



Metropolen zijn slecht toegankelijk voor de armen

JURGEN TIEKSTRA

ANP / TIMUR MATAHARI

ONDERZOEK

WWW.RUG.NL/ALUMNI/WIERENGA-RENGERINK-PRIZE

Het is een klein wonder als je als voetganger beschikt over een stoep. In elk geval als je in Kuala Lumpur of Jakarta woont. **Isti Hidayati** deed in die steden onderzoek naar 'mobiliteitsongelijkheid' en won in Groningen de prijs voor het beste promotieonderzoek.

Sorry voor het geluid op de achtergrond. Dat is de oproep voor het gebed', verontschuldigt Isti Hidayati zich. Ze zit achter haar webcam in haar woning in Jogjakarta, een stad midden op het eiland Java.

Vorig jaar promoveerde de Indonesische stedenbouwkundige uitgerend in Groningen op haar onderzoek naar 'mobiliteitsongelijkheid' in twee gigantische stedelijke gebieden in de Indische archipel: Kuala Lumpur, met bijna acht miljoen inwoners de hoofdstad van Maleisië, en Jakarta, de Indonesische hoofdstad met een kleine elf miljoen inwoners op Java. Voor haar proefschrift ontving ze de Wierenga-Rengerink Prijs 2020, ingesteld door alumni voor de beste dissertatie van de Rijksuniversiteit Groningen.

Geen stoep

De beide metropolen staan model voor de nog altijd doorzettende verstedelijking in Zuidoost-Azië. Over negen jaar wonen een geschatte 404 miljoen Zuidoost-Aziaten in een stad: merendeels in reuzensteden als Kuala Lumpur, Jakarta, Ho Chi Minh City, Bangkok en Manila.

Ook in Nederland slibben de autowegen geregeld dicht door files, maar daar staat tegenover dat het openbaar vervoer goed is geregeld en dat in de steden alle ruimte wordt gegeven aan fietsers en voetgangers. Er is geen Nederlander die in 'hosannah' uitbreekt als er een stoep is waarover hij kan lopen. In Jakarta daarentegen zouden mensen dat wel doen.

Stel ze wil naar de winkel, minder dan een kilometer van haar huis, legt Isti Hidayati uit. Natuurlijk gaat ze dan op haar motorfiets. Ten eerste omdat het warm is en ze niet in het zweet wil aankomen. Ten tweede omdat er geen stoep is en ze niet wil worden aangereden. Ten derde omdat lopen wordt gezien als iets wat de armen doen. Het is om dit soort redenen dat er in Jakarta meer motorfietsen (13,3 miljoen) zijn dan mensen (10,5 miljoen). Plus nog eens 3,5 miljoen auto's.

Engelstalige academische wereld

Maar wat is de reden dat Hidayati juist in Europa wilde promoveren, terwijl ze al verbonden was aan de universiteit in Jogjakarta? 'In Europa heb ik meer mogelijkheid om mijn academische netwerk te verbreden, heb ik meer toegang tot wetenschappelijk tijdschriften en kan ik in gesprek komen met mensen die over dit onderwerp schrijven', vertelt ze.

Het wetenschappelijk onderzoek dat in Indonesië plaatsvindt, maar ook in landen als Zuid-Korea, Japan en China, staat vanwege de taalbarrière tamelijk los van de Engelstalige academische wereld. Daarom zou Hidayati minder bereik hebben als ze alleen vanuit Indonesië publiceert. Bovendien beschikt haar aloude universiteit simpelweg over minder financiën, waardoor het voor haar in Indonesië moeilijker is toegang te hebben tot academische literatuur en eigen artikelen in te sturen.

Mobiliteitsongelijkheid

Het was overigens ook in Europa zelf dat ze geïnspireerd raakte om aan haar onderzoek naar 'mobiliteitsongelijkheid' te beginnen. Het was in de tijd dat ze haar Master behaalde aan de universiteit van Stuttgart. 'Ik reisde met de trein door Duitsland, en doordat ik wel wat Duits versta, merkte ik dat er een oude vrouw naar mij wees en zoiets zei als dat ik daar niet hoorde te zijn, en dat ze het had over alles wat slecht is aan moslims. Ik heb toen niks gedaan. Er is verder ook niks gebeurd. Maar het was een onplezierige ervaring. Daarna begon ik te denken: ben ik de enige die dit soort ervaringen heeft, of hebben anderen tijdens het dagelijkse reizen ook negatieve ervaringen, in misschien wel een andere vorm?'

