



# AGORA

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

## Publieke ruimte

Straat-skateboarders | Veiligheidsbeleving in de openbare ruimte  
Van gedeelde ruimte naar 'eigen' ruimte | **VARIA** Smooth City

AGORA 2023-4 JAARGANG 39

# REDACTIONEEL

## Meer dan ruimte

We weten allemaal dat we toch een substantieel deel van onze (vrije) tijd in de openbare ruimte doorbrengen. En dus ook dat die ruimte kwaliteitsvol en uitnodigend moet zijn, bijvoorbeeld met voldoende groen. Dat kan het gebruik van de ruimte versterken en heeft voordelen voor onze (fysieke) gezondheid. Al moeten die voordelen niet overschat worden, van een volledig causaal verband is uiteraard geen sprake. Enkel kwaliteitsvolle openbare ruimte is niet genoeg. Maar wie bepaalt eigenlijk wat kwaliteitsvolle openbare ruimte is? Nog te vaak wordt daar eigenlijk weinig bij stilgestaan. Veel openbare ruimte wordt teveel top-down gepland, mensen voelen zich niet welkom in de openbare ruimte of zijn er gevoelens van onveiligheid. Ook leidt het gebruik ervan vaak tot conflicten tussen verschillende groepen mensen, al dan niet op verschillende momenten van de dag. Ook als geografen en planologen willen wij nog weleens te snel voorbij gaan aan de openbare ruimte. Zelf heb ik ooit eens tijdens het buitenlandonderzoek in mijn bachelor een volledige dag de bekende straat La Rambla in Barcelona geobserveerd, wat een zeer leerrijke ervaring was en waar duidelijk de verschillende groepen en gebruiken zichtbaar werden. 's Ochtends vroeg waren het vooral lokale inwoners die zich op straat bevonden, op weg naar hun werk, of gewoon voor een wandeling en een gesprek met burens. Langzamerhand verdwenen deze uit het straatbeeld en kwamen er vooral toeristen, aangevuld met straatverkopers en zakkenrollers, en later op de avond ook drugsdealers en prostituees. De discussie over de druk van het toerisme op het gebruik van de ruimte op steden was destijds actueel en heeft de afgelopen jaren alleen maar meer de nadruk gekregen. Het laat ook zien dat een groep gebruikers van de openbare ruimte zo dominant kan worden, dat andere gebruikers verdwijnen, al dan niet op bepaalde momenten in de tijd. Als daarmee ook (lokale) functies verdwijnen heeft dat wellicht nog meer weerslag op de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte door diverse groepen.

Vaak wordt onderscheid gemaakt tussen openbare ruimte en het publieke domein, bijvoorbeeld door Maarten Hajer en Arnold Reijndorp in hun boek 'Op zoek naar een nieuw publiek domein'. Waar de openbare ruimte in principe voor iedereen toegankelijk is, is pas sprake van publiek domein als er interactie is tussen verschillende groepen, ongeacht of die ruimte (semi)openbaar toegankelijk is. Interactie tussen verschillende groepen ontbreekt juist vaak in de openbare ruimte, waardoor dit niet altijd publiek domein is. Vaak zoeken wij plekken op waar wij mensen treffen met dezelfde voorkeuren en die behoren tot dezelfde sociale groep. De vraag is natuurlijk of dat altijd een probleem is. Als lokale bewoners die bijvoorbeeld niet altijd omringd willen zijn met toeristen, uitwijken naar bepaalde plekken waar vooral bewoners komen, lijkt dit niet zo problematisch. Niet alle openbare ruimte hoeft dan ook publiek domein te zijn. Zolang er maar genoeg plekken zijn die wel uitnodigen tot interactie en daar ook gebruik van wordt gemaakt. De openbare ruimte en een kwaliteitsvolle inrichting daarvan is en zal voor iedereen anders zijn. De planning en inrichting moeten gefaciliteerd worden op een manier dat iedereen daar toegang toe heeft zonder dat enkel de dominante groepen in beeld zijn. Nog teveel zien we dat diegene die het meeste nood hebben aan kwaliteitsvolle (groene) openbare ruimte – zoals bewoners in (armere) stadswijken – daar vaak het minst toegang tot hebben. Ook andere groepen zoals mensen met een verminderde mobiliteit of andere beperking worden vaak

buitengesloten door een gebrekkige ruimtelijke kwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan het gebrek aan bankjes en openbare toiletten. Ook vanuit de onlinewereld is er invloed op het gebruik van – en interactie in – de openbare ruimte. Denk bijvoorbeeld aan het organiseren van activiteiten in de openbare ruimte die online bekend gemaakt of gepland worden waardoor de twee werelden elkaar versterken. Ook de onlinewereld zelf kan wellicht als openbare ruimte gezien worden, een ruimte die in essentie voor iedereen beschikbaar en bereikbaar is. Dat ook dit in de praktijk niet voor iedereen het geval is, mag voor u waarschijnlijk geen verrassing zijn. En dat de digitale leefwereld tot interactie tussen verschillende groepen kan leiden op een positieve manier, is in een tijd van polarisatie en bijvoorbeeld nepnieuws ook niet evident. Ook hier zien we ruimtes die anderen uitsluiten, maar ook 'private' ruimtes waar juist wel interactie plaatsvindt tussen groepen. Tegelijkertijd moet er ook rekening gehouden worden met mensen die (nog) helemaal geen plek kunnen vinden in de digitale leefwereld, en mogen we ook in de digitale ruimte de machtsstructuren niet negeren.

De oplettende lezer heeft het misschien al door gehad, ook AGORA gaat zich nadrukkelijker mengen in de digitale wereld. Momenteel wordt er hard gewerkt aan de afronding van de nieuwe website. Een deel van de lezers heeft bij het vorige nummer per abuis een verkeerde brief ontvangen. Deze brief was enkel bedoeld voor studenten als lezerspubliek. Maar wie deze toch heeft gelezen weet ook dat dit het allerlaatste reguliere nummer is dat op papier zal uitkomen. Na 39 jaar op papier te hebben uitgegeven, gaan we vanaf nu online en open access verder, waardoor wij te vinden zijn in de openbare ruimte van het internet. Daar willen wij blijven bestaan als publiek forum voor dialoog en interactie rondom sociaal-ruimtelijke vraagstukken. Wij blijven echter van mening dat het digitale en fysieke elkaar kunnen versterken, en dus zullen we nog één keer per jaar een fysiek jaarboek uitbrengen. Meer details daarover en over de nieuwe website krijgt u binnenkort. Veel leesplezier!

**Wesley Gruijthuisen**

**COVERFOTO**  
Ross Sneddon (Unsplash)

**ACHTERGROND**  
Kato van Speybroeck

# Publieke ruimte

## 4 - Van gemeengoed tot kritische reflectie

**INLEIDING** Kato van Speybroeck, Corneel Casier & Rens Jonker

## 6 - Van gedeelde ruimte naar 'eigen' ruimte

**ESSAY** Vera Leferink

## 9 - Kansen en gevolgen van straatexperimenten

**CASUS** Corneel Casier

## 10 - Meer openbare ruimte voor München?

**ESSAY** Mareike Schmidt

## 14 - Straatintimidatie en stigmatisering

**ESSAY** Mischa Dekker

## 16 - Veiligheidsbeleving in de openbare ruimte

**ESSAY** Marianne Franken en Jelle Brands

## 19 - Straat-skateboarders

**CASUS** Romy Beukeboom

## Varia

### 22 - Smooth City

**BOEKRECENTIE** Rens Jonker

### 24 - Ansichtkaarten van de 21 eeuw

**CASUS** Kin Wai Chu

### 26 - Kritieke momenten in burgerparticipatie?

**VRIJE RUIMTE** Nanke Verloo

### 27 - Migratiekaart als politiek instrument

**OP/IN KAART** Mona Fias

### 28 - Airbnb: Brussel en Amsterdam

**CASUS** Wesley Gruijthuijsen



# VAN GEMEENGOED TOT KRITISCHE REFLECTIE

**De publieke ruimte is een dynamisch theater waarin zich dagelijks menselijke verhalen ontplooiën. We gebruiken de publieke ruimte allemaal en ervaren ze toch helemaal anders. Op het eerste zicht voelt deze ruimte vanzelfsprekend en functioneel. Toch bepaalt publieke ruimte in grote mate hoe we ons als samenleving organiseren, door bepaalde mogelijkheden te bieden en andere te ontnemen.**

Om dit nummer over publieke ruimte in te leiden nemen we jullie, naar het voorbeeld van Ivan Illich's essay *Silence is a Commons*, even mee naar het oude Mexico-Stad. In de oude buurten van deze stad waren de straten tot voor kort nog echte commons. Ze werden niet ontworpen voor mensen of voor auto's, maar kwamen tot stand door de talloze manieren van gebruik van allerhande mensen. Om het concreter te maken; mensen zaten op de straat om er groenten en houtskool te verkopen. Anderen zetten stoelen en tafels op straat om er koffie of tequila te nuttigen, of om te vergaderen. Er werden ezels verkocht, kinderen liepen in het rond, en mensen liepen er van A naar B. De samenloop van al deze activiteiten zorgde voor de vorming van straten. In tegenstelling tot het verleden, worden straten vandaag gebouwd voor auto's, bussen, taxi's en vrachtwagens, en dat niet alleen in Mexico-Stad. Menselijke activiteiten horen er niet meer helemaal thuis en vormen eerder een obstakel voor het verkeer. Ook bij ons staat de straat voornamelijk nog in dienst van gemotoriseerd vervoer, en zijn zo eerder puur functioneel. De variatie aan menselijke activiteiten werd weggeduwd en de publieke ruimte werd gereduceerd tot verkeersruimte.

Sinds de 19e eeuw zien we een toename van ruimtelijke privatisering en commodificatie. Verder nam het onderscheid tussen publieke en private ruimte geleidelijk toe in de 20e eeuw. Binnen de marktlogica vond industriële productie voornamelijk buitenshuis plaats en werd het gezin gescheiden van de economische sfeer. Hierdoor ontstond de constructie waarbinnen vrouwen eerder behoorden tot de huiselijke sfeer, en mannen tot het politieke en economische leven. Publieke ruimte werd van hogerop vormgegeven en gepland, voornamelijk in functie van de werkende man die 's ochtends naar zijn werk gaat en 's avonds weer terugkeert. De ervaring van de vrouw werd grotendeels achterwege gelaten. Hoewel publieke ruimte en bijhorende infrastructuur dus op het eerste zicht neutraal lijkt, vertelt die eigenlijk veel meer over het systeem waarin we leven, door en voor wie die ruimte vormgegeven wordt. Onze publieke ruimte reflecteert de (voormalige) verhoudingen in onze samenleving en heeft dus een politiek gelaagde betekenis. Pleinen die door horecaterrassen ingenomen worden, zeggen veel over hoe het beleid privatisering in de hand werkt, en bankjes op pleinen met tussenleuningen vertellen voor wie en welk gebruik die banken bestemd zijn. De afgelopen decennia werden keuzes

omtrent publieke ruimte en bijhorende infrastructuur voorgesteld als technische keuzes, waardoor de waardegedreven aspecten ervan naar de achtergrond verschoven. Hierdoor dreigen we soms te vergeten dat elke ingreep in de publieke ruimte een politieke lading met zich meedraagt, namelijk de geladen vraag: wat voor publieke ruimte willen we bekomen?

Graham verwees in zijn artikel *Constructing premium network spaces* naar infrastructuur als zijnde 'black boxed' waarbij de vraag hoe ruimte tot stand komt en hoe die werkt volledig verhuuld zijn. In sommige gevallen kan het een bewuste strategie zijn om politieke keuzes te verleggen naar het domein van experts. In onze samenleving worden minderheden politiek ondervertegenwoordigd. Dat vzw Kinumai voor het eerst een rolstoelvriendelijke route heeft uitgewerkt in de Brusselse Dansaertwijk stipt aan dat de inrichting van de openbare ruimte geen rekening hield met mensen met een beperkte mobiliteit. Hierdoor wordt systematisch een deel van de bevolking uitgesloten van deelname aan het openbaar leven. Er is nog steeds een groot tekort aan rolstoeltoegankelijke toiletten, dat alleen met structurele aanpassingen op te lossen valt.

Stilaan zien we in onze contreien een nieuwe hang naar het gemeengoed van vroeger, en wordt er steeds kritischer naar onze bestaande ruimte gekeken. Wat we zolang als 'normaal' beschouwden komt onder vuur te liggen. Onbestemde en industriële plekken die opnieuw in dienst gaan staan van de gemeenschap, straten die weer pleinen worden of die weer ruimte geven aan voetgangers en fietsers. In dit nummer staan we stil bij van wie die resterende publieke ruimte nog is, hoe we ons daarbij voelen en waartoe die vandaag dient. Hiervoor kozen we om publieke ruimte vanuit verschillende invalshoeken kritisch te benaderen, en belichten we hoe het vandaag met onze publieke ruimte gesteld is.

Vera Leferink bespreekt in haar artikel wat het gevoel van eigenaarschap over een ruimte beïnvloedt. Hierbij baseert ze zich op haar eigen scriptie. Eigenaarschapsgevoel leidt tot meer verbondenheid ten aanzien van een plek en daarmee neemt ook de betrokkenheid omtrent onderhoud van een plek toe. Deze aspecten zijn voornamelijk van belang wanneer overheden en gemeentes bewoners willen betrekken bij buurtactiviteiten of gemeentelijke participatieprojecten om tot een meer rechtvaardig en transparant ontwerp en beslissingsprocedure te komen. Ook Nanke Verloo reflecteert in haar artikel over het verbeteren van burgerparticipatie.

Corneel Casier kijkt in zijn artikel verder dan het monofunctionele gebruik van straten die vooral in dienst staan van verkeer. Meer bepaald schrijft hij hoe straatexperimenten gemeenten en burgers laten nadenken over wat straten allemaal kunnen bieden. Leefstraten of schoolstraten zijn de meest gekende voorbeelden. Zo'n soort experimenten dragen voornamelijk bij tot het sociale weefsel van de buurt. De relevantie van straatexperimenten voor buurtbewoners wordt verder toegelicht door Mareike Schmidt. Zij trekt lessen uit autoluwe wijken in München en bespreekt de toepasbaarheid ervan in verschillende stedelijke contexten en stedelijke transformaties.

