijk Haven-Stad in Amsterdam wordt de parkeernorm slechts drie auto's per tien huishoudens, in Merwedekanaalzone in Utrecht zal er helemaal geen ruimte zijn voor auto's boven de grond. Het gaat toch de goede kant op?

Mwah, zegt Te Brömmelstroet, allemaal niche. „Het aantal auto's blijft groeien, nu 12,7 miljoen. Het snelwegennet wordt steeds verder uitgebreid, al weten we allang dat die alleen maar meer verkeer aantrekt.“

Onverwachts bood corona een blik op een andere mogelijke toekomst. „De lockdown gaf ons een nieuwe kijk op onze omgeving”, zegt Verkade. „Ineens konden de kinderen wel op straat spelen. Ineens gingen we zelf rustig buiten zitten en raakten we met de burens in gesprek. Corona heeft aangetoond dat het anders kan. We kregen juist die andere blik op de straat waar ik in dit boek voor pleit.“

Te Brömmelstroet: „De olifant is even uit de kamer, en nu valt ons het vale tapijt en het verwaarloosde behang op. Maar hoelang blijft die herinnering hangen als de olifant weer stampend zijn oude plek opeist?“

Een illustratie van een bloemkoolwijk, opgebouwd uit woonerven, door Niek de Boer.



Het Recht van de Snelste: Hoe ons verkeer steeds asociaal wordt. Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet. De Correspondent, 264 blz, 20 euro.

Te Brömmelstroet is donderdag 23/7 te gast in de livecast van Pakhuis de Zwijger 'From Now On'. Zie: de-zwijger.nl.