

Het recht van de snelste, hoe **ons verkeer** steeds asocialer werd

Niet efficiency, maar rechtvaardigheid zou centraal kunnen staan. Dit is het inzicht van hoogleraar Marco te Brömmelstroet. Hij tweet onder de naam Fietsprofessor. De relatie tussen fiets en inzicht? “De fiets is een perfecte lens om mobiliteit beter te begrijpen. En rechtvaardigheid, zou het uitgangspunt kunnen zijn van het denken en taalgebruik van (vak)mensen in het algemeen en in het brede vakgebied ‘mobiliteit’ in het bijzonder.”

Nettie Bakker

Samen met Thalia Verkade van De Correspondent schreef hij het boek “met misschien een wat scherpe titel”: ‘Het recht van de snelste, hoe ons verkeer steeds asocialer werd’ [*]. In dit boek zoeken beiden naar het antwoord op de vraag: ‘Van wie is de straat?’. Ze ontdekken dat de logica van het (auto)verkeer onze publieke ruimte heeft overgenomen. Niet zo best, stellen ze, maar ze laten ook zien dat een radicaal andere inrichting mogelijk is. Stap 1: word je bewust van het wereldbeeld, de uitgangspunten, de kaders en aannames. Kloppen die nog wel? En de richtlijnen die voor waar worden aangenomen, zijn die nog relevant? “Leg ze eens langs een andere lat, bijvoorbeeld die van rechtvaardigheid, en begin dan pas aan je opdracht.”

Vier mijlpalen telt Te Brömmelstroets 2020: de verschijning van ‘Het recht van de snelste’ en de inmiddels al gelanceerde digitale opleiding (MOOC) ‘Unraveling the Cycling City’ [*] die iedereen gratis kan volgen. Tegen een kleine vergoeding kan na vijf weken examen worden gedaan voor een academisch certificaat ‘Stedenbouw en mobiliteit vanuit de fiets’. Inmiddels zijn er al 1200 professionals en geïnteresseerden begonnen aan de cursus. Derde mijlpaal is, onder voorbehoud, zijn oratie op 5 juni [*] en ten slotte hoopt hij nog een aanvullend e-book te publiceren als bijlage bij ‘Het recht van de snelste’. Dit boek schreef hij tijdens zijn sabbatical waarin hij zich verdiepte in de vertaling van denken naar taal en specifiek naar vaktaal.

Vastgeroest wereldbeeld

Rode draad in alle mijlpalen is zijn visie én overtuiging dat we meer zouden moeten reflecteren op mogelijke systeemfouten in ons denken over verkeer. Te beginnen met de bewustwording dat we steeds vanuit een bepaald, vastgeroest wereldbeeld onze straten inrichten: “We zijn gewend om kentallen, richtlijnen en geldende normen als leidend uitgangspunt te nemen voor het ontwerpen van mobiliteitsoplossingen in onze openbare ruimte, maar we vergeten dat we die ooit ook *zelf* hebben opgesteld. En dat daar bepaalde wereldbeelden aan ten grondslag liggen. Dat kan dus gebaseerd zijn op principiële gedachten over efficiëntie, doorstroming en snelheid van voertuigen, of over rechtvaardigheid en de positie van de mens.”

“Als bijvoorbeeld onze minister heel makkelijk zegt: ‘Mensen willen nu eenmaal snel van A naar B’, dan is dat geen waardevrij startpunt van je beleid: het geeft een bepalende richting aan een visie op het inrichten en verdelen van de (vaak) schaarse fysieke ruimte. Met (in)direct effect op allerlei andere waardes. Ik probeer overigens geen concrete, alternatieve oplossingen en antwoorden op vragen over inrichting van specifieke fysieke ruimte te geven,” haast Te Brömmelstroet zich te zeggen, “want soms kan een fietssnelweg de beste optie zijn, maar soms juist niet. Het gaat erom dat we leren reflecteren op welk wereldbeeld en welke uitgangspunten bepalend zijn voor onze ingrepen in de bestaande en nieuwe infrastructuur. En daar dan *bewust* keuzes in te maken.”

“Mijn verhaal van bewustwording van je wereldbeeld kan weggezet worden als zweverig en esoterisch, juist omdat ik niet zover wil gaan om concrete voorbeelden en oplossingen te noemen. Maar daarmee wil ik voorkomen dat mijn verhaal gereduceerd wordt *tot* een voorbeeld of een nieuwe oplossing, in plaats van een aanzet om reflectiever te worden.” Te Brömmelstroet herinnert aan de lading die zijn vergelijking van fietsers met een zwerm kreeg.

Punt van ‘breken’

Voor het boek hebben Verkade en Te Brömmelstroet veel interviews gehouden. “Wat ons met name raakte was dat sommige vakmensen op een punt van ‘breken’ kwamen, en - zelfs met een snik - begrepen en erkenden dat ze in hun rol als professional principiële keuzes moesten maken waar ze zelf anders tegen aankijken: zo ontwerpen ze Kiss & Rides bij de voordeur van basisscholen, terwijl ze de auto juist zover mogelijk van de school willen houden zodat kinderen zelfstandig naar school kunnen en er veel meer veilige ruimte is om te spelen. Het gaat dus, vaak onbewust, over het verdelen van schaarse publieke ruimte. Dat vraagt om rechtvaardige keuzes, waarbij een verkeerskundige vaak al heel vroeg in het proces aan tafel zit. Waar is dan de input van bijvoorbeeld de gezondheidsdeskundige, of de kindspecialist? Ik durf zelfs een stap verder te gaan door te zeggen: ‘Je bent tenslotte medeverantwoordelijk voor de gevolgen van keuzes en daarmee ook voor de verkeersdoden die erdoor dagelijks vallen.’” >