De grondgedachte van haar promotieonderzoek is dat transport meer is dan een kwestie van reizen van punt A naar punt B. De mogelijkheid om te reizen met het openbaar vervoer of met een eigen vervoersmiddel, betekent veel meer: de kans om deel te nemen aan de samenleving. Dat is niet vanzelfsprekend voor iedereen, zoals voor gehandicapten, voor armen, of voor vrouwen die zich te voet of in het openbaar vervoer niet altijd veilig voelen, bang om seksueel geïntimideerd te worden.



Isti Hidayati (1986) is sinds haar promotie in 2020 docent aan het departement van Architectuur en Planning aan de Universitas Gadjah Mada in Jogjakarta, Indonesië. Aan dezelfde universiteit behaalde ze in 2004 haar bachelor, waarna ze aan de Universiteit van Stuttgart haar master Infrastructuurplanning deed. Daarna wilde ze in Europa ook promoveren: aanvankelijk in Zwitserland, maar na bezoeken van RUG-medewerkers aan Jogjakarta kwam ze in contact met de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen in Groningen en kreeg ze daar een promotieplaats.

Preoccupatie met auto

Allereerst zijn Kuala Lumpur en Jakarta, afgezien van de toeristische wijken, vooral gericht op gemotoriseerd verkeer. Dat komt door die lage sociale status van lopen, maar ook door de preoccupatie van de vroegere stedenbouwkundigen die de Zuidoost-Aziatische metropolen vorm hebben gegeven. 'Die experts zijn in Noord-Amerika getraind, en toen ze in de jaren zestig en zeventig terugkwamen,

brachten ze de op de auto gebaseerde ideeën in de praktijk die ze daar hadden geleerd.'

Wat je dan krijgt, is dat Hidayati op een dag in Kuala Lumpur van een treinstation naar een busstation wilde gaan, maar om daar te komen langs een autoweg van zes banen breed moest lopen, inclusief een tunnel. Sterker nog: het oversteken van zo'n autoweg kan er ook bij horen.

Een andere keer wilde ze in Kuala Lumpur een bus nemen, maar werd ze door de inzittenden en zelfs de buschauffeur verwonderd aangekeken. De bus was gevuld met migrantenwerkers uit India en Bangladesh, die zelf vaak geen rijbewijs kunnen krijgen. Hun

gezelschap wordt door de Maleisiërs doorgaans gemeden. Het was daarom ongemakkelijk dat een Indische vrouw met hoofddoek, zoals Hidayati, mee wilde rijden.

Gelijkwaardig transportsysteem

Als stedenbouwkundige wil Hidayati verandering in gang zetten: het transportsysteem moet anders in de Zuidoost-Aziatische metropolen, die voorlopig zullen blijven uitdijen, maar ook in haar kleinere thuisstad Jogjakarta. Veel invloed op bestuurders heeft ze nog niet, maar ze hoopt aan invloed te winnen als docent van de universiteit van Jogjakarta.

Duidelijk is in haar ogen dat een stad niet van bovenaf ontworpen moet worden. 'Ik denk dat er in dat proces één stap mist: er wordt niet gedacht aan de potentiële gebruikers van de transportroutes, vooral niet aan de gemarginaliseerde groepen in de bevolking. Het zou een mooi idee zijn om met hen te praten, om een gelijkwaardig transportsysteem te creëren.'

Dat schrijft ze ook aan het slot van haar proefschrift: kijk vanuit het perspectief van de werkneemster die voorzichtig langs de weg naar haar werkplek loopt omdat haar echtgenoot de enige motorfiets van het huishouden heeft, kijk naar de migrantarbeider die gedwongen is te voet te gaan, of kijk naar de Maleisische vrouw die op een laat tijdstip moet staan wachten op een verlaten metrostation in Kuala Lumpur.