Mischa Dekker neemt ons mee naar Nederland en Frankrijk waarbij straatintimidatie vanuit een verschillend sociologisch denkkader benaderd wordt. Hij bespreekt hoe straatintimidatie enerzijds geframed wordt als een probleem van genderongelijkheid, en anderzijds gerelateerd aan economische en raciale ongelijkheid. Het doet ons inzien hoe de termen die we gebruiken om over een probleem te praten, het probleem zelf en haar oorzaken definiëren. Opnieuw wordt de ervaring van publieke ruimte in de kijker gezet in het artikel van criminologen Marianne Franken en Jelle Brands. De tekst bespreekt het concept van situationele veiligheidsbeleving, waarbij individuen zich op een specifiek moment en bepaalde

plaats onveilig voelen. Ondanks het belang van inzicht in deze situaties, wordt er weinig criminologisch onderzoek gedaan naar situationele veiligheidsbeleving. Bestaande benaderingen bieden slechts een algemeen beeld van onveiligheidsgevoelens. De auteurs bespreken het groeiende onderzoeksveld van het gebruik van mobiele applicaties om de situationele veiligheidsbeleving verder te onderzoeken.

Tot slot bespreekt Romy Beukeboom in haar artikel hoe straat-skateboarders de status quo van de openbare ruimte uitdagen door deze ruimte anders te interpreteren, wat voor conflicten zorgt en aanpassingen aan stedelijke omgevingen vraagt. Twee cases worden besproken in Arnhem en Rotterdam. Het is een pleidooi voor bewustzijn voor diverse perspectieven op openbare ruimte om evenwichtige en levendige publieke ruimten te kunnen blijven waarborgen.

We hopen dat dit themanummer jullie kijk op publieke ruimte verrijkt en wensen jullie veel leesplezier!

**Kato Van Speybroeck** (kato.vanspeybroeck@kuleuven.be) is als doctoraatsonderzoeker verbonden aan de KU Leuven waar ze onderzoek doet naar hoe beleid en burgers omgaan met spontane natuur in Brussel, en is daarnaast ook redacteur bij AGORA Magazine. **Corneel Casier** (corneel.casier@ugent.be) is als doctoraatsonderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur bij AGORA Magazine. **Rens Jonker** (rens\_j@msn.com) is beleidsadviseur mobiliteitsgedrag bij gemeente Utrecht en hoofdredacteur van AGORA Magazine.



# VAN GEDEELDE RUIMTE NAAR 'EIGEN' RUIMTE

**Van wie is het plein of het parkje aan het einde van de straat? Wie gebruikt het en wie voelt zich verantwoordelijk voor het beheer? De inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte bepalen het gebruik van deze ruimten. Daarnaast zijn deze componenten van invloed op het eigenaarschapsgevoel over deze ruimten.**

Mensen kunnen het gevoel hebben dat iets van hen is, zelfs als ze geen wettelijke rechten hebben – in dat geval is er sprake van juridisch eigendom. Eigenaarschapsgevoel is het gevoel van zeggenschap en verantwoordelijkheid dat omwonenden hebben over hun nabije woonomgeving. Denk bijvoorbeeld aan een groenstrook in de straat die eigendom is van de gemeente, maar wordt onderhouden door omwonenden.

Het gevoel van eigenaarschap kan ervoor zorgen dat mensen eigendommen, of ze er eigenaar van zijn of niet, als waardevoller beschouwen. Ze krijgen een groter verantwoordelijkheidsgevoel om ervoor te zorgen en zijn meer bereid om zich aan deze plek te wijden. Eigenaarschapsgevoel leidt tot meer betrokkenheid bij deze ruimte en kan de verbondenheid met de gemeenschap vergroten. Het eigenaarschapsgevoel over een plek is verbonden met 'zich thuis voelen' en buurt- en plaatsbinding. Je ontwikkelt immers een gevoel ergens eigenaar van te zijn als je er thuis voelt en er het gevoel van controle over hebt. Gevoelens van psychologisch comfort, plezier en veiligheid staan hier voorop. Het versterkt de banden tussen buurtbewoners en stimuleert de

betrokkenheid bij buurtactiviteiten en participatieprojecten van de gemeente. Daarnaast leidt het vooral tot meer tevredenheid en geluk bij bewoners.

## **Wat is bepalend voor eigenaarschapsgevoel?**

Uit kwalitatief onderzoek in meerdere Europese steden is gebleken dat verschillende componenten het gevoel van eigenaarschap beïnvloeden. Deze zijn onder te verdelen in de fysieke inrichtingscomponent, de sociale of participatiecomponent en de onderhoudscomponent. Er bestaat een iteratief proces; een wisselwerking tussen het fysieke ontwerp van een ruimte, het onderhoud en het gebruik ervan en het gevoel van eigenaarschap. De inrichting van een ruimte en het onderhoud ervan is enerzijds van invloed op het eigenaarschapsgevoel, omdat de inrichting en de staat van de ruimte bepalend zijn voor het gebruik en de beleving van die ruimte. Als een groenstrook in de straat een verzorgde uitstraling heeft, wordt er eerder gebruik van gemaakt. Wanneer deze ruimte beschikt over bijvoorbeeld zit- en speelgelegenheid heeft dit een positieve impact op de beleving van de ruimte en

is de kans op ontwikkeling van het eigenaarschapsgevoel groter. Anderzijds is het gevoel van eigenaarschap weer van invloed op de groenstrook, omdat gebruikers een band met de ruimte ervaren, ze zich er prettig voelen en zich de ruimte eigen willen maken. Doordat de ruimte als 'eigen' wordt beschouwd, is de kans groter dat ze zich willen binden aan deze ruimte, inclusief het onderhoud ervan.

### Sociale context en actieve participatie

Het eigenaarschapsgevoel ontstaat mede door actieve participatie of betrokkenheid van bewoners bij plekken. Participatie en een zelfsturend klimaat in ruimtelijke besluitvorming dragen bij aan regie en daarmee aan het gevoel van eigenaarschap. Mensen voelen zich meer betrokken bij een plek omdat de autoriteit wordt gedeeld. Dat kan door bewoners te helpen om een plek, of elementen daarin, te creëren die hun tijd en energie vragen, waarbij ze de ruimte ook een persoonlijke tint kunnen geven; als iets waarin ze zichzelf herkennen waardoor de ruimte persoonlijker wordt en meer als thuis voelt.

Het belangrijkste onderdeel bij deze component is om eerst in te zetten op de sociale context in de buurt en rondom de betreffende openbare ruimte. Hieronder valt onderzoek uitvoeren naar de samenstelling van de wijk, bijvoorbeeld de demografische kenmerken van bewoners en de verhouding tussen koop- en huurwoningen. Op basis van deze gegevens kan een participatietraject worden opgestart, als één van de eerste stappen van een (her)inrichtings- of onderhoudstraject. Als hier weinig tot geen aandacht aan is besteed, heeft dat een negatieve invloed op de betrokkenheid van mensen bij de ruimte en het gevoel van eigenaarschap.

Ten eerste behoort de buurt op gepaste wijze te worden geïnformeerd over de gebiedsontwikkeling. Voor de ene buurt is flyeren voldoende. Voor de andere buurt is het effectiever om mensen persoonlijk aan te spreken of op de betreffende locatie te staan en mensen te informeren. Daarnaast is het huidige gebruik van de ruimte van belang. Hoe wordt de ruimte gebruikt en door wie? Door dit vervolgens te bespreken met de gebruikers en omwonenden van de ruimte kan achterhaald worden wat de ruimte voor hen betekent. Door te zoeken naar zogeheten informele leiders in de buurt, kan op een laagdrempelige manier contact worden gelegd met de bewoners. Informele leiders zijn actief in de buurt, weten wat er speelt en hebben een informeel netwerk. Met deze mensen kan, indien aanwezig, een kerngroep worden opgericht met mensen die zich willen inzetten voor de betreffende plek en willen dienen als vertegenwoordigers voor de rest van de buurt. Een dergelijke kerngroep functioneert in elke buurt anders. Sommige kerngroepen hebben meer ondersteuning nodig, bijvoorbeeld bij het regelen van zaken, de communicatie met de gemeente of het betrekken van de buurt. Zo kunnen opbouwwerkers, maatschappelijk werkers en stichtingen bewoners ondersteunen bij initiatieven en hulp bieden aan kerngroepen.

Bij de start van (her)ontwikkelingsprocessen kan de aanwezigheid van een ontwerper een groot verschil maken. Ontwerpers of adviseurs ruimtelijke ontwikkeling beschikken over ruimtelijk inzicht en een mate van creativiteit waardoor zij in staat zijn bewonersbelangen te vertalen naar elementen in het fysieke ontwerp.

De tevredenheid van elke bewoner kan nooit worden gegarandeerd, maar het is belangrijk om bewoners het gevoel te geven dat ze gehoord worden en dat gezag gedeeld wordt. Dit gebeurt door naar elke bewoner te luisteren, de taal aan te passen aan de doelgroep en bewoners gedurende het hele proces op de hoogte te houden van ontwikkelingen en waarom bepaalde keuzes worden gemaakt.

### Fysiek ontwerp

Elk omgevingsontwerp zal, bedoeld of onbedoeld, het gedrag van mensen en hoe ze de ruimte ervaren beïnvloeden. Maar alleen

als mensen een ruimte gebruiken en zich er prettig in voelen, ontstaat het gevoel van eigenaarschap. Dit wordt onder andere bepaald door de aantrekkelijkheid, toegankelijkheid, openheid en maakbaarheid van een ruimte. Kenmerken als visueel aangename gebouwen, zoals monumentale panden, en de aanwezigheid van groen zijn positief van invloed op de beleving. Een eenvoudig te betreden ruimte die goed zichtbaar is van buitenaf maakt de ruimte toegankelijk en open. Maakbaarheid houdt in dat mensen zelf invloed hebben op de inrichting, bijvoorbeeld in de vorm van een moestuin of speeltuin waar kinderen bouwwerken kunnen maken.

Gevoelens van eigenaarschap worden vergroot als een plek ruimte biedt voor meerdere (tijdelijke) activiteiten en voor gebruikers van verschillende leeftijden. Dit is mogelijk door balans aan te brengen tussen open ruimte en ruimte met elementen. Dit zorgt voor variatie in gebruik en gevoel. Gebruiksdiversiteit wordt ook gestimuleerd door de locatie op te delen in kleinere ruimtes met ieder een eigen uitstraling en functie of gebruik, bijvoorbeeld plekken om samen of alleen te zitten en diverse speelmogelijkheden. Variatie in zitplaatsen en uitzicht op groen of activiteit stimuleren de binding met een ruimte. Binding wordt ook vergroot door variatie in speelmogelijkheden. Afwisseling in standaard speeltoestellen en natuurlijke speelelementen hebben een positieve invloed op kinderen, maar ook op de beleving van volwassenen. Ook variatie in beplanting, zoals in soort, kleur en hoogte, heeft een positief effect op de beleving van de ruimte. Lage beplanting aan de randen zorgt voor zichtbaarheid op het terrein, terwijl hoge beplanting resulteert in speelse en beschutte plekken. Het integreren van beplanting met speelmogelijkheden en zitgelegenheid heeft een positieve invloed op het gebruik. Door ervoor te zorgen dat een ruimte op verschillende manieren gebruikt kan worden, kunnen gebruikers zich de ruimte tijdelijk en spontaan toe-eigenen. Kinderen doen dit bijvoorbeeld door samen op een grasveld te voetballen en jongeren door te picknicken aan een tafel.

### Onderhoud

Hiervoor is al toegelicht waarom het onderhoud van een openbare ruimte belangrijk is voor het eigenaarschapsgevoel. Kwalitatief onderhoud van de openbare ruimte draagt bij aan een comfortabele en prettige woonomgeving. Onderhoud is vaak een taak van de gemeente, maar ook bewoners kunnen (mede)verantwoordelijkheid nemen voor het onderhoud. Wanneer mensen zich gehoord voelen tijdens de processen van gebiedsontwikkeling en zich prettig voelen in een ruimte, is de kans tot betrokkenheid bij die ruimte groter. Deze betrokkenheid is een teken van eigenaarschap en

Speelplek in de buurt. Bron: auteur





Eigenaarschap bij een buurttuin. Bron: auteur

kan dit gevoel versterken doordat bewoners (samen)werken in de ruimte.

Tijdens zowel aanleg als onderhoud is het belangrijk samen met omwonenden besluiten te nemen over het soort beplanting. Vooral als bewoners het zelf gaan onderhouden. Beplanting met zo min mogelijk groenafval heeft een positieve invloed op de beleving van de ruimte en maakt het zelf- of medebeheer minder intensief.

Bij onderhoud door de gemeente moet gekeken worden naar de kwaliteit en het onderhoudsniveau per wijk. Onderhoudsbeurten kunnen worden afgestemd op het gebruik en de staat.

Ook bij zelf- of medebeheer door bewoners is het belangrijk om informele leiders of een soort kerngroep van de wijk te hebben. Zij sturen de rest van de bewoners in onderhoud, zodat er een zekere mate van organisatie is. Opbouwwerkers en organisaties die bewonersinitiatieven ondersteunen, kunnen hulp bieden aan deze kerngroepen en op de achtergrond de betreffende ruimte in de gaten houden. De kerngroep kan momenten voor onderhoud organiseren en plannen voor en met buurtbewoners. Hierbij is vrijblijvende deelname belangrijk, zodat het geen verplichting wordt. Bij verplichtingen bestaat een grotere kans dat mensen afzien van medeverantwoordelijkheid.