‘Leer frustratie te herkennen en
te benoemen. Je moet daar
geen angst voor hebben.
Ik ben ook niet bang’

Marco te Brömmelstroet

“Mijn droom is dat niet alleen de oplossing, maar de inhoud van verkeerskunde politiek wordt,” zegt Te Brömmelstroet. Dat mensen een rechtvaardige mobiliteit en verkeersruimte opeisen bij hun bestuurders. Die brede doelgroep beogen Verkade en Te Brömmelstroet met hun boek te bereiken. Daarnaast zet Te Brömmelstroet zich de komende tijd, mede via interviews en masterclasses in om ook de vakwereld te bereiken met zijn boodschap.

Dit systeem loopt vast

Zijn droom wordt realiteit als vakmensen meer zelf mogen denken, zelf iets vinden, zelf gaan denken in mogelijkheden, in plaats van in gangbare ‘waarheden’ en vastgelegde normen. De noodzaak en urgentie hiervoor? “Het huidige systeem loopt vast. Niet alleen het mobiliteitsstelsel, maar het denksysteem daarachter. Kijk naar de maatschappelijke opgaven als vervanging infrastructuur, wonen, klimaat, energietransitie, circulariteit, leefbaarheid en gezondheid en zet daar de fysieke en financiële ruimte tegenover. De fiets komt daarin vaak voor als optimale oplossing, maar faciliteer je die vervolgens vanuit efficiëntie (zo snel mogelijk van A naar B) of vanuit leefbaarheid, sociale cohesie en gezondheid? Vorm je daar geen visie op dan loopt dit hele systeem alsnog vast, ook al zet je in op fiets.”

We zien allang niet meer hoe vastgeroest ons denken vaak is, vervolgt Te Brömmelstroet. Als we een kind op de weg zien, steekt het dan de weg over of doorkruist de weg zijn leefgebied? En wat zegt dat over je wereldbeeld? En vervolgens: hoe verhoudt een eventueel nieuwe visie hierop zich tot het bestaande hardnekkige systeem van schijnbaar onbetwistbare richtlijnen, normen en regels? Levert dat misschien

frustratie op? Te Brömmelstroet: “Ik hoop het. 10.000 gefrustreerde verkeerskundigen zou een eerste stap naar verandering zijn. Die frustratie kun je op een hoger niveau brengen door haar goed onder woorden te brengen en te communiceren naar je politieke eindverantwoordelijke; je eigen baas, je wethouder of bestuurder. Leer die frustratie te herkennen en te benoemen. Je moet daar geen angst voor hebben. Ik ben ook niet bang.”

‘10.000 gefrustreerde verkeerskundigen, zou een eerste stap naar verandering zijn’

Kinderstad als voorbeeld

Anders denken, onder meer door de gebruiker centraal te stellen, zal helpen om het vastlopen van het systeem te voorkomen, voorziet Te Brömmelstroet en illustreert dit alsnog met een voorbeeld: Het bestuur van Mechelen heeft zich uitgeroepen tot Kinderstad van België [*]. Dat is een voorbeeld van een alternatief wereldbeeld. In een Kinderstad verwacht de automobilist niet automatisch de hoogste aandacht en meeste ruimte. Mechelen heeft heel wat in petto voor kinderen: op zes locaties in de binnenstad zijn er kindvriendelijke installaties gekomen. Die moeten aanleiding geven tot spel als onderdeel van de openbare ruimte. De tijdloze, architecturale uitstraling ervan is ook erg belangrijk zodat deze goed aansluit op het openbaar domein. Deze installaties moeten (internationale) gezinnen aantrekken. Verder

zijn er 69 speelpleintjes, 5 speelbossen, verschillende parken en een verkeerstuin waar je kan spelen en leren.

Denk er eens over na, besluit Te Brömmelstroet. Welke Nederlandse stad stelt als eerste de unieke Nederlandse kwaliteit van zelfstandig naar je basisschool kunnen fietsen en wandelen centraal in het mobiliteitsbeleid? Dus niet meer jonge kinderen door de drukke ochtendspits loodsen, maar andersom!

Le Corbusier versus Constant: snelheid versus spelen

Marco Te Brömmelstroet attendeert op de vakgroep paper ‘Exploring velotopian urban imaginaries: ‘Where Le Corbusier meets Constant’, van Anna Nikolaeva en Samuel Nello-Deakin. Deze paper wil helpen om het nadenken over fietsen en mobiliteit op scherp te zetten. De auteurs beschrijven de toekomst van de fiets in de op snelheid en efficiëntie gerichte visie op mobiliteit van architect en stedenbouwer Le Corbusier en in de speelse en sociale visie van de Nederlandse kunstenaar Constant. De vergelijking van de vertaling van beide visies naar de inrichting van de openbare ruimte, maakt helder hoe een ander wereldbeeld tot een radicaal andere stad leidt. Naast verschillen zijn er op onderdelen ook raakvlakken en consensus [*].

Het boek ‘Het recht van de snelste’ is te bestellen via www.decorrespondent.nl/hetrechtvandesnelste. Op www.verkeerskunde.nl/spraakmakers vindt u dit artikel met relevante links [*]



Wie denkt aan de rechten van de traagste in het verkeer?