

Dit jaar spreekt Verkeerskunde in deze rubriek met gedreven wethouders. Na Raja Fick-Massaoui (Roermond), Mario Jacobs (Tilburg), Lot van Hooijdonk (Utrecht), Paul de Rook (Groningen), nu Mary-Ann Schreurs, wethouder in Eindhoven.

Mary-Ann Schreurs:

# ‘We willen met elkaar de stad maken’

**Mary-Ann Schreurs is geen wethouder verkeer, maar haar missie heeft alles te maken met mobiliteit. Met een gezonde stad die mensen uitnodigt te bewegen, te verblijven en andere mensen te ontmoeten. ‘Een kleuter die naar school loopt, gaat niet bewust van A naar B maar is volop bezig met leven, die ziet een poesje onderweg of bekijkt een slak.’**

KARIN BROER, NETTIE BAKKER

Zal ik een klein stukje inleiding doen?, vraagt Mary-Ann Schreurs, wethouder design en duurzaamheid van de gemeente Eindhoven. Dat stukje beslaat al gauw het volle uur van het interview. Mary-Ann Schreurs wil graag haar visie overbrengen over de stad en haar uitdagingen. Als we het in deze serie over gedreven wethouders hebben, dan is zijer absoluut een. Onderweg naar de uitgang vragen we en passant nog even: ‘Hoe gedreven zou u zichzelf noemen op een schaal van 1 tot 10?’ ‘Tien’, antwoordt ze onmiddellijk, direct bevestigd door haar woordvoerder. In haar portefeuille design en duurzaamheid combineert Schreurs groen, water, milieu met cultuur.

Haar ‘inleiding’ begint bij de Brabantse ‘Health Deal’ die past bij de positie van Eindhoven als Slimme en Gezonde pilot-stad (Eindhoven is een van de zes pilotsteden in het programma Slimme en Gezonde Stad van het ministerie van IenM, red). Maar al snel stapt Schreurs over op een nog breder verband: op de opgaven in de stad en de ontwikkelingen in het denken hierover. ‘De vraag waar het werkelijk om gaat is wat kwaliteit van leven is in een stad. Wat voor stad willen we? In essentie is dat een culturele vraag. Kijk om je heen, kijk naar de stad, dit hebben wij met zijn allen gemaakt. Dat is allemaal cultuur. En die cultuur verandert nu snel.’

## Verdingd

‘We komen uit het fabrieksmatige model. Dat model zorgt voor vaste structuren in arbeidsdeling, in het zorgsysteem, in mobiliteit, in

alles. Dit fabrieksmodel steunt in hoge mate op gestandaardiseerde bewegingen, op blauwdrukken waarin mensen ‘verdingd’ zijn. Controle is hierin steeds van belang. Het mooie van de opvolger van het fabrieksmodel, het digitale model, is dat het mogelijkheden biedt om maatwerk te leveren. 46 zorgverleners verbonden aan één bed, daar ga je aan kapot. In het digitale model kun je mens zijn als professional. Dat is wat we willen.’

Daarmee komen we op de Health Deal, de kern van gezonde verstedelijking. ‘We zijn er in 2016 mee begonnen op provinciaal niveau. Alle B5-steden doen mee, alle GGD-en en de

**‘De klimaatadaptatie gaan we gebruiken om een gezonde leefomgeving te creëren’**

waterschappen. Het mooie is dat de hele ruimtelijke sector hiermee verbonden is met de gezondheidssector, met de GGD-en. Kijk, het gaat in de stad om mensen en om het leven van mensen te faciliteren. Daarvoor moet de omgeving op de eerste plaats schoon zijn.’ Maar daar gaat het niet alleen om, zegt Schreurs. Ze noemt de Vestdijk als voorbeeld, voorheen een doorgaande autoroute door het centrum waarbij één autorijstrook is toebe-

deeld aan de fiets en het fietspad is gekoppeld aan het voetpad. ‘Die hele ruimte is nu getransformeerd tot een gebied waar ontmoetingen en verblijven centraal staan. En dat blijft zeker zo als de Vestdijk straks zijn definitieve vorm heeft.’