### Het belang van maatschappelijke processen

Hoewel er meerdere elementen in het fysieke ontwerp en onderhoud zijn die bijdragen aan het eigenaarschapsgevoel, blijken met name maatschappelijke processen bij (her)ontwikkeling en onderhoud een grotere invloed te hebben. Daadwerkelijke betrokkenheid, gehoord voelen en communicatie staan daarbij voorop. Het fysieke ontwerp vormt een voorwaarde voor het ontwikkelen van eigenaarschap, waarbij elementen in de ruimte aanleiding geven tot activiteiten die eigenaarschapsgevoel creëren.

Er kunnen aanpassingen worden gedaan aan het fysieke ontwerp

en de manier van onderhoud, maar het ontwikkelingsproces en betrokkenheid van bewoners zijn uiteindelijk het belangrijkste. Sociale interacties kunnen gevoelens van verbondenheid en vertrouwdheid creëren en zijn zo van invloed op binding met een plaats en gemeenschap.

### Literatuurselectie

- Edzes, I. (2021, 7 juni) Is de openbare ruimte wel van ons allemaal? ArtEZ studium generale: <https://studiumgenerale.artez.nl/nl/studies/all/blog/is+de+openbare+ruimte+wel+van+ons+allemaal/>
- Kuiter, K., & Maas, R. (2016) *Prettige Plekken - Handboek Mens & Openbare Ruimte*. Zwolle: Acquire Publishing bv.
- Pierce, J., Kostova, T., & Dirks, K. (2003) The State of Psychological Ownership: Integrating and Extending a Century of Research. *Review of General Psychology*, 7(1), 84-107.
- Van Dyne, L., & Pierce, J. (2004) Psychological ownership and feelings of possession: Three field studies predicting employee attitudes and organizational citizenship behaviors. *Journal of Organizational Behavior*, 25(4), 439-459. DOI:10.1002/job.249

Dit artikel is geschreven door **Vera Leferink** (veraleferink@live.nl). Het artikel is gebaseerd op de uitkomsten van haar scriptie, geschreven in 2022 voor de Master Human Geography aan de Universiteit Utrecht. Vera is nu werkzaam bij Neuf Est in Deventer, een interim management- en adviesbureau op het gebied van ruimtelijke ordening.



# KANSEN EN GEVOLGEN VAN STRAATEXPERIMENTEN

**Hoe straatexperimenten niet alleen het sociale weefsel versterken, maar ook mobiliteit in steden herdefiniëren. Van groene oases tot autovrije zones, straatexperimenten tonen de weg voor de transitie van "straten voor verkeer" naar "straten voor mensen".**

Elke straat kan verschillende functies hebben. Zo kunnen we ons allemaal wel inbeelden hoe een straat die normaal vooral een plaats is voor (auto)verkeer bij een buurtfeest kan worden omgetoverd tot een ontmoetingsplaats. Niet alleen residentiële straten, maar ook snelwegen kunnen van functie veranderen. Hoewel die normaal gezien alleen voorbehouden zijn voor autoverkeer, kunnen ze ook tijdelijk veranderen in een fiets- en wandelboulevard. Zo ondergaat bijvoorbeeld de *fly-over* snelweg in Gent elk jaar deze transitie tijdens autovrije zondag.

Straten als multifunctionele publieke ruimte hebben hun potentieel al enkele keren bewezen. We zien echter dat de focus vaak vooral naar verkeer gaat. Niet alleen de wegen, maar ook de openbare ruimte die wordt ingenomen door geparkeerde auto's, spelen hierbij een rol. Andere functies komen hierbij onevenredig aan bod. Een vrij recent populaire manier om gemeenten en burgers te laten nadenken over wat straten allemaal kunnen bieden, zijn straatexperimenten. De formele definitie hiervan luidt als volgt: 'opzettelijke, tijdelijke veranderingen van het gebruik, de regulering en/of de vorm van een straat, gericht op het verkennen van een systemische verandering in stedelijke mobiliteit, weg van 'straten voor verkeer' en in de richting van 'straten voor mensen'. De vormen waarin dit effectief gebeurt variëren. Zo zijn er relatief kleine ingrepen zoals het tijdelijk verwijderen van een parkeerplaats. Een typisch voorbeeld hiervan zijn zogenaamde *parklets* die het terras van een café of restaurant kunnen uitbreiden. Er bestaan daarnaast ook meer ingrijpende vormen zoals het volledig afsluiten van een straat voor autoverkeer. Het achterliggend doel hierbij is steeds om te monitoren en te evalueren wat de gevolgen van deze ingreep zijn op zowel korte als middellange termijn. Succesvolle geëvalueerde straatexperimenten worden dan ook vaak geïnstitutionaliseerd. Een goed voorbeeld hiervan zijn schoolstraten. Hierbij wordt een straat waarin een school is gelegen voor aanvang en na afloop van de lessen afgesloten voor autoverkeer. Deze werden voor het eerst geïntroduceerd in 1989 in Bolzano (Italië) en nadien wereldwijd overgenomen. In 2012 werden de eerste schoolstraten in België gestart en sinds 2018 zijn deze deel van de Belgische wegcode met een eigen verkeersbord en verkeersregels.

Een ander voorbeeld dat wereldwijd wordt gekopieerd zijn de leefstraten uit Gent. Hierbij kunnen bewoners in samenwerking met de stad Gent een aanvraag indienen om enkele parkeerplaatsen in hun straat gedurende de zomermaanden om te vormen tot een klein park. Typisch voor leefstraten is dat de initiatiefnemers tot een compromis moeten komen met alle bewoners van hun straat vooraleer de omvorming naar leefstraat kan gebeuren. Kenmerkend

hierbij is het plaatsen van groene matten en picknicktafels. Per straat bestaan er hierbij uiteraard verschillen; zo zijn er sommige straten waarin ook speeltoestellen voor kinderen worden geplaatst. De voordelen van dit soort experimenten liggen vooral op sociaal gebied. Buren leren elkaar beter kennen, zowel tijdens het opzetten van een straatexperiment als in het daadwerkelijke gebruik ervan, wat het gemeenschapsgevoel versterkt. De impact op mobiliteit is echter complexer. Kleinschalige straatexperimenten hebben over het algemeen beperkte effecten op mobiliteit. Neem bijvoorbeeld het afsluiten van een snelwegdeel op autoloze zondag; dit wordt vooraf via communicatiecampagnes gecommuniceerd en leidt op de dag zelf tot een reductie in autoverkeer. Toch zien we de volgende dag weer dezelfde stroom aan auto's. Anderzijds tonen schoolstraten aan dat er wel degelijk effecten zijn, vooral in het woon-schoolverkeer, dat meer met actieve verplaatsingsmiddelen gebeurt.

In straten die volledig afgesloten worden voor autoverkeer, zien we dat fietsers en wandelaars deze ruimte benutten. Tegelijkertijd kan er in aangrenzende straten meer sluipverkeer ontstaan. De hoeveelheid hiervan hangt veelal af van de lokale context. Om deze ongewenste effecten te voorkomen, is het cruciaal dat dergelijke ingrepen goed gecoördineerd worden. Eenmaal geïmplementeerd, is het essentieel het experiment voldoende tijd te geven om de positieve gevolgen te laten doorwerken. Op de lange termijn resulteert dit vaak in een verschuiving van mobiliteitspatronen, waarbij sommige bewoners na verloop van tijd andere vervoerswijzen dan de auto gaan omarmen. Politiek gezien liggen dergelijke ingrepen echter vaak gevoelig; de eerste dagen na implementatie maken vooral de aanvankelijke negatieve gevolgen zichtbaar en lokken veel kritiek uit. De positieve effecten manifesteren zich namelijk voornamelijk op de lange termijn. Het directe effect van straatexperimenten op systematische verandering blijft dan ook vaak wat ambigu op vlak van mobiliteit, op het sociale aspect vertonen ze positieve invloeden.

#### Literatuurselectie

Bertolini, L. (2020) From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), pp. 734-753.

**Corneel Casier** (corneel.casier@ugent.be) is als doctoraats-onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur bij AGORA.



# MEER OPENBARE RUIMTE VOOR MÜNCHEN?

**Bij het testen van autoreducerende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid in twee wijken in München ontstond een emotioneel debat onder de buurtbewoners. Hoe kan men grote controverses vermijden bij tijdelijke projecten die steden ruimte bieden voor experiment?**

De discussie over wie recht heeft op straatruimte is al lang emotioneel geladen, vooral sinds auto's de stedelijke planning zijn gaan domineren. Het respecteren van planetaire grenzen vereist een snelle transformatie naar klimaatneutraliteit in steden en het afleren van gedrag dat de samenleving decennialang heeft geïnternaliseerd. Dit beïnvloedt ons werk, leven en mobiliteitsgedrag, en daarmee ook het gebruik van de openbare ruimte. Sinds de COVID-19-crisis zijn straatexperimenten, zoals pop-up fietspaden in München, steeds populairder geworden. Hierdoor bevorderen ze 'ruimte-creatie' en stimuleren ze het debat over de waarde en het gebruik van de openbare ruimte.

Straatexperimenten kennen echter voor- en tegenstanders en zijn vaak voorwerp van controversie en polarisatie. Een voorbeeld hiervan is onder andere een verschuiving of een verlies van vertrouwen in besluitvormers. Om dergelijke effecten te vermijden en de acceptatie van urban living labs te vergroten, met name onder de direct betrokken buurtbewoners, moeten we de context van de controversie onderzoeken én de bestaande consensus identificeren. Daarnaast is het van belang om de oorsprong van de

meningsverschillen te achterhalen en de implementatieprocessen van straatexperimenten te verbeteren, zodat ze zich kunnen evolueren naar gevestigde flexibele en effectieve instrumenten voor stedelijke planning.

Dit artikel identificeert als eerste stap de relevante aspecten voor buurtbewoners met betrekking tot straatexperimenten aan de hand van het *aqt*-project in München (Duits acroniem voor 'autoluwe wijken voor een leefbare stad'). Het geeft ook inzichten in lessen die toepasbaar zijn in verschillende stedelijke contexten en toont hoe het concept van 'transformatieve geletterdheid' van Schneidewind kan helpen om de mogelijkheden van *urban living labs* voor stedelijke transformatie beter uit te leggen aan diverse belanghebbenden.

## **Minder auto's voor een leefbare stad**

Over de hele wereld groeit het besef dat de openbare ruimte een waardevolle hulpbron is voor aan klimaatadaptatie. Steden experimenteren actief om te onderzoeken hoe de straatruimte anders benut kan worden, zonder hoofdzakelijk te dienen

Community	Mobility	Process	Urban Environment	Use of Space
Common Good	Alternative	Communication	Climate adaption	Encounter
Conflict	Mobility Options	Investment	Green	Multifunctional/ Spatial Separation of Uses
Children	Car-reduction	Location	Littering/ Tidiness	Play
Inclusion	Cycling Lanes	Testing		Quality of Stay
Neighborhood	Logistics and Services	Transition		Recreation
Noise	Loss of Parking Space			Space Justice
Participation	Sharing			
People	Traffic Safety			
Social Justice	Walkability			
Vividness				

Selectie van geïdentificeerde velden en categorieën met betrekking tot de openbare ruimte.

als parkeerplaats voor auto's. München zet koers naar een mobiliteitstransitie in 2035, met verbeteringen in actieve mobiliteit, openbaar vervoer, *Mobility as a Service* en het verminderen van auto's in het stadscentrum. De mobiliteitstransitie kent echter diverse obstakels, waaronder stijgende investeringskosten, vertragingproblemen, tekort aan geschoolde arbeidskrachten, gebrek aan politieke wil, enzovoort. Met daarbovenop de voortdurende bevolkingsgroei en hoge kosten voor wonen en leven in München wordt een sociaal rechtvaardige transformatie een complexe en uitdagende opgave.

In deze context onderzoekt het aqt-project de impact van autoluwe buurten op de leefbaarheid in steden. Het *urban living lab* vond plaats van juni tot oktober 2023 in twee geselecteerde gebieden in het centrum van München. In samenwerking met de stad München, burgerraden en projectpartners werden maatregelen getest om verkeersreductie, nieuwe mobiliteitsopties en verbetering van de verblijfskwaliteit te bevorderen. Verschillende vormen van participatie en berichtgeving begeleidden het project. De genomen maatregelen werden eerst besproken tijdens publieke evenementen in de openbare ruimte in de winter van 2022. Vervolgens besloot de burgerraad de straatexperimenten uit te voeren. Het project transformeerde vijf locaties in twee gebieden, terwijl de stad München 'mobiliteitspunten' implementeerde als onderdeel van haar deelstrategie nabij de projectlocaties. Deze punten bieden *free-floating* autodelen, ruimtes voor fietsdelen, e-scooters en bakfietsen. In de *Kolumbusstraße* werd het aantal parkeerplaatsen gereduceerd en werd de auto-doorgang beperkt om ruimte te maken voor groene zones, stadstuinieren, meubilair en zelfs een stadsstrand, zonder de toegang tot ondergrondse parkeerplaatsen te belemmeren.

Het project trok aanzienlijke media-aandacht en leidde tot een nationaal publiek debat. Opvallend was dat de meeste artikelen zich richtten op het conflict tussen buurtbewoners over het project, eerder dan op het doel van het project of de bestaande consensus over bepaalde maatregelen. Dit roept de vraag op: met welke onderwerpen zijn mensen het meest bezig wanneer ze commentaar geven op het *urban living lab* van het aqt-project?

#### Hoe bespreken buurtbewoners het straatexperiment?

We hebben een kwalitatieve analyse uitgevoerd op basis van feedback van buurtbewoners en bezoekers over de locaties van het aqt-project. Deze werden verzameld van maart tot 28 augustus 2023. Neben.de fungeerde als een online platform waar buurtbewoners meningen uitwisselden over het buurtexperiment. We hebben 36 relevante berichten van de 721 op deze website bekeken en handmatig gecategoriseerd om inzicht te krijgen in de

diverse meningen in de buurt en hoe de discussie werd beïnvloed, bijvoorbeeld door deelname van een journalist die eenzijdig over het project rapporteerde. De gecategoriseerde termen werden geclusterd in vijf categorieën.

