

8 80cities: met een verwijzing naar Asmussen

September 2018 is Erik Asmussen overleden. De SWOV memoreerde dat “hij niet alleen zijn tijd vooruit was, maar dat hij ons de weg wees”. Hij werd na zijn pensionering inspirerende voorvechter van de Design for all gedachte in de openbare ruimte. Ik was in 1996 betrokken bij de presentatie van zijn professionele toegift “mens .. maat der dingen” waarin hij uitwerkte dat in het Duurzaam Veilig ontwerp meer oog moest komen voor de “functioneel kwetsbare” helft van de bevolking. Daarna werd hij ook tot de fusie in 2000 met VVN voorzitter van Kinderen Voorrang!

Bij de oprichting van MENSenSTRAAT in 2013 was dit gedachtengoed leidend bij de ontwikkeling van de Ouderennotitie. In 2015 bezocht ik het Nationale Fietscongres en de presentatie van Penàlosa bracht mij tot het schrijven van een bijdrage voor het project Blijf Veilig Mobiel (BVM). In Nederland begint inmiddels de 8 80cities gedachte aan te slaan. Mooi voorbeeld was het HappyStreets initiatief in 2016 in en met de gemeente Rotterdam.

Helaas verdween na beëindiging van het BVM-project in 2016 al deze “design for All” kennis. Gelukkig leent deze website zich voor onderstaande her-publicatie. Over straten en steden voor iedereen, jong en oud en nadrukkelijk uitnodigend voor de kwetsbaren. Inclusieve gezonde mobiliteit.



Peñalosa biedt inspiratie voor een menselijker verkeerssysteem

Nederland heeft behoefte aan een nieuw en vooral menselijker gebruik van de openbare ruimte, een menselijker verkeerssysteem voor de straten binnen de bebouwde kom. Een gebruik waarbij lopen en fietsen meer centraal staat. Om die discussie te voeden was Gil Peñalosa uitgenodigd als hoofdspreker op het Nationaal Fietscongres 2015. Moedig van de Fietsersbond om een spreker uit te nodigen die de voetganger voor de fiets plaatst bij het ontwerp (pedestrians should be in priority). Daarnaast een ontwerper die met zijn 8-80 Cities filosofie kwetsbaren, ouderen en kinderen een volwaardige (dignify)

plaats op straat wil geven. Tijdens zijn bezoek aan Nederland was Gil Peñalosa verder ook verbaasd dat de trottoirs (sidewalks) zo vaak versperd waren en dat er geen professionele organisatie is die opkomt voor de belangen van de voetgangers.

Eigenlijk treedt hij daarbij in de voetsporen van Erik Asmussen, ooit hoogleraar verkeersveiligheid, die na zijn pensionering bij de SWOV het concept van de Nieuwe Normmens introduceerde, de kwetsbare mens die centraler zou moeten staan bij het ontwerp van de straat. Dat bracht Asmussen in de praktijk door tot de fusie met VVN voorzitter van de stichting Kinderen Voorrang! te worden en daarmee ging ijveren voor o.a. lagere snelheden binnen de bebouwde kom.

Gil Peñalosa, één van de meest vooraanstaande stedenbouwers van de wereld, hield naast zijn keynote aan het begin van het Nationaal Fietscongres een inspirerende sessie over het leefbaar maken (en houden) van onze steden. Dit aan de hand van zijn 8-80 Cities filosofie, die pleit voor een stedelijke omgeving die ontworpen is voor de kwetsbare inwonersgroepen: ouderen, kinderen, armen en mensen met een handicap. Oftewel: een stad voor iedereen, ongeacht leeftijd of sociale klasse.

Rol Nederland

“De rol van Nederland kan grandioos zijn voor mobiliteit wereldwijd,” aldus Peñalosa. Nederlandse steden zijn dichtbevolkt en dus bij uitstek geschikt om een leefbare stad te ontwerpen voor meerdere doelgroepen. De stedenbouwer adviseert daarbij de blik op de toekomst te houden. “Rond 2050 gaat de wereldbevolking stabiliseren, dus wat wij nu doen, zal vorm geven aan hoe biljoenen mensen voor honderden jaren gaan leven.”

Denkpatronen veranderen

Omdat er toch nog veel ongelukken in het verkeer gebeuren, is het volgens Peñalosa een kwestie van onze denkpatronen veranderen. “Zie de straat niet als spel en vertier, maar als een kwestie van leven en dood. Er treden veel conflicten op in de mobiliteit, bijvoorbeeld door fietsers die op het trottoir fietsen omdat de weg gevaarlijk is, terwijl er ook kinderen op het trottoir spelen.” Ook signaleert Peñalosa dat er bij stedelijke inrichting nauwelijks aan ouderen wordt gedacht omdat die bijna nooit klagen over de gevaren, maar ondertussen wel eenzaam thuis zitten en niet de openbare ruimte in durven te gaan. “We behandelen onze voetgangers niet op de juiste manier. Faciliteer voor hun, dan wordt het voor iedereen een veiligere, leefbaardere stad.”

Ruimte voor de fiets in plaats van de auto

Een ander, misschien wel groter probleem is het statussymbool van de auto. “In de VS wordt één op de vier dollars besteedt aan mobiliteit en benzine, terwijl universiteit of vakanties vaak niet in de kosten passen. Ook in Nederland zie je die voorkeur, waarbij gemeenten niet durven ruimte van auto's af te nemen ten gunste van de fiets.” Volgens de stedenbouwer is dat echter juist wat er moet gebeuren. Door auto's ontstaat er een machtsverschil, één die niet bestaat in fietsverkeer. “We vergelijken onszelf met onze automerken. Maar als we fietsen, zijn we allemaal gelijk.”

Exponenteer

Hoe maken we de stad leefbaar? Die vraag moet volgens Peñalosa centraal staan bij iedere gemeente en vooral ook neergelegd worden bij de inwoners. “Luister naar wat de gebruikers willen, maar vooral ook naar de niet-gebruikers. Waarom gebruiken zij niet? Hoe kun je het zo ontwerpen dat ze wél gaan gebruiken? Maak daarvoor gebruik van pilots. Door te experimenteren met innovaties dwing je inwoners niks op en kunnen ze wennen aan veranderingen.”

De sessiedeelnemers verlieten geïnspireerd de zaal, overtuigd en geenthousiasmeerd door Peñalosa's woorden. Nu de volgende uitdaging: zijn woorden omzetten naar realiteit.