



‘In een eerlijke openbare ruimte heeft de auto niet de macht’

‘Wij zijn slaaf van de auto’

Marco te Brömmelstroet, hoogleraar mobiliteit en bekend als ‘de fietsprofessor’, uitte als keynote-spreker op het Future Green City-congres kritiek op de auto-gerichte openbare ruimte in Nederland. Hij stelt dat de dominantie van auto’s in onze straten mensen meer beperkt dan vrijheid geeft en sociale verbindingen ondermijnt. Vroeger waren straten plaatsen voor handel, spel en ontmoeting; nu moeten mensen zich massaal aanpassen aan de infrastructuur voor auto’s. Waarbij vooral kinderen de dupe zijn.

Auteur: Willemijn van Iersel

Een natuurlijk bos vervult vele functies, afhankelijk van wie er gebruik van maakt en met welk doel – van herten en wolven tot talloze vogels. Zelfs vanuit het perspectief van houtproductie biedt het natuurlijke bos mogelijkheden. Maar mensen vonden dat het efficiënter kon, en zo ontstond het productiebos: hoge, rechte naaldbomen zonder ruimte voor diversiteit of onderbegroeiing. Hoogleraar Urban Mobiliteit Marco te Brömmelstroet vraagt het publiek tijdens zijn lezing op het Future Green City-congres

hoe je in zo’n bos verstoppertje kunt spelen. Dat is een lastige opgave in een monotoon productiebos, tenzij je zelf lang en dun bent. Te Brömmelstroet stelt vervolgens de vraag: waar kun je meer hout oogsten, in een natuurlijk bos of een productiebos? Verrassend genoeg is het antwoord volgens hem: in een natuurlijk bos.

Nu denkt de lezer wellicht: maar hij is toch ‘de fietsprofessor’; waarom heeft hij het over bossen en houtproductie? Volgens Te

Brömmelstroet is de parallel met onze openbare ruimte treffend: uit naam van ‘vrijheid’ en ‘efficiëntie’ heeft de auto daarin een té dominante rol gekregen. Terwijl ruimtes met meerdere doelen vrijwel altijd beter functioneren. Dat geldt voor een bos, maar dus ook voor onze openbare ruimte.

Tijdwinst door de auto: nul

Tegenwoordig is de openbare ruimte volgens Te Brömmelstroet helaas vooral vóór en van de auto. Je zou kunnen denken dat we daardoor mobieler zijn geworden en sneller ter plaatse zijn, maar die gedachte is maar deels waar. Er is namelijk een ‘reistijdparadox’: ondanks de technologische vooruitgang besteden mensen consequent dezelfde hoeveelheid tijd aan reizen. We brengen evenveel tijd door met reizen, maar leggen simpelweg grotere afstanden af. In 1950 was dat gemiddeld 7 kilometer per dag tegenover 42 kilometer per dag in 2023. Wereldwijd besteden mensen gemiddeld ongeveer anderhalf uur per dag aan reizen.



En het erge is volgens Te Brömmelstroet dat we onze spontane sociale contacten kwijtraken. Hierdoor verblijven mensen steeds meer in hun eigen bubbel. Vroeger was de straat een plaats voor ontmoeting, tegenwoordig is die vooral functioneel. Maar het is er ook gevaarlijk; dat leren we onze kinderen al vroeg.

Watermanagement

Vanaf 1930 ontstond het probleem dat er steeds meer kinderen stierven door ongevallen met auto's. Daar moest een oplossing voor komen. Volgens Te Brömmelstroet werd die gevonden in het watermanagement. Als straten altijd zouden 'stromen', net als rivieren en rioleringen, dan is dat goed én efficiënt. Verstoppingen zijn dan ook uit den boze. 'Terwijl: hoe erg is dat nu als je even ergens moet wachten? We noemen dat dan "een verkeersinfarct". De keus voor zulk taalgebruik doet vermoeden dat is iets levensbedreigends gaande is, en dat het daarom uitermate belangrijk is om continu wegen te blijven bouwen.' Te

Brömmelstroet vindt het ook van de zotte dat je twee keer per uur op de radio kunt horen waar mensen in een auto aan het wachten zijn. 'Het leven bestaat toch uit heel veel momenten waarop je moet wachten?' Een ander uitgangspunt van de watermanager is dat alle weggebruikers strikt van elkaar gescheiden blijven. Spontane ontmoetingen behoren hiermee tot het verleden. Zo'n autogericht ontwerp van de openbare ruimte, waarin doorstroming en efficiëntie centraal staan, gaat volledig ten koste van de menselijke maat.

De oplossing

De oplossing ligt volgens Te Brömmelstroet in het stimuleren van nabijheid en kwaliteit in de stedelijke ruimte. In plaats van mobiliteit centraal te stellen, zou er meer aandacht moeten zijn voor een ontwerp waarin mensen en groen de ruimte krijgen. Hij noemt het voorbeeld van Parijs, waar burgemeester Anne Hidalgo werkt aan een '15-minutenstad' en een aanzienlijke vergroening doorvoert, met nieuwe stads-

FGC

Op het FGC, het Future Green City-congres in Utrecht, eind september, kwamen groen en grijs bij elkaar om te praten over de gezonde, groene en leefbare stad van de toekomst. Tijdens het vierdaagse congres waren er discussies, fieldtrips, fietstrips en uiteraard 'ouderwetse' lezingen. Hoogleraar Marco te Brömmelstroet was een van de keynotesprekers op de tweede dag van het FGC. Ouderwets was zijn lezing allerm minst. Door zijn leuke en losse manier van presenteren met een flinke dosis humor vloog het uur voorbij.

bossen en autovrije zones rondom scholen. (Hierover werd uitgebreid door een spreker die na Te Brömmelstroet op het programma stond.) Dit soort groene initiatieven bevordert niet alleen de kwaliteit van de leefomgeving, maar leidt ook tot zelfvoorzienende steden, waardoor de afhankelijkheid van de auto afneemt.

'Een autogericht ontwerp van de openbare ruimte, waarin doorstroming en efficiëntie centraal staan, gaat ten koste van de menselijke maat'

