



FOTO FRANS BREENEN / UTRECHTS ARCHIEF
Spelende kinderen op straat in Utrecht, 1950. Nu leren we kinderen dat „de straat gevaarlijk is”, zegt hoogleraar Te Brömmelstroet. „Dat ze daar eigenlijk niet mogen komen en al zeker niet mogen spelen.”

INTERVIEW VERKEERSVEILIGHEID

Van wie is de straat? 'De auto heeft de samenleving ontworicht'

In de jaren zeventig stelde Stop de Kindermoord de dominantie van de auto aan de kaak. Nu zet een actiegroep die traditie voort.

Door onze redacteur **Arjen Schreuder**

Links kijken. Rechts kijken. En dan pas oversteken. Zo wordt kinderen sinds jaar en dag aangeleerd te voorkomen dat ze worden aangereken. „Belachelijk natuurlijk”, zegt Maartje van Putten, voormalig lid van het Europees Parlement (PvdA) en als oud-voorzitter van Stop de Kindermoord, een invloedrijke persgroep uit de jaren zeventig, inmiddels ter ziele, die actie voerde om een einde te maken aan dodelijke verkeersongevallen met kinderen. Van Putten maakt zich nog altijd grote zorgen over de almacht van de auto; die heeft enorme sociale effecten en leidt tot wat ze beschouwt als een soort perverse aansprakelijkheid: de zwakkere verkeersdeelnemers worden verantwoordelijk gehouden voor het risico op ongevallen met auto's.

Van Putten: „De auto is de norm. Wereldwijd heeft de samenleving zich aan de auto aangepast. De zwakke partij moet

haar gedrag aanpassen en krijgt de schuld na een ongeluk. En dan pas oversteken vroeger veel op straat. Maar als tegenwoordig in een woonwijk kinderen een straat op hollen en er komt een auto met een rotgang langs rijden, dan zijn de ouders bij een aanrijding niet alleen slachtoffer, maar worden zij ook schuldig gevonden want zij hadden hun kind maar binnen moeten houden. Dat is van de gekke. Ik herinner me een ongeval in Utrecht waar een kind werd doodgedood door een bus. Het kind had zich losgerukt toen ze met haar moeder overstak. Er was geen zebra. Vervolgens hoorde ik geluiden dat die moeder haar kind beter had moeten vasthouden. In plaats van dat we het systeem de schuld geven, geven we de slachtoffers de schuld.”

De kortste snelweg van Nederland
Het is deze systeemkritiek die ook de toenmalige actiegroep Stop de Kindermoord kenmerkte. Onder aanvoering van

journalist Vic Langenhoff, die een dochter was verloren na een aanrijding op de fiets, klopten de actievoerders aan de deur bij de politiek en media. Ook bezetten ze regelmatig kruispunten, om de auto een halt toe te roepen. Van Putten herinnert zich de eerste bezetting, van de Amsterdamse Van Baerlestraat, en later de duizenden mensen die met hun fiets waren gaan liggen op wat toen nog „de kortste snelweg van Nederland” heette, de toenmalige straat tussen het Amsterdamse Concertgebouw en Rijksmuseum. „We hielden overall in het land acties. We konden bij politici naar binnen. We waren op televisie. We waren een krachtige beweging.”

Het geestelijk erfgoed van actiegroep Stop de Kindermoord wordt beheerd door onder anderen Marco te Brömmelstroet, hoogleraar stedelijke mobiliteit aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is een van de initiatiefnemers van een actieweek in april, De Rechtvaardige Straat ge-



Wereldwijd heeft de samenleving zich aan de auto aangepast

Maartje van Putten
oud-voorzitter Stop de Kindermoord

titled, die aandacht vraagt voor het onrecht dat gebruikers van straten volgens hen wordt aangedaan door de verkeerskundige benadering. Uit het manifest: „Nog niet zo lang geleden dienden straten voor van alles en nog wat. Ze waren de ruimte tussen de huizen waar mensen elkaar ontmoetten, kinderen speelden. Sinds auto's van de lopende band komen, lijkt de straat nog maar één doel te vervullen; maximaal gebruik door de auto. Dat heeft de straat onrechtvaardiger gemaakt. Dat kan beter en moet anders.”

Stoepranden op een grasveld
De opvattingen van Te Brömmelstroet zijn niet minder radicaal dan van de activisten destijds. „Ik spreek van geweld”, zegt hij. „Bij de Watersnoodramp in 1953 zijn er ruim 1.800 mensen omgekomen. In het verkeer zijn er sindsdien 118.000 mensen om het leven gebracht. Tel daarbij op de zwaargewonden en getraumatiseerden. Na de Watersnoodramp heeft

Nederland gezegd: dit nooit meer. Maar dit sluimert door: elk jaar komen er 650 verkeersdoden bij. In geen enkel ander domein in de samenleving zou acceptabel zijn dat elke dag twee mensen door een ander worden gedood. Terwijl het te voorkomen is.”