Om de relevantie van de clusters te bevestigen, zijn twee andere bronnen op dezelfde manier geanalyseerd. Vanaf het begin van het project werden ansichtkaarten uitgedeeld om directe feedback van bezoekers te verzamelen. Een diverse groep buurtbewoners, stadsbewoners en toeristen gebruikte de ansichtkaarten om feedback te geven. Van de 479 geanalyseerde ansichtkaarten werden er geen uitgesloten van de analyse hoewel er soms verdachte gelijkenissen waren.

De derde bron betrof het verslag van een bijeenkomst in juli 2023, georganiseerd door een buurtinitiatief met geëngageerde buurtbewoners (*multipliers*). Deze groep ontstond als reactie op toenemende mediaberichten over conflicterende meningen in de buurt. Buurtbewoners van het aqt-project, zowel voor als tegen het experiment, maakten deel uit van deze groep. Ze zetten zich in voor een constructieve uitwisseling en zochten, los van het projectteam, naar oplossingen voor eventuele problemen tijdens de uitvoering van het project.

Uit de analyse bleek dat opmerkingen kunnen worden onderverdeeld in vijf hoofdthema's: Gemeenschap, Mobiliteit, Proces, Stedelijke omgeving en Ruimtegebruik. Het project wordt gezien als een kans voor de buurtgemeenschap (*Community*) vanwege nieuwe mogelijkheden voor actieve participatie, zoals stadstuinieren. Sommigen waarderen de levendigheid van de buurt, terwijl anderen zich zorgen maken over mogelijke overlast, met name geluid, dat hun werk of rust zou kunnen verstoren.

In vergelijking met ansichtkaarten toont het buurtinitiatief een grotere gevoeligheid voor de inclusiviteit van het project en benadrukt het de noodzaak om maatregelen te nemen die specifiek gericht zijn op ouderen. Ondersteunende opmerkingen benadrukken voordelen zoals verminderd autoverkeer, minder verkeersdruk en lagere vervuiling, terwijl kritische opmerkingen zich concentreren op het verlies van parkeerruimte.

Hoewel opmerkingen over mobiliteit (*Mobility*) worden gedomineerd door de wens tot minder autoverkeer, worden ook onderwerpen als verkeersveiligheid, verlies van parkeerruimte en 'walkability' als relevant beschouwd. Sommige ansichtkaarten benadrukken de behoefte aan betere fietsinfrastructuur. Het buurtinitiatief gaat dieper in op planningsdetails en bespreekt bijvoorbeeld veiligheidskwesties, zoals kritiek op het gladde zand op de voetpaden naast het stadsstrand.

Binnen de categorie 'Proces' (*Process*) zijn de opmerkingen op de ansichtkaarten het meest omstreven. Terwijl sommige

opmerkingen blijken geven van algemene interesse en steun voor experimentele projecten, uiten anderen duidelijk bezwaar tegen het project en wijzen ze zelfs verandering in het algemeen af. Kritiek richt zich met name op de locatiekeuze, communicatie en investeringen in tijdelijke projecten, waarbij het buurtinitiatief vooral de communicatie van het project veroordeelt. Desondanks worden de kansen die het urban living lab biedt voor de buurt erkend, en sommigen beschouwen de bijeenkomsten van de groep als uiterst waardevol voor een levende democratie. De meeste opmerkingen op de ansichtkaarten over de Stedelijke Leefomgeving (*Urban Environment*) richten zich op het vergroenen van de straten, wat sterk wordt gewaardeerd als bijdrage aan een gezondere levensstijl. Het buurtinitiatief sluit zich hierbij aan, maar benadrukt daarenboven de noodzaak van op de natuur gebaseerde oplossingen voor klimaatadaptatie. Zorgen over zwerfvuil door toenemend gebruik van de openbare ruimte komen ook naar voren. Wat opvalt in de opmerkingen over Stedelijk Leefmilieu is het niet-gedifferentieerde woordgebruik, waarbij veel mensen spreken over 'meer groen' zonder te specificeren wat voor soort groen ze bedoelen. Betreffende het ruimtegebruik (*Use of Space*) tonen de opmerkingen aan dat nieuwe kansen voor een evenwichtige verdeling vooral liggen in speelruimtes voor kinderen en ontmoetingsplekken in aangename stedelijke omgevingen. Er is echter verdeeldheid over de locatie van speelplekken, met sommigen die de voorkeur geven aan locaties verder weg van woonwijken.

De analyse onthult dat de feedback over het project veel diverser is dan wat in de media wordt weergegeven. Over het algemeen is de feedback diepgaander en toont deze een sterke identificatie van de deelnemers met de buurt. Er zijn echter nog onverwerkte reacties via e-mail, enquêtes en geprotocolleerde gesprekken die moeten worden opgenomen in de algemene analyse. Gezien het een zeer emotioneel debat is, wordt een sentimentanalyse voorgesteld om

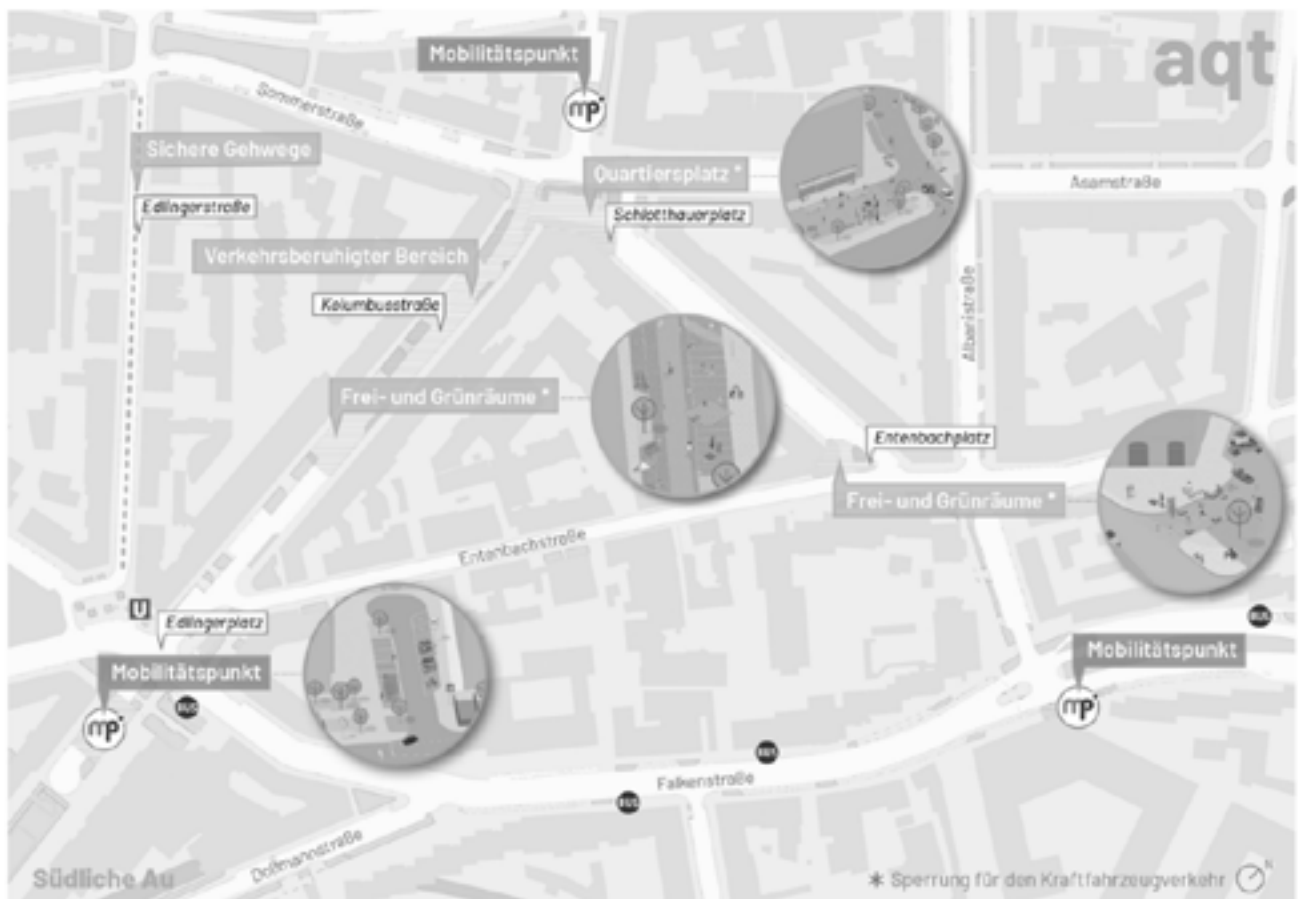
te begrijpen of de emotionele intensiteit samenhangt met algemene weerstand en angst voor verandering, of specifiek gericht is op bezwaren tegen bepaalde maatregelen van het aqt *urban living lab*.

## Het aanpassen van maatregelen op basis van burgerinput is van cruciaal belang

### Ruimte creëren voor toekomstige straatexperimenten

In onderhandelingen over openbare aangelegenheden is conflict vaak onvermijdelijk, wat op zichzelf acceptabel is zolang de oplossing ervan op een constructieve en respectvolle manier wordt onderhandeld. Bij het aqt-initiatief ervoeren de deelnemende burgers echter niet alleen verwachte conflicten, maar werden ze ook geconfronteerd met geopenbaarde en verergerde spanningen, zoals klachten over lachende en spelende kinderen op het stadsstrand. Deze conflicten hadden een stressvolle impact op alle betrokkenen: degenen die zich gestoord voelden in hun rust thuis en de anderen die wilden genieten van speelplezier in het zand. Niettemin erkenden velen dat het straatexperiment de betrokkenheid van de buurtbewoners stimuleerde en hen samenbracht, wat een positieve ontwikkeling was voor het opbouwen van onderling vertrouwen. Het artikel analyseert de verschillende opmerkingen die betrekking hebben op uiteenlopende aspecten van het aqt-

Kaart van maatregelen en locaties tijdens het aqt straatexperiment in een van de buurten "Südliche Au" München, Bron: Alicia-Violetta Hergerdt



project en benadrukt het belang om lessen te delen die het aqt-projectteam heeft geleerd, met als doel grootschalige controverses in de toekomst te voorkomen.

Voor toekomstige *urban living labs* wordt het aanbevolen om *multipliers* vroegtijdig bij het project te betrekken en conflictmanagementtraining aan te bieden aan zowel het projectteam als aan de bewoners. Het inschakelen van deskundig advies op verschillende stadia van de projectplanning kan ook nuttig zijn om beter in te spelen op de gevraagde verbeteringen, vooral met betrekking tot de inclusie van mensen met beperkte mobiliteit. Het aanpassen van maatregelen op basis van burgerinput is van cruciaal belang en biedt tevens een uitstekende gelegenheid om meer co-creatieve elementen toe te voegen aan het proces. Wanneer aanpassingen niet realiseerbaar zijn, moeten de redenen hiervoor duidelijk worden gecommuniceerd om begrip te bevorderen.

In het mobiliteitsonderdeel kunnen conflicten met betrekking tot het verlies van parkeerruimte worden verminderd door informatie te verstrekken over alternatieve mobiliteitsopties en door privéparkeerplaatsen ter beschikking te stellen ter vervanging van de verminderde parkeerplaatsen op straat. Uitgebreidere strategieën kunnen het aanpassen van deelvoertuigen aan verschillende behoeften omvatten, zoals het toevoegen van kinderzitjes of het aanbieden van voertuigen in verschillende maten. Integratie van nieuwe mobiliteitsopties (zoals *geofencing* of mobiliteitshubs) in bestaande apps kan ook bijdragen aan een soepeler verloop van het project.

Het verbeteren van het proces betekent het optimaliseren van de interne coördinatie en externe communicatie. Hoe meer partners betrokken zijn bij het project, hoe belangrijker het wordt om de duur van interne processen te begrijpen, zoals de tijd die nodig is om een persbericht uit te brengen en de goedkeuring ervan te verkrijgen. Omdat een straatexperiment voor velen nieuw kan zijn, moeten de bestaande processen wellicht worden aangepast om adequaat om te gaan met tijdelijke projecten die gekenmerkt worden door een hoge dynamiek. Daarom is vroege betrokkenheid van de verantwoordelijke afdelingen van essentieel belang.

Het is fundamenteel om het doel van het onderzoeksproject, de verwachte resultaten en de effecten ervan uit te leggen. Transparantie is cruciaal, waarbij de legitimiteit, ondersteunende politieke beslissingen en de betrokken belanghebbenden in het besluitvormingsproces in detail worden beschreven. Een mogelijke uitdaging kan ontstaan wanneer de heersende juridische positie het kader voor de *living lab* niet duidelijk definieert. In dit geval is het van belang om een evenwicht te vinden. Er heerst vaak twijfel over de waarde van straatexperimenten en tijdelijke projecten, wat aantoont dat het doel van stedelijke transformatie nog nader moet worden verduidelijkt. Bij deze tussentijdse kwalitatieve analyse van feedback van drie geselecteerde bronnen over het project, kwamen vijf hoofdthema's naar voren die inzicht bieden in welke aspecten van de openbare ruimte belangrijk worden wanneer bezoekers en buurtbewoners reflecteren op het straatexperiment: *Gemeenschap, Mobiliteit, Proces, Stedelijke Omgeving* en *Ruimtegebruik*.

In het hoofdthema Stedelijk Leefmilieu waren samenwerkings-elementen zoals stadstuinieren onbetwist gedurende de looptijd van het project. Wat opvalt is dat de gebruikte termen beperkt in variëteit en minder gedifferentieerd zijn dan in andere vakgebieden. Dat suggereert dat er behoefte is aan meer educatie over verschillende vormen van stedelijk groen om burgers in staat te stellen diepgaander te debatteren over de mogelijkheden die autoreducerende maatregelen bieden voor steden.