De aanleiding voor deze aanpak van de Vestdijk is de luchtkwaliteit, zegt Schreurs. ‘Die moest absoluut beter om aan de wettelijke normen te blijven voldoen en dat lukt alleen als je 40 procent van het autoverkeer eruit haalt. Dat kan op deze plek, want je wilt dat het doorgaande autoverkeer niet door het centrum rijdt, maar eromheen. Het tweede doel van de Vestdijk is dat er door de aanpassingen openbare ruimte bij komt om bijvoorbeeld groen en water toe te voegen. En last but not least, dat er ruimte ontstaat voor mensen om te zijn, te verblijven en te bewegen op de manier die zij wensen. Daarom is het ook een co-creatief proces waarbij iedereen wordt uitgenodigd om mee te denken over het definitieve ontwerp.’

## Klimaatadaptatie

‘Vanwege klimaatadaptatie, nog een urgente aanleiding van buitenaf, willen we maximaal groen en water in de stad brengen, want anders gaan de hittestress en wateroverlast ons compleet nekken. We zien nu al dat de hitte in grote steden levens kost, zoals in Parijs een paar jaar geleden (2003). Ouderen stierven door de hitte. Wij willen een riviertje dat letterlijk onder de stad is verdwenen weer tevoorschijn halen. Dat is het mooie van klimaatadaptatie, de aanleiding is heel

vervelend maar het effect is heel mooi. De kwaliteit in de openbare ruimte gaat enorm omhoog door maximaal groen en maximaal water in de stad in te brengen.’

Eindhoven werkt naast gezondheid en klimaatadaptatie aan een derde beleidsdoel: een sociale stad, die uitnodigt tot commons, een gemeenschappelijke omgeving, een

openbare ruimte die uitnodigt dingen met elkaar te delen.

Schreurs: ‘Een gezonde leefomgeving gaat dus veel verder dan gezondheid. Vanuit gezondheid gaat het vaak om de afwezigheid van dingen die mensen ziek maken. Wij willen de omstandigheden zo maken dat mensen invulling kunnen geven aan een leven dat gezondheid impliceert.’

## Wethouder design

Een vraag van ons tussendoor: ‘U bent de eerste wethouder design van Nederland. Wat houdt dat in?’ Schreurs: ‘In mijn eerste periode heb ik het begrip design opgepakt. Met design bedoel ik niet vormgeven in de zin van ‘ik bedenkiets voor jou’, maar vormgeven met alle betrokkenen. Design voor, met en door de ander. Tilburg noemt het ‘social design’, wij noemen het ‘design’, maar het is precies hetzelfde. Van het fabrieksmodel waarin de overheid met alle goede bedoelingen dingen bedacht voor de mensen, is design een intrinsiek onderdeel van onze manier van werken geworden. Design is verankerd in onze bedrijfsvoering.’

## Open innovatie

Kan de burger dit nog volgen? ‘Van mij hoeft de burger dit niet te begrijpen, maar ik heb wel elke burger nodig voor het creëren van een goede oplossing. Het gaat erom dat iedereen zich welkom voelt om onderdeel van de oplossing te kunnen zijn. Neem het licht in de openbare ruimte. Dat hebben we op een innovatieve manier aanbesteed, met een hele reeks voorwaarden. Wij willen geen monopolie voor een bedrijf maar open innovatie. De data zijn of van jou of van iedereen, maar niet van bedrijven. We willen met licht de kwaliteit van de omgeving verbeteren, in co-creatie met stakeholders. Dat vraagt een andere rol van de overheid. Het is niet de overheid die alles regelt, maar een overheid die de randvoorwaarden creëert waardoor wij met elkaar, de samenleving, van start kun-





nen gaan. Deze overheid heeft veel meer een dienende rol.'

### Aanpassen aan mensen

Wil de burger niet gewoon een lantaarnpaal? 'We gaan met mensen in gesprek in interactieve sessies en daar komen ook hele andere wensen en oplossingen naar voren. Zo kwamen we in gesprek met fysiotherapeuten. Daaruit bleek dat zij graag een oefenparcours wilden met lichtjes die aangaan als een bepaalde snelheid wordt aangehouden. Zo

neem je met 'licht aanbesteden' ook andere dingen mee. Uit de sessies kwamen bijvoorbeeld ook klachten over een blinde muur, die nemen we mee. Je past je aan mensen aan.' Zijn het niet vooral specifieke mensen die meepraten? 'Je kunt burgers indelen in negen groepen. Drie ervan doen altijd mee, maar we bedenken ook hoe we die andere zes groepen mee krijgen. Jongeren worden bijvoorbeeld meestal niet als 'burgers' beschouwd, maar die willen we er ook bij hebben. We werken fundamenteel voor iedereen. Deze coalitie heeft gezegd: 'We willen co-creatie in de stad en met elkaar die stad maken.'