Net als Van Putten is hij verontwaardigd dat andere verkeersdeelnemers verondersteld worden zich aan de auto aan te passen. Zodat in de meeste straten, bijvoorbeeld, kinderen nauwelijks meer een bal heen en weer kunnen gooien en het Nederlands Kampioenschap Stoepranden nota bene op een grasveld wordt georganiseerd. Te Brömmelstroet: „We hebben in het verkeer veel problemen opgelost, door kinderen een groot deel van hun autonomie af te nemen. Vroeger konden ze vanaf hun zesde jaar zelfstandig naar school. Nu is dat veel later. Op hun vierde krijgen kinderen op school al boekjes waarin wordt uitgelegd dat de straat gevaarlijk is, dat ze daar eigenlijk niet mogen komen en al zeker niet mogen spelen. Wonderlijk. Mijn zoon kwam in groep één thuis met het verhaal dat hij niet meer met een bal naar school mocht lopen, omdat dat gevaarlijk was. Daarmee normaliseren we het geweld van de auto. We hebben onszelf aangeleerd het verkeersgeweld onder dezelfde categorie te scharen als het gevaar van water. Dat is er nu eenmaal en we moeten onze kinderen disciplineren daarmee om te gaan. Ik kan zo kwaad worden als mensen niet zien hoe absurd dat is.”

Van Putten: „We zijn in onze samenleving iets essentieels kwijtgeraakt. De auto heeft de samenleving ontworicht.”

Stapvoets rijden in een woonerf

Je kunt gerust stellen dat het radicalisme van Stop de Kindermoord het heeft afgelegd tegen de macht van de auto in de afgelopen vijftig jaar. Er zijn weliswaar veel fietspaden aangelegd die het verkeer veiliger hebben gemaakt. Er zijn wijken gebouwd in woonerven waar automobilisten alleen stapvoets mogen rijden. En waar de leden van Stop de Kindermoord in de jaren zeventig eisten dat de maximumsnelheid in de steden werd verlaagd naar dertig kilometer per uur, is dat op veel plaatsen daadwerkelijk gebeurd. Maar de opmars van de auto is geen halt toegeroepen.

Van Putten wijst erop dat haar actiegroep werd ingekapseld door wat 'repressieve tolerantie' werd genoemd en door de overheid min of meer werd gedwongen te fuseren met Veilig Verkeer Nederland, nota bene de organisatie met opvattingen die lijnrecht stonden tegenover die van Stop de Kindermoord. Van Putten: „Veilig Verkeer Nederland heeft het autoverkeer altijd geaccepteerd als een gegeven, om vervolgens de andere verkeersdeelnemers te trainen zich aan te passen. De fusie was de dood in de pot. We zijn langzaam uitgedoofd.”

Ook is sprake geweest van institutionalisering: het thema verkeersveiligheid werd in de loop der jaren serieuzer genomen op ministeries en door allerlei organisaties. Met succes: het dodental daalde van 3.264 in 1972 tot 570 in 2013 en 2014. Sindsdien stagneert het succes van het verkeersveiligheidsbeleid, misschien door gebrek aan gevoel van urgentie bij de politiek, maar ook door de toename van oudere, kwetsbare verkeersdeelnemers op de fiets, al dan niet elektrisch.

Te snelle auto's

Niettemin wordt Stop de Kindermoord vooral in het buitenland beschouwd als een organisatie die aan de wieg heeft gestaan van wat de komende jaren moet uitgroeien tot een nieuwe tegenbeweging. Een kentering is niet alleen noodzakelijk maar ook onontkoombaar, is de overtuiging van hoogleraar Te Brömmelstroet. „We zouden een andere taal moeten spreken. Dat resonanceert met de jaren zeventig.”

Snelheid is een probleem, volgens Te



Stop de Kindermoord bezet een kruispunt bij de Albert Cuypstraat in Amsterdam, in 1972. FOTO NATIONAAL ARCHIEF



Protest met fiets op de kortste snelweg van Nederland, de toenmalige straat tussen het Amsterdamse Concertgebouw en Rijksmuseum. FOTO NATIONAAL ARCHIEF

Brömmelstroet. „Mensen maken heel veel overtredingen, omdat ze rijden in veel te snelle auto's. Je kunt met een Tesla in elke woonstraat in twee seconden van nul naar honderd kilometer per uur optrekken. En het is toch absurd dat we auto's verkopen die 250 kilometer per uur halen? Waarom moeten we erop vertrouwen dat iemand zich houdt aan de bijna onmogelijke opgave om in een snelle auto niet harder dan dertig kilometer per uur te rijden? Waarom begrenzen we deze auto's niet? Dertig is nog steeds veel te hard. Maar als auto's stapvoets rijden, kun je als kind weer de straat op, net als ruim honderd jaar geleden.”

Maar, zo stelt Te Brömmelstroet, zulke maatregelen wekken weerstand, omdat ze de automobilist hinderen. „Dus wat als we een ander verhaal vertellen? We kunnen bijvoorbeeld afspreken dat een kind van acht jaar zelfstandig naar school moet kunnen, zoals twee Gelderse gemeenten hebben gedaan, Ede en Oude

Ijsselstreek, en op die doelstelling onze straten aanpassen. Met zo'n verhaal krijg je mensen mee.”

Van Putten krijgt regelmatig buitenlandse televisieopdrachten over de vloer die willen weten hoe zij destijds is begonnen. Van Putten: „In een stad als Barcelona hebben, naar aanleiding van een ongeval, ouders het initiatief genomen om bankjes op straat te zetten. Daar zitten ouderen samen koffie te drinken. In Rome zijn soortgelijke projecten. En in Londen heb je *low traffic neighbourhoods*.”

Enorme kosten

De snelheid van auto's heeft, sinds de jaren vijftig, een verwoestende uitwerking op de samenleving gehad, stelt Te Brömmelstroet. Wegen werden vooral aangelegd om meer te kunnen reizen. „Zodat je naar de Achterhoek en naar Doetinchem kon rijden en op die manier als consument en burger meer keuzes kon maken en de economische groei stimuleerde.



Het geweld van de auto is genormaliseerd

Marco te Brömmelstroet
hoogleraar stedelijke mobiliteit