Mogelijke geluidsproblemen, vooral met betrekking tot kinderen, vragen om zorgvuldige planning van ruimtegebruikselementen. Hoewel geluid subjectief wordt waargenomen, kunnen geluidsemissies objectief worden gemeten. Het is raadzaam om geluidssarme elementen, zoals planten of stadstuinieren, dicht bij appartementen op de begane grond te plaatsen. Desondanks

draait het bij de meest controversiële onderwerpen vaak om het recht van kinderen om in de openbare ruimte, op straat of elders te spelen en 'luidruchtig' te zijn. Dit brengt ons terug bij de noodzaak om gewoonten af te leren en onze dagelijkse routines meer in vraag te stellen: waarom worden geparkeerde auto's op straat algemeen geaccepteerd, maar wordt de legitimiteit van spelende kinderen in de openbare ruimte soms betwist?

Bij het plannen en realiseren van *urban living labs* met als doel minder auto's en meer leefbaarheid in buurten, wordt het debat waarschijnlijk heel breed en emotioneel en raakt het alle aspecten van het dagelijks leven. Dit artikel fungeert als een uitnodiging om het debat in te kaderen door actief in te gaan op de geïdentificeerde vijf hoofdthema's: Gemeenschap, Mobiliteit, Proces, Stedelijke omgeving en Ruimtegebruik. Het doel is om gemakkelijk verwerkbaar informatie te bieden, zodat alle belanghebbenden goed geïnformeerde stedelijke debatten kunnen voeren. De categorieën moeten uiteraard worden aangepast aan de specifieke publieke weerklank van elk project. Bij het implementeren van een *urban living lab* is het verbeteren van de transformatieve geletterdheid van onze samenleving cruciaal. Dit kan bijdragen aan de impact en een hogere acceptatie van *urban living labs* en ze tot een waardevoller, inclusiever en rechtvaardiger instrument maken in de stedelijke planning. Dit stelt ons in staat om nieuwe ideeën en visies in samenwerking met burgers sneller te testen dan met conventionele instrumenten en dynamischer in te spelen op de klimaatverandering en toekomstige stedelijke uitdagingen.

#### Literatuurselectie

- Goossens, C., Oosterlynck, S. & Bradt, L. (2020) Livable streets? Green gentrification and the displacement of longtime residents in Ghent, Belgium, *Urban Geography*, no.41:4, pp. 550-572
- Meinherz, F. and Middleton, B. (2023) Urban mobility policy in pandemic times: The mobility policy priorities of eight European cities before and during Covid-19. Munich: TraMS lab / Technical University of Munich.
- von Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, 68, pp. 48-55.
- VanHoose, K., de Gante, A. R., Bertolini, L., Kinigadner, J., & Büttner, B. (2022). From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100015.
- Schneidewind, U. (2013). Transformative Literacy. Understanding and shaping social change processes. *Gaia: Ecological perspectives in the natural sciences, humanities, and economics*, 22, 82-86.

**Mareike Schmidt** (mareike.schmidt@tum.de) is onderzoeker bij de onderzoeksgroep Urban Design bij de School of Engineering and Design aan de Technische Universiteit München.

*aqt project team: Simone Aumann, Prof. Dr. Benedikt Boucsein, Moritz Brakmann, Anna-Lena Genz, Tobias Herbst, Alicia-Violetta Hergerdt, Marco Kellhammer, Barbara Lersch, Maximilian Mayer, Veronique Nitsch, Sebastian Preiß, Dr. Stefanie Ruf, Paul Seelinger, Ivan Selednikov, Benjamin Zeckau*



# STRAATINTIMIDATIE EN STIGMATISERING

**De groeiende aandacht voor straatintimidatie heeft ertoe geleid dat gedragingen die voorheen als normaal werden beschouwd, nu ook op politiek niveau erkend worden als problematisch. Desondanks is er lokaal een aanzienlijke variatie in de definitie van straatintimidatie, en volgens critici werkt de focus op de straat stigmatisering in de hand.**

In 2012 maakte de Vlaamse studente Sofie Peeters de korte documentaire *Femme de la rue* voor haar studie film- en theaterwetenschap in Brussel. In de 20-minuten durende film zien we hoe ze wordt nagefloten, om seks gevraagd en beledigd in de straten van de Belgische hoofdstad. Hoewel *Femme de la rue* een studieproject was, verschijnt de documentaire snel in de Belgische media, en ook internationaal maakt de film veel los.

De film riep veel reacties op omdat het iets laat zien over een dagelijkse vorm van geweld die veel vrouwen en LHBTI+ personen meemaken. Door de media-aandacht voor straatintimidatie worden gedragingen die lang genormaliseerd werden nu ook op politiek niveau gedefinieerd als probleem. Desondanks bestaan er grote meningsverschillen over wat voor soort probleem straatintimidatie precies is, en lokale verschillen in hoe het gedefinieerd wordt.

## **Contrasterende definities van grensoverschrijdend gedrag**

De Amerikaanse organisaties *Hollaback!* en *Stop Street Harassment* benaderen straatintimidatie als een probleem dat gaat over genderongelijkheid. De definitie van straatintimidatie als

genderprobleem wordt ook gedeeld door de meeste onderzoekers van deze vorm van geweld en door beleidsmakers in verschillende Europese landen. In Frankrijk bijvoorbeeld werd 'continuüm van geweld tegen vrouwen' een veelgebruikte term in debatten en beleidsdocumenten over straatintimidatie. Het idee is dat straatintimidatie in een continuüm staat met andere vormen van geweld tegen vrouwen, zoals verkrachting en aanranding. Hoewel de sociologen die het concept bedachten het vooral gebruikten om te conceptualiseren hoe deze vormen van geweld voortkomen uit dezelfde mannelijke dominantie, werd het in debatten over de strafbaarstelling van straatintimidatie in Frankrijk ook vaak gebruikt als theorie over escalatie: wat begint met straatintimidatie kan uitmonden in zwaardere vormen van seksueel geweld. Daarom moeten we, zo betoogden voorstanders van een wet op straatintimidatie, die gedragingen in de kiem smoren, voordat het escaleert.

In de Nederlandse media werd (in de periode 2012–2020) gender maar vrij zelden aan straatintimidatie gekoppeld. Uit een media analyse die ik deed van berichtgeving over dit onderwerp

in de grote kranten, bleek dat termen zoals feminisme, seksisme, geweld tegen vrouwen en gender nauwelijks genoemd werden. Het onderwerp werd daarentegen vaak gekoppeld aan vandalisme, overlast en migratie. Ook werden nauwelijks verbanden getrokken met *MeToo* en bredere debatten over seksuele intimidatie en genderongelijkheid. In de Nederlandse media was straatintimidatie geen vorm van geweld tegen vrouwen, maar een soort overlast: groepjes jongeren die bushokjes vernielen en ouderen intimideren, vallen ook vrouwen en LHBTI+ personen lastig.

Deze uiteenlopende definities van het probleem hangen samen met de verschillen in hoe straatintimidatie als publiek probleem op de kaart is gezet in Nederland en Frankrijk. In Frankrijk werd straatintimidatie voor het eerst een onderwerp van publiek debat rond 2014, naar aanleiding van acties van feministische organisaties zoals *Stop harcèlement de rue* (Stop straatintimidatie) en *Osez le féminisme !* (Durf feminist te zijn!). Vervolgens werd het thema opgepakt door de minister van Gendergelijkheid en wethouders gendergelijkheid in de grote steden. In Nederland speelden feministische organisaties een relatief marginale rol in het debat over straatintimidatie. In plaats daarvan werd het thema op de kaart gezet door lokale fracties van rechtse partijen.

## Verschillende definities van straatintimidatie maken dat het niet overal op dezelfde wijze geproblematiseerd wordt

In Amsterdam pleitte toenmalig VVD-raadslid Dilan Yesilgöz voor de invoering van een Algemene Plaatselijke Verordening om straatintimidatie strafbaar te stellen, en in Rotterdam werd het thema op de kaart gezet door Leefbaar wethouder Joost Eerdmans. Zij koppelden het onderwerp nauwelijks aan andere vormen van gendergerelateerd geweld, maar legden de nadruk op de etniciteit en migratieachtergrond van daders en potentiële daders.

Betrouwbare statistieken over de oververtegenwoordiging van mannen met een migratieachtergrond als daders van straatintimidatie bestaan niet. Het is dus moeilijk te zeggen of in Nederland straatintimidatie ook daadwerkelijk meer samenhangt met migratie dan in Frankrijk. Wel is duidelijk dat de overweldigende meerderheid van studies wijst op gegenderde machtsstructuren als een belangrijke oorzaak van straatintimidatie. Bovendien blijkt uit onderzoek dat de ervaring van straatintimidatie vrouwen herinnert aan de mogelijkheid slachtoffer te worden van andere vormen van seksueel geweld, zoals aanranding en verkrachting. In die zin is de dominante framing in het Franse debat meer in lijn met academische diagnoses van straatintimidatie, terwijl in het Nederlandse debat weinig aandacht is voor thema's die door de meeste experts cruciaal worden geacht voor een goed begrip van dit probleem.

### De subjectieve ervaring van slachtoffers

Hoewel de aandacht voor straatintimidatie mondiaal is toegenomen, wordt het probleem lokaal uiteenlopend gedefinieerd. Naast nationale verschillen in definities, laat onderzoek ook zien dat er verschillen zijn in hoe mensen op individueel niveau gedragingen definiëren als straatintimidatie of niet. Uit onderzoek van Tamar Fischer en Natacha Sprado blijkt dat mensen eerder geneigd zijn

om een gedraging als straatintimidatie te definiëren als de sociale afstand tussen twee personen groter is. Oudere personen zijn eerder geneigd om het gedrag van jongeren als straatintimidatie te bestempelen, en andersom. Ook zouden mensen eerder geneigd zijn om iets als straatintimidatie te definiëren wanneer de pleger van een 'andere culturele groep' is. In de media is veel aandacht voor de intimidatie van de witte jonge vrouw door mannen van kleur. Ook in *Femme de la rue* ligt de nadruk op mannen met een migratieachtergrond en Sofie Peeters zelf maakt de koppeling met ideeën over vrouwen binnen de islam.

Uit mijn eigen onderzoek naar het werk van slachtofferorganisaties komen ook andere ervaringen naar voren. Vrouwen en LHBTI+ personen met een migratieachtergrond delen ervaringen over hoe zij slachtoffer zijn geweest van intimidatie op de grens tussen seksisme en racisme. Moslimvrouwen die een hoofddoek dragen krijgen schunnige opmerkingen van mannen die hun hoofddoek weleens af zouden willen doen; vrouwen met een Aziatisch uiterlijk over hoe *kawai* ze zijn en hoeveel een massage kost; en zwarte vrouwen moeten fantasieën aanhoren over tijgers in de jungle. Deze slachtoffers geven aan dat de daders van dit soort straatintimidatie juist vaak wit zijn. Onderzoek en activisme illustreren dus dat straatintimidatie niet gereduceerd kan worden tot een genderprobleem. Een beter begrip van dit gedrag, en daarmee de oplossingen die ervoor aangedragen worden, vereisen een intersectionele blik.

### Focus op publieke ruimte stigmatiseert

De focus op mannen met een migratieachtergrond als daders van straatintimidatie hangt samen met de focus op de straat. De dominante Nederlandse framing van straatintimidatie als migratieprobleem was mogelijk doordat het probleem werd losgekoppeld van andere vormen van gendergerelateerd geweld. De term 'straatintimidatie' legt de nadruk op een vorm van seksueel geweld die wordt gepleegd door mannen die meer tijd op straat doorbrengen. Als gevolg van economische en raciale ongelijkheid zijn dit vaak mannen in een precare economische positie of met een migratieachtergrond. Door, zoals in Nederland, intimidatie op straat nauwelijks te koppelen aan gendergerelateerd geweld op andere plekken (zoals bijvoorbeeld op de werkvloer), blijven mannen met een ander profiel grotendeels uit beeld. Een intersectionele benadering van dit probleem betekent niet alleen aandacht voor de interactie tussen gender, sociale klasse, etniciteit en andere factoren. Het vereist ook kritische reflectie op hoe de termen die we gebruiken om over een probleem te praten, sturen hoe we dit probleem en haar oorzaken definiëren.

### Literatuurselectie

- Dekker, M. (2022) How apprehensions impact policy implementation: a comparison of Dutch and French campaigns on street harassment. *European Journal of Politics and Gender* 6(1), pp. 1-18.
- Fileborn, B., & O'Neill, T. (2023). From "Ghettoization" to a Field of Its Own: A Comprehensive Review of Street Harassment Research. *Trauma, Violence, & Abuse*, 24(1), pp.125-138.
- Fischer, T., and Sprado N. (2017) Seksuele straatintimidatie in Rotterdam. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Kelly, L. (1988) *Surviving Sexual Violence*. Minneapolis: University of Minnesota Press

**Mischa Dekker** (misha.dekker@kuleuven.be) is Marie Curie fellow aan de KU Leuven. Hij promoveerde in de sociologie aan de Universiteit van Amsterdam en Ecole des hautes études en sciences sociales (Parijs) met een onderzoek naar de politisering van straatintimidatie in Nederland en Frankrijk.



# VEILIGHEIDSBELEVING IN DE OPENBARE RUIMTE

**Stel je voor dat je 's nachts alleen naar huis fietst. De kortste route naar huis leidt je via een plein. Er hangen nog wat mensen rond. Je kunt ze niet goed zien, maar hoort dat ze wat naar je roepen. Met kloppend hart fiets je snel weg.**

Een gebeurtenis zoals die hierboven wordt binnen de criminologie een situationele beleving van onveiligheid genoemd. Situationele onveiligheidsbeleving verwijst naar een concreet moment en een bepaalde plaats waarop iemand zich onveilig voelt, in dit geval 's nachts op een plein. Personen die een dergelijke gebeurtenis meemaken kunnen veelal duidelijk verwoorden wat er voor zorgde dat zij zich daar-en-dan onveilig voelden, en hoe zij vervolgens reageerden. Door de intensiteit van zulke ervaringen worden ze namelijk erg bewust meegemaakt. Zicht op dit soort gebeurtenissen geven criminologen waardevolle inzichten in dagelijkse belevingen van onveiligheid.