### Gezonde leefomgeving

Eindhoven heeft een project over digitale woonomgevingen. Schreurs: 'Als stad verzamelen we data, maar als het gaat om wat het belangrijkste is voor mensen, dan raken we al snel verdwaald. De wooncorporaties vinden woonopgaven het belangrijkste, de energiebedrijven de energieopgaven. Maar als we mensen vragen naar wat zij belangrijk vinden als het om wonen gaat, blijken ze heel andere vragen te hebben. Kan ik hier oud worden? Kan ik dit nog betalen als de huur weer omhoog gaat?'

### Mensen op een kluitje

'In ruimtelijke vraagstukken wordt onze

manier van werken heel concreet. Ik zie bijvoorbeeld nu langs de Vestdijk mensen op een kluitje staan, mensen die staan te praten, mensen die elkaar ontmoeten. Daar gaat het in wezen om in de stad. De hele transitie van klimaatadaptatie gaan we gebruiken om een gezonde leefomgeving te creëren die mensen uitnodigt hun eigen dingen te doen. Dat doel komt aardig overeen met waar we in mobiliteit mee bezig zijn. Het gaat dan vooral om meer ruimte maken in de stad voor langzame mobiliteit: lopen en fietsen. Door zo naar de stad te kijken, kom je tegemoet aan hoe mensen leven. Een kleuter die naar school loopt, gaat niet bewust van A naar B, maar is volop bezig met leven. Die ziet een poesje onderweg of bekijkt een slak.'

Ruimte voor ontmoetingen in de openbare ruimte, ruimte voor de mens te voet. Dat past ook goed bij het Charter for Walking dat Schreurs na ons gesprek gaat ondertekenen. Het charter is een internationaal manifest dat overheden en organisaties oproept de openbare ruimte beter te maken voor de voetganger. Eindhoven is samen met Tilburg de eerste gemeente die het ondertekent. Tijdens de officiële ondertekening neemt Schreurs meteen het initiatief om samen met Tilburg ook alle andere Brabantse gemeenten zover te krijgen. Een gedreven wethouder.

## Mary-Ann Schreurs over:

### Eindhoven

'Eindhoven is een speciale stad. Het is een middeleeuwse stad, die dankzij Philips groot is geworden. Philips begon hier eind 19e eeuw en is tijdens de Eerste Wereldoorlog enorm gegroeid. Toen Duitsland geen gloeilampen meer leverde aan de Russen, sprong Philips in dat gat. Anton Philips was een slimme en zorgzame ondernemer. Het bedrijf zette hele wijken neer, richtte het Philips Ontspannings Centrum op, de Philips Sport Vereniging (PSV). Eindhoven werd een echte company town, waarbij gezondheid en samenleven centraal stonden.'

### Zelfrijdende auto

'Ik merk dat de ontwikkeling van de zelfrijdende auto al heel ver is. Ik vraag me wel af

hoe het met de veiligheid moet. Dat laatste stukje van een innovatie is vaak redelijk complex.'

### Snelfietspaden

'In een auto zitten we allemaal opgesloten in ons eigen koekblikje, we bewegen zonder toegevoegde waarde. Snelfietsen biedt een alternatief, met name in de verbinding met Eindhoven.'

### Voetgangers

'Wat me opvalt in veel steden is dat voetgangers vaak moeten zigzaggen tussen trams en het autoverkeer. Ook in Eindhoven is dat nog het geval op verschillende plekken. Het aanpassen daarvan kost veel tijd. Bij een reconstructie van een weg zorgen wij dat de situatie meteen verbetert voor de voetganger.'

### Eigen vervoerswijze

'Ik word vaak gereden omdat ik veel moet telefoneren, maar ik vind het fijn om te wandelen, fietsen of andere vormen van vervoer te gebruiken. Laatst reisde ik met de trein naar Rotterdam. Het was stralend weer en ik liep door een prachtige stad die ik wel een beetje ken, maar ook weer niet helemaal. Heerlijk. Dan heb je echt de kans om zo'n stad te beleven. Op de terugweg keek ik uit op een prachtig landschap. Het voelde als een cadeau.'

**i** Op [www.verkeerskunde.nl/spraakmakers](http://www.verkeerskunde.nl/spraakmakers) leest u eerdere interviews met spraakmakers en de eerdere interviews uit de reeks 'Gedreven wethouders'.