

De fiets, het mondkaskertje van de mobiliteit

*Axel Verstrael, co-founder Streetwaves
Antwerpen, december 2020*

In 2008 werd bij me een hartafwijking vastgesteld. Eéntje waarbij ik plots dood kan neervallen. Dat gebeurt ook. Een inwendige defibrillator houdt me in leven. Zo krijg ik het perspectief van de dood met een regelmaat gepresenteerd. Het heeft me doen beseffen hoe kostbaar het leven is. Doodgaan is geen statistiek, doodgaan is dood. Ook al ben je papa, ook al heb je nog zoveel te ondernemen, ook al heb je nog zoveel liefde te geven, het is allemaal gedaan. Niets meer van al dat. Game over. Is het dan gek dat ik zo hevig ben als ik merk waar we zomaar het leven kunnen sparen? Zeker als het op een eenvoudige manier kan.

Voortschrijdend inzicht. Ik had het gevoel dat ik het eind 2019 moest uitleggen waarom ik het gebruikte wanneer ik over de toekomst van een gezonde stad zou hebben. Dit is nu niet meer nodig. Het voortschrijdend inzicht is in volle corona-tijd elke dag nieuws van de dag geweest. Heel de wereld kijkt met de wetenschappers mee hoe het voortschrijdend inzicht antwoorden geeft. Politiekers bepaalden zelden zo snel hun keuzes door het aangeleverde inzicht van de wetenschap. Het volk volgde gedwee.

Het virus laat zich moeilijk temmen, toch zijn heel wat antwoorden in de praktijk simpel en doeltreffend. “Blijf in je kot!” “Was je handen!” “Hou anderhalve meter afstand!” “Draag een mondkasker!” Iedereen ziet in deze dagen weer aan de cijfers het effect wanneer elk individu zijn of haar gedrag aanpast aan het voortschrijdend inzicht en hiermee het collectief wint!

Waar het dodental van corona met deze tweede golf uiteindelijk naartoe gaat, dat weet nog niemand. De cijfers rond het jaarlijkse dodental ten gevolge van de luchtverontreiniging zijn wel becijfert: 434.000 per jaar voor heel Europa of omgerekend 3.861 voor Vlaanderen waarvan bijna 1 dode per dag voor de stad Antwerpen.

Zelf een mondkasker maken om jou en je omgeving te beschermen tegen het virus klinkt even simpel als de fiets nemen om naar je werk te rijden en hiermee de lucht en levens te sparen. Je gelooft het niet als je enkel naar je eigen bijdrage kijkt. Tot we plots beelden krijgen van wat de optelsom van al die individuele bijdragen realiseren aan het collectief resultaat.

‘Flatten the curve’ is ondertussen een nationale sport. De cijfers worden als voetbaluitslagen dagelijks in een live uitzending gerapporteerd. Tot nader order hebben de metingen van de luchtverontreiniging in België deze status nog niet bereikt. Al zijn vergelijkende grafieken van de maand april 2019 met april 2020 al even indrukwekkend als het collectief resultaat in ‘flatten the curve’. Als bij toeval deden we in de eerste lockdown een waanzinnig experiment: de auto’s in hun kot en de fietsen vrolijk en vrij op de straat. Het leek soms wel op de autoloze zondagen uit de jaren ‘70. Het resultaat is hallucinant. (zie GIF, NO2 Stikstofdioxide als indicator van de luchtverontreinigingsgraad België, ESA Sentinel-5-satellietgegevens/EEB/James Poetzsch).

In corona-tijden leven we volgens strikte regels. Opgelegd om een piek van een groot aantal intensieve opnames in ziekenhuizen en doden te vermijden. Het is nieuw dat een volk zo strikt wordt aangestuurd. Tegelijk is het niet zo nieuw. In het vrij bewegen in onze open ruimtes hebben we ook regels afgesproken om zo weinig mogelijk slachtoffers en doden te maken. Die regels zijn minimaal wanneer enkel voetgangers en fietsers door de open ruimten bewegen. De regels worden veel strikter en dwingender wanneer de auto en ander zwaar gemotoriseerd verkeer in diezelfde open ruimte komen meedoen.

Risicoberekeningen. Deze statistieken spelen mee in het aansturen van een corona crisis en dit speelt mee in de afweging van het inrichten van onze mobiliteit. Het vraagt steeds keuzes van perspectief om je risico aan af te wegen. Dit heeft Oslo ook begrepen. Zij hebben enkele jaren geleden de keuze gemaakt om het risico op doden in het verkeer voor de zwakke weggebruiker op nul te zetten. Door consequent de zwakke weggebruiker een prominente plaats te geven in de stad slaagden zij erin om in 2019 geen enkel dodelijk slachtoffer te maken onder de zwakke weggebruikers. Wereldnieuws. (De ene verkeersdode van 2019 in Oslo viel toen een autobestuurder tegen een hek aan een tramhalte reed.)

In steden de wereld rond werkte corona-crisis als een katalysator om de verdeling van de publieke ruimten te herdenken. Bogota, Berlijn, Milaan, London, ... overall moest de auto baan ruimen voor de fietser, voetganger, terrassen, ... De strafste is de burgemeester van Parijs, Anne Hidalgo, die in deze corona-tijden herverkozen werd met als voornaamste strijdpunt: de stad heruitvinden in functie van de voetganger en fietser. Ze won met glans. "Kunnen wij ook, nu het momentum er is." dacht de stad Brussel. Waarna één van de vier rijstroken van de iconische Wetstraat veranderde in een fietspad.

Waar wacht jij nog op om de ketting van je mondmaskertje van de mobiliteit te smeren en te kiezen om te genieten van de wind door je haren, de zon op je armen en de kinderlijke vrijheid terug te voelen? Dat je daarmee een gezonde conditie krijgt, je imago sportief wordt en de stad weer opleeft, krijg je er zomaar bij.