Toch wordt er maar mondjesmaat onderzoek gedaan naar situationele veiligheidsbeleving. Vaker zien we een meer algemene benadering terug van veiligheidsbeleving. In de Nederlandse Veiligheidsmonitor – een landelijke, tweejaarlijks terugkerende vragenlijst over slachtofferschap van criminaliteit en veiligheidsbeleving – worden deelnemers bijvoorbeeld de volgende vraag gesteld: “Voelt u zich weleens onveilig?”. Dit geeft slechts een globaal, overkoepelend beeld van de beleving van onveiligheid.

Concrete situaties uit het dagelijks leven, zoals de fietstocht hierboven, kunnen door deelnemers meegenomen worden in het beantwoorden van een dergelijke vraag, maar komen niet centraal in beeld.

Hierdoor kunnen we lastig achterhalen *hoe vaak* iemand nu eigenlijk daadwerkelijk situaties meemaakt waarin diegene zich onveilig voelt en *in welke mate* iemand zich dan onveilig voelt. Ook weten we weinig over de patronen en context waarin deze ervaringen plaatsvinden. Voelen personen zich vaker onveilig op bepaalde plekken in de stad, of zijn de momenten en plaatsen waar zij zich onveilig voelen evenredig verdeeld over de stedelijke ruimte?

## **Groeiend onderzoeksveld**

Hoewel er dus relatief weinig onderzoek verricht is naar situationele veiligheidsbeleving, zien we de voorbije jaren wel steeds meer onderzoeken verschijnen. Een vroege poging daartoe kwam in het begin van de jaren 2000. Onderzoekers hebben toen een vragenlijst ontwikkeld waarmee zij deelnemers bevroegen of zij zich het



afgelopen jaar op enig concreet moment in hun dagelijks leven onveilig hadden gevoeld en, zo ja, dieper in te gaan op de laatste keer waarop zij zich onveilig voelden. Deze onderzoeksmethode biedt ons een benadering van de situationele veiligheidsbeleving. Het blijft echter een benadering. De herinnering van de situatie kan immers vertroebeld worden, zeker wanneer er meer tijd versteken is tussen het moment waarop de ervaring plaatsvond en het moment van rapporteren.

## Onderzoek naar situationele veiligheidsbeleving kan door mobiele applicaties in een stroomversnelling raken

Tegenwoordig zien we ook veel onderzoek dat verder gaat dan de traditionele vragenlijst en gebruikmaakt van mobiele applicaties om situationele veiligheidsbeleving te onderzoeken. Deze applicaties maken het mogelijk ervaringen gemakkelijk, nauwkeurig en direct na de onveilige beleving te delen. Apps kunnen ook gebruik maken van push-notificaties, bijvoorbeeld op willekeurige momenten van de dag, om deelnemers te vragen hun ervaring te delen van de situatie waar zij zich op dat moment in bevonden. Dit zorgt ervoor dat er niet enkel teruggeblikt wordt op de meest intense (on)veiligheidsbeleving van de dag, maar dat de grote verscheidenheid aan situaties wordt gevangen die men in het dagelijks leven meemaakt. In beide gevallen kan men de (kenmerken van de) situatie rapporteren nu ze nog vers in het geheugen ligt, wat de verkregen data nauwkeuriger maakt. De precieze plaats van het voorval kan bovendien nauwkeurig bepaald worden aan de hand van de GPS-locatie van het apparaat. Hiermee kunnen onveilige locaties accurater genoteerd worden en hotspots van onveiligheidsbeleving in kaart gebracht worden.

Onderzoek naar situationele veiligheidsbeleving kan met behulp van deze mobiele applicaties in een stroomversnelling raken. Dergelijk onderzoek biedt een belangrijke kijk op hoe vaak mensen eigenlijk situaties ervaren die zij als onveilig beleven, welke (groepen) mensen zich relatief vaker situationeel onveilig voelen en hoe deze ervaringen door de tijd en over de ruimte verdeeld zijn. Tegelijkertijd dienen de mobiele applicaties toegankelijk te blijven; vragen over de situationele veiligheidsbeleving moeten snel en gemakkelijk ingevuld kunnen worden. Hierin zit dan ook een belangrijke afweging: wie het invullen toegankelijk wil houden, dient het aantal vragen dat gesteld wordt beperkt te houden. Daardoor is het lastig om de diepte in te gaan. Bestaande apps bieden bijvoorbeeld maar beperkt zicht op de redenen waarom personen zich op bepaalde tijden en locaties onveilig voelen. Van een nauwkeurige systematische benadering van verklaringen van situationele veiligheidsbeleving is momenteel dan ook nog geen sprake.

### Veilig en plein public

Op basis van de algemene literatuur over veiligheidsbeleving en eerste proeven met de bovengenoemde applicaties is er wel enige consensus over factoren die een rol kunnen spelen in de totstandkoming van situationele (on)veiligheidsbeleving. Deze factoren kunnen onderverdeeld worden in vier categorieën. We werken deze uit door situationele (on)veiligheidsbeleving op een stadsplein te spiegelen aan algemene theorie over verklaringen



Vredenburg, plein in Utrecht. Bron: Jelle Brands

van situationele veiligheidsbeleving.

Ten eerste zijn sommige (groepen) mensen, zoals vrouwen of ouderen, meer geneigd zich op een plein onveilig te voelen dan anderen. Dit is bijvoorbeeld omdat zij zich kwetsbaarder voelen en denken een potentiële dreiging van slachtofferschap van criminaliteit minder goed te kunnen weerstaan. In eenzelfde situatie zullen deze personen dan ook eerder laten weten zich onveilig te voelen dan een persoon die niet deze neiging heeft.

Ten tweede spelen 'mentale kaarten' een belangrijke rol. Zo staan sommige pleinen bij mensen mogelijk bekend als onveilig, bijvoorbeeld op basis van eerdere ervaringen of verhalen van anderen of de media. Zodoende kan iemand al alert zijn wanneer hij of zij zich op een bepaald plein begeeft, en meer gefocust zijn op mogelijke onveiligheid. Een relatief kleine dreiging kan dan bevestigend werken en situationele onveiligheidsgevoelens in de hand werken, waar dit elders dan mogelijk niet het geval geweest zou zijn.

## Factoren kunnen afhankelijk van de situatie een sterker of juist tegenstrijdig effect hebben

Ten derde kunnen kenmerken uit de direct omgeving de onveiligheidsbeleving op stadspaleinen in de hand werken. Mensen scannen continue, vaak onbewust, de omgeving op tekenen van potentiële dreiging. Wanneer een kenmerk uit de omgeving wordt geïnterpreteerd als mogelijk gevaarlijk, kan dit leiden tot een onveilig gevoel. Omgevingskenmerken op een plein kunnen fysiek en sociaal zijn.

Onderhoud van pleinen blijkt onder andere een belangrijk fysiek kenmerk. Wanneer er bijvoorbeeld veel rommel en graffiti aanwezig is, kan dit de indruk wekken dat er niet goed gezorgd wordt voor de omgeving. Het kan geïnterpreteerd worden als een waarschuwing voor andere, grotere problemen zoals criminaliteit die zich op het plein afspelen.

Wat betreft de sociale omgeving kunnen verlaten pleinen een gevoel van onveiligheid oproepen. De aanwezigheid van mensen,

zeker wanneer er een goede, verwelkomende sfeer heerst, kan gepaard gaan met veilige gevoelens. De aanwezigheid van mensen kan echter ook nadelig zijn, onder andere wanneer zij negatief gedrag vertonen. Dit kan een dreigende houding zijn, maar ook afwijkend of ongewenst gedrag; voor sommigen kan hangende jeugd of dronken mensen op het plein een onveilig gevoel in de hand werken.

Omgevingskenmerken kunnen bovendien het scannen van de omgeving belemmeren. Dit kan de omgeving onvoorspelbaar maken, waardoor men alerter wordt op gevaar. Er dient daarom onder andere goed zicht te zijn, bijvoorbeeld door het plein 's avonds voldoende te verlichten. Pleinen hebben veelal goede zichtlijnen, zonder blokkade door bijvoorbeeld bomen of muren. Dit bevordert het zicht en stimuleert de veiligheidsbeleving, doordat men potentiële dreigingen aan zou kunnen zien komen.

Ten vierde kan de aanwezigheid van toezichthouders, zoals politie, gemeentelijke handhavers of beveiligers mensen een veiliger gevoel bieden, doordat zij in kunnen grijpen bij vormen van overlast maar ook door enkel hun geruststellende aanwezigheid. We weten tegelijkertijd dat wanneer te veel toezicht aanwezig is, dit bij sommige mensen ook een gevoel van onveiligheid kan oproepen. Men kan zich afvragen waarom dit toezicht nodig is: is het hier dan zo onveilig?

## Het achterhalen van patronen kan inzicht geven in een geschikte aanpak

### Samenspel van omstandigheden systematisch bekijken

Er is momenteel nog geen eenduidigheid over de rol die bovengenoemde factoren spelen in de totstandkoming van situationele veiligheidsbeleving. Zoals hierboven blijkt uit de aanwezigheid van toezichthouders, kunnen factoren in bepaalde situaties een sterker of juist tegenstrijdig effect hebben vergeleken met andere situaties. We dienen daarom te achterhalen welk *samenspel* van factoren een rol speelt in situaties waarin mensen zich (on)veilig voelen, alvorens we er goed op in kunnen spelen met interventies. Voelen mensen zich bijvoorbeeld altijd even onveilig wanneer hangende jeugd aanwezig is, of kan dit effect verzwakken bij voldoende (dag)licht of bij aanwezigheid van toezicht? Antwoord op vragen zoals deze geeft handvaten voor interventies. Met ons eigen onderzoek willen wij bijdragen aan deze kennisbehoefte.

### Leiden(d) voorbeeld?

In de Nederlandse context wordt momenteel ook onderzoek gedaan naar situationele veiligheidsbeleving. Het onderzoek bouwt voort op de nieuwe, groeiende internationale inzichten in situationele veiligheidsbeleving en toetst in hoeverre deze van toepassing zijn op de Nederlandse stad Leiden. In Leiden probeert de Stadscriminoloog te achterhalen op welke momenten, locaties en in welke situaties men zich situationeel (on)veilig voelt en waarom. De Stadscriminoloog onderzoekt daarbij ook systematisch welke factoren een rol kunnen spelen in de situationele veiligheidsbeleving.

Hiervoor wordt een digitale vragenlijst gebruikt, aangevuld met voordelen van mobiele applicaties, zoals het gebruik van GPS en notificaties. Voortbouwend op eerder onderzoek wordt aan Leidenars gevraagd of en in welke mate zij zich gedurende de

afgelopen dag (on)veilig voelden en waar en wanneer dat was. Waar mobiele applicaties de situationele veiligheidsbeleving echter veelal zo kort mogelijk uitvragen, heeft de Stadscriminoloog ervoor gekozen om oorzaken uitgebreider uit te vragen. Inwoners van Leiden die deelnemen aan het onderzoek worden dan ook middels korte stellingen gevraagd naar fysieke en sociale kenmerken van de situatie waarin zij zich onveilig voelden. Deelnemers kunnen onder andere aangeven of de omgeving goed onderhouden was, er een goede sfeer was en of er mensen waren die dreigend overkwamen. Ook werd gevraagd of inwoners meer toezicht zouden wensen in dergelijke situaties.

Zo wordt per situatie duidelijk welk samenspel van factoren leidt tot het ervaren onveiligheidsgevoel. De Stadscriminoloog probeert hier vervolgens patronen in te achterhalen, wat inzicht kan geven in een geschikte aanpak: zien we bijvoorbeeld dat verschillende inwoners een bepaald plein positief ervaren, maar dat de situationele veiligheidsbeleving op het plein keldert wanneer zij zich 's avonds op het plein begeven, wanneer er veel jeugd rondhangt en er weinig toezicht aanwezig is? Dan kan gekeken worden of meer toezicht wenselijk is in dergelijke situaties, of dat men met de jeugd in gesprek kan gaan.

Het systematisch verzamelen van data omtrent verschillende factoren kan zo inzicht geven in de patronen en verklaringen die aan de basis liggen van concrete (alledaagse) (on)veiligheidsbelevingen in de publieke ruimte. Dit inzicht kan vervolgens gebruikt worden om de veiligheidsbeleving waar nodig gericht te verbeteren.

### Literatuurselectie

- Hale, C. (1996) Fear of Crime: A Review of the Literature. *International Review of Victimology*, 4, pp. 79-150
- Gray, E., Jackson, J. & Farrall, S. (2008) Reassessing the Fear of Crime. *European Journal of Criminology*, 5 (3), pp. 363-380
- Solymosi, R., Bowers, K. & Fujiyama, T. (2015) Mapping fear of crime as a context-dependent everyday experience that varies in space and time. *Legal and Criminological Psychology*, 20, pp. 193-211. <https://doi.org/10.1111/lcrp.12076>
- Solymosi, R., Buil-Gil, D., Vozmediano, L., Sousa Guedes, I. (2020) Towards a place-based measure of fear of crime: a systematic review of App-based and crowdsourcing approaches. *Environment and Behavior*, 00(0), 1-32
- Spithoven, R. (2017) Keeping trouble at a safe distance. Unravelling the significance of 'the fear of crime' (Doctoraal proefschrift). Den Haag: Eleven International Publishing

**Marianne Franken** is promovenda aan het Instituut voor Strafrecht & Criminologie aan de Universiteit Leiden. Binnen haar promotieonderzoek 'de Leidse stadscriminoloog' doet Marianne in een samenwerking met de gemeente Leiden en de politie ruim vier jaar onderzoek om de veiligheidsbeleving onder inwoners van Leiden in kaart te brengen én om waar nodig aanpassingen te doen. **Jelle Brands** is universitair docent aan het Instituut voor Strafrecht & Criminologie aan de Universiteit Leiden en doet onderzoek naar veiligheidsbeleving in de stedelijke publieke ruimte. Ze zijn te bereiken via: [stadscriminoloog@law.leidenuniv.nl](mailto:stadscriminoloog@law.leidenuniv.nl). Deelnemende onderzoekers zijn naast de auteurs ook Prof. Dr. Maarten Kunst en Dr. Janne van Doorn.

