

Reis door de Wereld

Virtuele ingreep: pop-up-bikelanes voor **Berlijn**

Berlijn, the place to be – of het nu gaat om Duitse bekerfinales, of om de maatschappelijke, innovatieve en politieke strijd om de openbare ruimte, in Berlijn gebeurt het. Vorig jaar was ik live meerdere keren in de Duitse hoofdstad, nu virtueel voor een onmiddellijke ingreep in de openbare ruimte, vanwege de coronamaatregelen.

Het 'West-Berlijnse' Kreuzberg vormt sinds 2001 met het 'Oost-Duitse' stadsdeel Friedrichshain een van de 12 *Berliner Bezirke*. Met een eigen parlement, een *Bürgermeisterin*, vier *Stadträte* respectievelijk *-rätinnen* en een ambtelijke organisatie (*Bezirksamt*). De herinrichting van de Bergmannstraße in Kreuzberg was maandenlang lokaal nieuws, met ook politiek (steek)spel. Zeer interessant om dat vorig jaar als externe spreker mee te maken. Ik was ingehuurd om tijdens twee workshops (*Werkstätten*) met representatieve groepjes van inwoners *Impulsreferate* te houden. Ik leerde toen ook een ander project kennen: de *temporäre Spielstraße* (tijdelijke speelstraat). Acties van ouders hadden ertoe geleid dat hun straat elke woensdagmiddag in de periode april–september vrij zou zijn van auto's, ook van geparkeerde auto's, om activiteiten voor kinderen alle ruimte te geven. Het *Bezirksamt* ondersteunt dit met officiële verkeersborden. Ik heb de geweldige sfeer

mee mogen maken, toen ik werd rondgeleid door de inspirerende *Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamts*.

Handboek tijdelijke inrichting en verbreding fietspaden

Die contacten toen waren de basis voor het telefoontje eind maart: of Mobycon kon helpen met het project wat later genoemd werd: *Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen* (tijdelijke inrichting brede fietspaden). Het doel: meer ruimte voor fietsers creëren, want ook die waren verplicht om 1,5 m afstand te houden. Men was er al mee bezig en men wilde ook zo snel mogelijk een handboek over het proces en de maatregelen. Men wilde er niet alleen intern *good practice* mee laten zien, maar ook aan de andere *Bezirke* in Berlijn en zelfs aan steden wereldwijd.

Snelheid en virtuele advisering

Dit voorstel vroeg om snelheid, om virtuele advisering, om samenwerking zonder veel formaliteiten en op basis van vertrouwen, telefoontjes, mailwisselingen. Maar het vroeg ook om professionaliteit, omdat het een gezamenlijk document moest worden, met een goed design en de juiste inhoud. Enerzijds specifiek genoeg voor Berlijn, anderzijds ook bruikbaar in andere stedelijke contexten, in Duitsland en wereldwijd. We spraken af: geen contract, geen ja, maar, gewoon: *Ja, machen wir!* We wisselden wat gedachten over uitgangspunten en gingen aan het werk. Dat wil zeggen: Berlijns basismateriaal bestuderen ten aanzien van de formele kaders, helderheid krijgen over de verantwoordelijkheden van de *Senat* (de stad) en het *Bezirk(samt)* en begrijpen welke ruimte men binnen wet- en regelgeving had gevonden om snel te kunnen handelen. Daarna:

het proces dat men had ontworpen kritisch doornemen, tekeningen (*Regelpläne*) commentariëren waarmee men concreet op straat wilde besluiten wat waar toegepast wordt en vooral: gefocust blijven op het snel maken van een goed en mooi handboek. Want beide partijen wilden een inspiratiebron leveren voor soortgelijke projecten in Berlijn, in Duitsland en wereldwijd.

Wenkbrauwen fronsen en trots

Het resultaat is inmiddels bekend. Berlijn is nu een van de meest genoemde voorbeelden van steden, die snel en succesvol met *pop-up-bikelanes* aan de slag gingen. In Duitsland deed vooral de korte doorlooptijd van het beschreven proces voor de planning van tijdelijke fietsvoorzieningen (10 dagen!) vele ambtelijke en politieke wenkbrauwen fronsen. Maar het maakte ook vele fietsers trots: eindelijk eens *best practice* rond fietsen uit Deutschland dat wereldwijd opgemerkt wordt! Het handboek maakten we samen met het *Bezirksamt* in een recordtijd in het Duits en parallel ook in het Engels. Inmiddels is het ook in het Frans en het Portugees vertaald. Straks ook in het Spaans. Onze internationale contacten, onze internationale en flexibele bedrijfscultuur én onze nieuwste ervaringen met virtueel adviseren, maakten dit mogelijk. *Mission accomplished.*

Maar de strijd in Berlijn om de ruimte op straat gaat door. Want welke ruimte blijft straks permanent bestemd voor fietsers als de maatschappij weer meer op gang komt? En hoe worden tijdelijke oplossingen straks tot permanente veilige voorzieningen? Vanuit mijn ervaring in de lokale politiek en de wereld van de ethiek vind ik nog het meest spannend: blijft de spirit van snel en innovatief handelen, binnen de wet, overeind? Hoe zal men omgaan met de spanning tussen enerzijds de traagheid van vele formele, risicomijdende politieke en ambtelijke processen en anderzijds de maatschappelijk geboden snelheid om doelen te bereiken? Anders gezegd: hoe zal men omgaan met de strijd rond oude verworven 'rechten' op auto-ruimte en nieuw geclaimde 'rechten' op ruimte voor lopen en fietsen? Daarachter gaat een hele normen- en waardenstrijd schuil.

Duitsland kan fietsland worden, daar ben ik van overtuigd. Het gaat er nu om de spirit te versterken om snel en innovatief te handelen voor meer actieve mobiliteit. Ik ben er trots op, dat we erbij betrokken waren, die geest in Duitsland wat meer uit de fles te krijgen. Een geest die ook best wat meer in Nederland en internationaal mag rondwaren.

Op verkeerskunde.nl/rddw vindt u deze bijdrage met een link naar het Handbuch in alle beschikbare talen.



De uitdaging voor de herinrichting Bergmanstraße in Kreuzberg. Zoals vrijwel overal in Berlijn krijgt autoverkeer hier alle ruimte



Een temporäre Spielstraße in Kreuzberg: acties van ouders leidden ertoe dat hun Bergmanstraße elke woensdagmiddag in de periode april–september vrij is van auto's. Het Bezirksamt ondersteunt dit met officiële verkeersborden



Berlijn is nu een van de meest genoemde voorbeelden van steden, die snel en succesvol met pop-up-bikelanes aan de slag gingen.