## CASUS - Romy Beukeboom



# STRAAT-

# SKATEBOARDERS

**Wereldwijd zijn er ongeveer 50 miljoen skateboarders. Hun bewegingen en leefwereld blijven niet gebonden aan skateparken of half-pipes. Met hun vindingrijke kijk op de omgeving is de straat een ultieme speeltuin, waarin straat-skateboarders spelen met het machtsevenwicht van publieke ruimte.**

Wat hebben straat-skateboarders, parkour beoefenaars en daklozen met elkaar gemeen? Ze verbreden allemaal de definitie en realiteit van wat als 'openbare ruimte' wordt bestempeld. Waar de meerderheid een bankje op een openbaar plein gebruikt om op te zitten, ziet een straat-skateboarder een obstakel om overheen te *grinden*. Parkour-beoefenaars maken gebruik van de openbare ruimte als hindernisbaan. Voor een dakloze transformeert de openbare ruimte in een plek om (noodgedwongen) te verblijven. De sociaal-ruimtelijke interactie tussen deze onverwachte gebruikers en de openbare ruimte zorgt voor een uitdaging van wat wordt gezien als 'de bedoeling' voor openbare, geplande omgevingen.

Stadsplanners, ontwikkelaars en landschapsarchitecten anticiperen op bepaalde gebruikers en gebruiken bij het plannen en ontwerpen van publieke ruimte. Het ordenen van ruimte beïnvloedt het gedrag van en de interactie tussen mensen vaak op een voorspelbare manier. Tegelijk komt de manier waarop de overheid de realiteit van publieke ruimte voor zich ziet, niet altijd overeen met hoe diezelfde ruimte wordt beleefd door haar gebruikers. Met andere woorden, met de manieren waarop sommige individuen of groepen een publieke ruimte (willen) gebruiken, wordt niet altijd rekening gehouden in het plannings- en ontwerpproces.

Straat-skateboarders gebruiken publieke ruimte om zichzelf uit te drukken. Dit doen ze door een speciale vorm van wederkerigheid. De gebouwde omgeving – en specifiek stedelijk meubilair zoals bankjes, randjes en trapleuningen – 'vraagt' in hun ogen om de kansen te benutten die de ruimte hen biedt. Het werkt ook de andere kant op. Straat-skateboarders 'antwoorden' door met bepaalde tricks de geplande ruimte tijdelijk toe te eigenen. Het intrinsieke

element van verrassing over waar en hoe straat-skateboarders zich bewegen, maakt hun gebruik van publieke ruimte inherent onverwachts. Maar voor wie? En met welke gevolgen? Dit bekijken we aan de hand van casussen in Arnhem en Rotterdam.

### Provinciehuis plein in Arnhem

Het Gelderse provinciehuis in Arnhem is omgeven door een glad, marmeren plein met spiegelende luchtbruggen en een mooie doorkijk van de Markt naar rivier de Rijn. Straat-skateboarders voelen zich aangetrokken tot deze openbare ruimte. Ze maken intensief gebruik van het plein door middel van eigen meegebrachte en zelfgemaakte *ramps* en door fanatiek gebruik te maken van het vaste straatmeubilair. Als gevolg van dat gebruik raakte deze *hardware* beschadigd.

De terreinbeheerder nam hun materialen in, om zo een gesprek met de skaters af te dwingen. Deze interventie mondde uit in een reeks gesprekken van de ontwerper van het plein en de wethouder tot aan de Commissaris van de Koning van Gelderland. Samen concludeerden ze dat een relatief simpele aanpassing zoals het toevoegen van ijzeren profielen op het straatmeubilair een deel van de oplossing kon zijn.

Door in gesprek te gaan met de skate-gemeenschap is er een duurzame oplossing gevonden voor een onverwachte gebruiksvorm van deze publieke ruimte. Met ander woorden, de *hardware* is meer geschikt gemaakt voor de *software*, de mensen die het provinciehuis plein op een bepaalde manier willen gebruiken. Welke lessen kunnen we nog meer uit deze reactie halen?

### Lessen uit Arnhem

Als eerst is dat het zelfbewustzijn van de machtspositie van (in dit geval) de commissaris. De commissaris beseftte dat zijn persoonlijke bewondering en enthousiasme voor de straat-skaters onder zijn raam doorslaggevend is geweest in de algehele acceptatie van hun aanwezigheid. Ten tweede haalt hij een punt aan waar door velen aan voorbij wordt gegaan: uiteindelijk gaat het om *publieke* ruimte. Skateboarders hebben net zo goed als iedereen recht op ruimte. Ten derde bleek dat contactpersonen in de skate-gemeenschap van essentieel belang bleken. Deze 'ambassadeurs' moet je echter ook binnenin het ambtelijk apparaat hebben. Verder werd duidelijk dat nieuwsgierigheid als vertrekpunt noodzakelijk is. Door niet direct te kijken naar het kostenplaatje, maar open te staan voor het verhaal en de leefwereld van de ander kan publieke ruimte voor iedereen zijn of worden.

Terugvallen op 'de bedoeling' van een publieke ruimte kan soms nadelig uitpakken voor de levendigheid ervan. De betrokken landschapsarchitect gaf aan dat het concept voor het provinciehuis plein een neutrale, stedelijk plek moest zijn. Met andere woorden, een plek die niet per se ontworpen is voor specifieke gebruikersgroepen. Toch droeg de materiaalkeuze eraan bij dat skateboarden als activiteit hier initieel voor schade zorgde. De ondergrond, oftewel de basis van een openbare ruimte, bepaalt voor een groot deel welke activiteiten daar plaats kunnen vinden. Landschapsarchitecten dienen zich dus bewust te zijn van de (on)mogelijkheden die ze creëren met hun ontwerp- en materiaalkeuzes.

Tot slot laat de casus van het Provinciehuis plein zien dat wanneer een groep niet in lijn beweegt met die vooraf gedefinieerde bedoeling van de publieke ruimte, dit niet per se hoeft te leiden tot een sociaal-ruimtelijk conflict. Kortom, een succesvoorbeeld van een publieke ruimte die werd aangepast als antwoord op een gebruiksvorm waarop niet was geanticipeerd.

### Museumpark in Rotterdam

Het Depot van museum Boijmans van Beuningen is dé culturele blikvanger van het Museumpark in Rotterdam. De indrukwekkende skyline van Rotterdam wordt tentoongesteld door de spiegelende panelen aan de buitenkant. Maar voor wie goed kijkt, reflecteert er ook een andere realiteit op de begane grond. De gladde ondergrond van asfalt heeft een bijna magnetische werking op straat-skateboarders uit binnen- en buitenland. Het Depot kreeg een connotatie als plek waar jong en oud samenkomen en waar je

*Het Provinciehuis plein in gebruik. Bron: Romy Beukeboom.*



niet wist wie of wat je tegen ging komen – alles kon. Tegelijkertijd hadden de straat-skateboarders een plek om ongestoord te experimenteren, samen te komen en te bewegen.

Helaas behoort dit fenomeen tot het verleden. Terug naar 2021. Paradoxaal gezien is de komst van het Depot ook de direct aanleiding geweest om het Museumpark te vergroenen en daarmee te herontwerpen. Eén van de onderdelen van dit nieuwe ontwerp was het aanpassen van de ondergrond. De gladde plaat van asfalt moest plaatsmaken voor een materiaal met een grovere korrel voor meer grip en stukken gras. Voor de skate-gemeenschap is dit de directe aanleiding geweest om hun ongenoegen te uiten over het ontwerp en het participatieproces. In de ogen van de straat-skaters is er niet voldoende aandacht geschonken aan de skate als gebruikersgroep en wat het Museumpark voor hen betekent.

Het werd een politiek verhaal: een petitie werd 5500 keer ondertekend, er is ingesproken tijdens raadsvergaderingen en moties werden ingediend om het ontwerp zodanig aan te passen zodat er geskatet kon blijven worden. Uiteindelijk waren de voorgestelde ontwerpwijzigingen van zowel gemeente Rotterdam als de skaters zelf niet naar wederzijdse tevredenheid. Het ontwerp werd iets aangepast, maar skaten werd door de gekozen ondergrond onmogelijk gemaakt.

## Wat hebben straat-skateboarders, parkour beoefenaars en daklozen met elkaar gemeen?

### Lessen uit Rotterdam

Eén van de aspecten die een rol speelde in dit verhaal was de organisatiegraad van de skate community. Er was een informeel aanspreekpunt, maar geen juridische entiteit met ervaring over hoe te laveren in dergelijke gemeentelijke processen. Daarnaast was het gevoel van de skaters dat zij bewijs moesten aanleveren voor hun intensieve gebruik van deze skateplek één van hun ergernissen ten aanzien van de gemeente.

Waar er in Arnhem meer sprake was van succesvolle en ogenschijnlijk gelijkwaardige interactie tussen de verschillende belanghebbenden, leek het in Rotterdam meer op invloed uitoefenen op een proces dat al nagenoeg afgerond was. Metaforisch gezien leek het voor de skate-gemeenschap alsof ze alleen konden zien wat er met hun geliefde Museumpark ging gebeuren in de reflectie van het Depot, terwijl binnenin de gespiegelde ruimte andere belanghebbenden de agenda bepaalden. Slechts een enkele keer kregen ze inzicht in het ruimtelijke ordeningsproces, wat later niet voldoende bleek.

Anders gezegd, in de context van het Provinciehuis plein relateerde het woord 'publiek' in publieke ruimte naar de maatschappij, terwijl in het Museumpark de interpretatie van 'publiek' meer richting toeschouwers ging, in de vorm van tijdelijke bezoekers van een ruimte.

Van origine was het Museumpark ontworpen door Rem Koolhaas als een *void* of leegte – een open stedelijke ruimte welke gedictieerd diende te worden door de stad. Uiteindelijk is deze plek geëvolueerd tot een ietwat gedomesticeerde publieke ruimte, met letterlijk en figuurlijk minder ruimte voor het onverwachte en verrassende. Nu is het weer aan de gebruikers om terug te gaan en voor henzelf te bedenken: is dit een plek voor mij om (opnieuw) te zijn?



### Half-pipe politiek

De toegelichte voorbeelden laten zien dat de hoeveelheid aan belangen en de samenhang daartussen deels bepaalt hoe een sociaal-ruimtelijke interactie eruitziet. De complexiteit van machtspolitiek, hiërarchische lagen, persoonlijke belangen en het aantal betrokkenen heeft ervoor gezorgd dat de casus van Museumpark uitdagender was dan die van het plein voor het Provinciehuis. Met andere woorden, het sociaal-ruimtelijke samenspel is inherent complexer wanneer er geskatet wordt op een prominente en cultureel prestigieuze plek als het Museumpark dan wanneer dit gebeurt op een plein met een minder gecompliceerd speelveld en buiten de politieke arena.

## Door open ruimte kunnen gebruikers genereren wat zij nodig hebben

### Pluralisme in planologie

Planologie en ruimtelijke ordening gaat over het organiseren van (publieke) ruimte. De ontastbaarheid en onvoorspelbaarheid van straat-skateboarders past slecht bij de sterke behoefte die we hebben aan controle. Om die behoefte te dienen, neigen we naar het letterlijk vastleggen van elke vorm van beweging. Dat kan bijvoorbeeld door middel van wet- en regelgeving, mensen naar bepaalde richtingen *nudgen* of mensen ertoe aanzetten om zich op een bepaalde manier op een bepaalde plek te gedragen. Deze drang naar controle kan ook doorslaan in een vorm van 'agorafobie' waarbij men huiverig wordt voor publieke ruimte die niet ontworpen is of een duidelijke functie heeft. Rem Koolhaas is er dan ook van overtuigd dat 'leegte' een architectonisch concept is dat bewust ingezet kan worden. Door de ruimte letterlijk open te laten, ontstaat er plek voor gebruikers om te genereren wat zij nodig hebben in een publieke ruimte.

Het onvermogen om elke vorm van gebruik in een openbare ruimte te voorzien is menselijk. Daarom is het relevant om gemeentelijke, politieke en fysieke ruimte te creëren om onvoorzien, bottom-up gebruik van publieke ruimte te kunnen laten plaatsvinden.

### De rol van de beslisser/planoloog

Onverwachte gebruikers verschijnen niet uit het niets in de openbare ruimte. De fysieke omgeving vormt de omstandigheden voor bepaalde activiteiten, ongeacht of er op die activiteiten is geanticipeerd of niet. Het bestempelen van iemand of een bepaald gebruik in de publieke ruimte als onverwacht komt vaak voort uit een blinde vlek voor bepaalde belangen – en van iemands vermogen tot verbeelding. Voor sommigen is het heel logisch om een trapleuning als een skatebaar object te zien, terwijl anderen zich er liever aan vasthouden. Deze illustratieve tegenstrijdigheid onderstreept het gegeven dat elk individu een unieke kijk heeft op de openbare ruimte. Ook hebben ze allemaal een verschillende mate van macht om die interpretaties uit te dragen. Daarom zou elke actor in besluitvormingsprocessen over de gebouwde, openbare omgeving zich bewust moeten zijn van de manier waarop zijn of haar macht van invloed is op de mogelijkheden en beperkingen voor bepaalde gebruikers en gebruiken op die plek.

Straat-skateboarders creëren een geleefde realiteit van de openbare ruimte die voor henzelf vanzelfsprekend is, maar door anderen als onverwachts, onbekend en soms ongewenst kan worden gezien. Het creëren van bewustzijn van en gevoeligheid voor de sociaal-ruimtelijke wisselwerking tussen onverwachte gebruikers en de openbare geplande omgeving kan helpen bij het creëren van boeiende, evenwichtige en levendige publieke ruimte(s).

### Literatuurselectie

- Iain Borden (2019) *Skateboarding and the City, a complete history*. Londen: Bloomsbury Visual Publishing.
- Kara-Jane Lombard (2015) *Skateboarding: subcultures, sites and shifts*. Londen: Routledge.
- William H. Whyte (1980) *The social life of small urban spaces*. Washington, D.C.: The Conservation Foundation.
- Jan Gehl (2011) *Life between buildings: using public space*. Washington, D.C.: Island Press.

**Romy Beukeboom** (romybeukeboom@hotmail.com) is adviseur en onderzoeker bij adviesbureau Stad & Co. Ze schreef haar thesis over dit onderwerp voor haar master Landschapsarchitectuur & Planning aan de Wageningen Universiteit.

## SMOOTH CITY

Je loopt door een winkelcentrum ergens in Nederland, over een hardstenen vloer en langs glimmende etalages. De geur van een weelderig zeepmerk komt je tegemoet, terwijl op de achtergrond een beveiligder enkele daklozen vraagt om weg te gaan. Iets verderop wandel je langs een middeleeuws pand dat smetteloos is gerestaureerd en waarin nu een winkel voor designerkleding is gevestigd. De gevel van het pand wordt smaakvol verlicht, de naam van de winkel is te lezen in een minimalistisch lettertype.

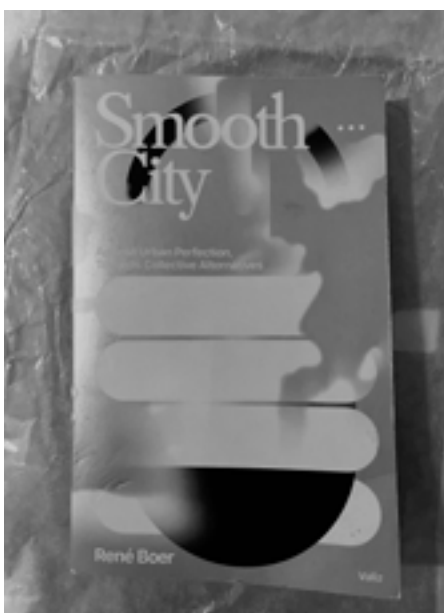
Elk hoofdstuk van het boek van René Boer begint met een situatieschets vergelijkbaar met de bovenstaande, zelfgeschreven variant. Omdat deze situatie op steeds meer plaatsen in de wereld voorkomt, klinkt dit voor veel stadsbewoners en -bezoekers bekend in de oren. Boer schetst overtuigend de opkomst van de door hem gemunte *smooth city*: de gladde stad. De *smoothification* of vergladding van de stad, betoogt Boer, is geen onvermijdelijke, natuurlijke beweging. Het is het gevolg van een opeenstapeling van bewuste keuzes, van partijen zoals overheden en investeerders. De stad is de afgelopen decennia opgeknapt waarbij vervuilende, verstorende of anderszins 'ongewenste' elementen veelal werden verwijderd. Op sommige vlakken is dit positief: de stad is veiliger, de lucht is schoner en er is minder herrie. Tegelijk leidt dit op veel plaatsen in de stad tot gentrificatie en verdringing van bijvoorbeeld dak- en thuislozen. De gladheid van de stad en de voordelen hiervan zijn niet gelijk verdeeld, maar staan vaak in dienst van kapitaalcrachtige of commerciële spelers zoals vastgoedbezitters en uitbaters van winkels. Denk bijvoorbeeld aan winkelgebieden die opgeknapt worden terwijl woonwijken achterblijven. Omdat alles en iedereen in het perfecte plaatje moet passen, is er letterlijk en figuurlijk geen plaats meer voor wie niet voldoet aan die norm. De stad verliest daardoor haar emancipatoire rol waar ze in het verleden juist plek bood voor 'afwijkingen' van de norm, zoals voor kunstenaars en de LGBTQ+-gemeenschap.

Boer laat ook de rol van algoritmes en data in de stad niet onbelicht. In de gladde stad wordt je beleving 'gestuurd' via persoonlijke, commercieel gedreven aanbevelingen gebaseerd op jouw bestaande voorkeuren. Dan wordt alles voorspelbaar en neemt de kans op onverwachte plaatsen, evenementen of ontmoetingen helaas sterk af. Hierdoor wordt de geleefde ervaring van de stad echt 'gladder' gemaakt. Je komt in een soort *real-life* filterbubbel terecht. De tekst in het boek wordt af en toe onderbroken door afbeeldingen die de besproken verschijnselen en esthetiek goed laten zien. Enerzijds voelen de afbeeldingen onderling wat uitwisselbaar, waardoor het punt van de auteur benadrukt wordt. Anderzijds wordt de besproken – en soms wat abstracte – thematiek hierdoor herkenbaar.

In het boek blijft de schuldvraag wat diffuus. Een wereldwijd complot richting gladheid lijkt onwaarschijnlijk, maar wie zit er dan achter? Projectontwikkelaars, gemeenten, planners, ze worden allen genoemd, net als een algemeen streven naar veiligheid, comfort en controle. Gebrek aan één verantwoordelijke maakt het aanpakken van het probleem lastig. Boer haalt het begrip 'porositeit' aan als tegenhanger voor gladheid. Het begrip duidt op de hoeveelheid leegte in een verder massieve substantie en kan ook toegepast worden op ruimtelijke ordening en stedenbouw. Dit werd eerder gedaan door bijvoorbeeld Richard Sennett. Boer benadrukt dat een politieke kijk op dit begrip noodzakelijk is, om iedereen die aanwezig is in de stad in staat te stellen "het gladde oppervlak van de stad door te prikken waar men dat nodig acht", ofwel plekken naar hun hand te zetten. Het gaat om het creëren van plekken waar minder zaken vooraf ingevuld zijn dan in de omgeving, zoals het openstellen van de begane grond van een appartementencomplex of het teruggeven van een braakliggend terrein aan de er omheen wonende gemeenschap, om vrij te gebruiken en naar wens in te vullen.

Door in te zetten op porositeit kunnen we ruimte bieden aan de mensen en processen die een stad haar eigenheid geven. Als concept lijkt het zeker nastrevenswaardig. Daarentegen lijkt het onwaarschijnlijk dat dit voldoende is om de dominantie van gladheid te keren, omdat de drijvende krachten daarachter zo divers zijn.

Boer biedt met *Smooth City* een nieuw en verfrissend perspectief om naar stedelijke processen te kijken. Hoewel gladheid in eerste instantie wat ongreepbaar en abstract voelt, is Boer erin geslaagd op een leesbare wijze naar te zetten waarom we tegenwicht moeten bieden aan deze ontwikkeling. Schrijvend vanuit een al best gladde stad hoop ik in ieder geval dat zijn oproep door velen wordt gelezen én omarmd!



### Literatuurselectie

René Boer (2023) *Smooth City*. Valiz.

**Rens Jonker** (rens.j@msn.com) heeft een achtergrond in Urban Studies en is hoofdredacteur van AGORA Magazine. Ook is hij werkzaam bij gemeente Utrecht als beleidsadviseur mobiliteitsgedrag.

# geografie

Hèt tijdschrift voor geografen  
en studenten geografie

| informatie over actuele ruimtelijke  
ontwikkelingen in Nederland en  
daarbuiten | reisverhalen | opinies  
| achtergrondinformatie | recensies |  
columns | geografische agenda  
| interviews | nieuwsberichten |  
boekbesprekingen | aanbiedingen ...



Word lid van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in Nederland en ontvang negen keer per jaar *Geografie* met exclusieve toegang tot alle kennisartikelen op [geografie.nl](http://geografie.nl). De kosten zijn voor studenten slechts € 40 per jaar, aio's en oio's betalen € 83,50 (normale prijs is € 109,50 per jaar).

Kijk op [www.geografie.nl](http://www.geografie.nl) of bel  
030 41 00 510 voor een abonnement.  
Een welkomstcadeau ligt klaar!



# ANSICHTKAARTEN VAN DE 21 EEUW

**Ansichtkaarten worden al sinds de 19e eeuw gebruikt door toeristen. Maar hoe kunnen zij relevant blijven in het hedendaagse tijdperk waar niet alleen het toerisme sterk is veranderd, maar ook sociale media het direct delen van reiservaringen mogelijk maakt?**

Figuur 1: Wivenhoe House, Colchester  
Figuur 2: Regenboogdorp in Taiwan



Ansichtkaarten (of postkaarten) zijn altijd geassocieerd geweest met het toerisme, dat in essentie visueel georiënteerd is. De materialiteit en mobiliteit van Ansichtkaarten belichamen de reiservaring van de toeristen die ze versturen. De ontvanger kan deelnemen aan het verbeelde reisverhaal dat via de Ansichtkaart wordt overgebracht. De culturele geschiedenis van Ansichtkaarten kent meerdere kanten. Zij werden voor het eerst gebruikt in Europa in het midden van de 19e eeuw als een meer efficiënte vorm van zakelijke correspondentie door brieven te vervangen. Door het weglaten van de envelop en het besparen van ruimte, werd de tekst van de Ansichtkaart semi-openbaar, alhoewel dat niet de bedoeling was. Minder nadruk op formele teksten en lagere portokosten democratiseerden deze vorm van schriftelijke communicatie naar een breder publiek. Kort gezegd waren Ansichtkaarten de instant tekstberichten en sociale media van hun tijd. De populariteit van Ansichtkaarten ging 'viraal' en het gebruik steeg enorm. Rond het begin van de 20ste eeuw werden ze op grote schaal omarmd, zowel door burgers, door bedrijven voor promotionele doeleinden en door activisten zoals voorvechters van het vrouwenkiesrecht. Tegelijkertijd zorgde de overeenkomst van de Wereldpostunie tot een optimalisering van postdiensten in de aangesloten landen, waardoor de groei van internationale post werd gestimuleerd.

De glorietijd van de Ansichtkaarten was van de late 19e eeuw tot het begin van de 20ste eeuw. Hun wereldwijde succes was een weerspiegeling van de sterke technologische, sociale en economische vooruitgang die werd aangewakkerd door de industriële revolutie, en onze mobiliteit en het toerisme drastisch veranderde. Door een hogere levensstandaard en betere en uitgebreidere transportmogelijkheden werd er meer gereisd voor zowel zakelijke als voor privédoeleinden en konden meer mensen zich een vakantie veroorloven. Van een louter blanco kaart met enkel noodzakelijke informatie evolueerde de Ansichtkaart tot informele begroeting tussen vrienden en familie. Het werd gebruikelijk om één kant van de Ansichtkaart te versieren met een gedrukt grafisch ontwerp of handgemaakt kunstwerk. Later maakten nieuwe druk- en printtechnieken van fotografische Ansichtkaarten modieuze vakantiesouvenirs. Voordat persoonlijke camera's gemeengoed werden, werden Ansichtkaarten in bulk gedrukt of op maat gemaakt in fotostudio's waar toeristen hun foto's lieten maken en ontwikkelen. Als we deze culturele praktijk bekijken door de lens van de vroege versie van de 'tourist gaze' van de socioloog John Urry in 1990, waarin de visuele aspecten van het toerisme worden benadrukt, is de populariteit hiervan geen verrassing. Niet alleen illustreren Ansichtkaarten het





Figuur 3: Universiteitsbibliotheek in Leuven

spektakel van de vakantie, zij vormen ook het visuele en materiële bewijs van de reiservaring van de toerist.

Ook al waren de hoogtijdagen van de Ansichtkaarten door nieuwe en efficiëntere communicatietechnologieën misschien wel voorbij rond de jaren 1910, zij werden nog altijd veel gebruikt als goedkoop en betrouwbaar middel voor schriftelijke communicatie, vooral tijdens de Wereldoorlogen. In het naoorlogse tijdperk nam het internationale toerisme een sterke vlucht vooruit en evolueerde de *tourist gaze*, waarbij de ervaringsdimensie van het toerisme steeds belangrijker werd, evenals het delen daarvan. In tegenstelling tot de gelijktijdige groei van het toerisme en Ansichtkaarten in de vorige eeuw, zag de naoorlogse toeristische groei juist een daling in het gebruik van Ansichtkaarten die niet konden concurreren met de alom toegankelijke telefoon als communicatiemiddel en camera als gepersonaliseerd visueel opnameapparaat.

In de decennia daarna kwamen er nieuwe technologieën zoals videocamera's die de communicatieve en verslaggevende praktijken van toeristen tijdens hun reis veranderend en de rol van Ansichtkaarten verder naar de achtergrond drukten. De opkomst van het internet in de 20ste eeuw en het daaropvolgende web 2.0 tijdperk waren verdere scharnierpunten die niet alleen het reizen veranderde maar ook de manier waarop er over het reizen wordt gecommuniceerd. Digitale camera's, smartphones en drones bieden toeristen en ongekende reiservaring en laten toe om ervaringen online in realtime op te nemen en te delen. Het is des te meer opmerkelijk dat Ansichtkaarten echter nooit helemaal zijn verdwenen in het hedendaagse toerisme, ondanks de afnemende culturele betekenis.

Om Ansichtkaarten te laten resoneren met het hedendaagse toerisme dat sterk gemedieerd wordt door de sociale media, tracht ik aan te tonen hoe DIY-ansichtkaarten, als creatieve praktijk, kunnen helpen om dit visueel-tekstuele communicatiemedium nieuw leven in te blazen. Het paradigma van de *tourist gaze* is verder verschoven en benadrukt de performatieve en reflectieve aspecten van het toerisme, wat zich kan weerspiegelen in het tekenen van Ansichtkaarten. Anders dan het maken van foto's en video's, is het tekenen geënt op de materiële belichaming van de maker. Een variërende mate van fictie kan worden gebruikt door een cartoonstijl die flexibiliteit biedt voor visuele overdrijving en het uitdrukken van ideeën. Hierdoor zijn ze meer geschikt voor het tot uitdrukking brengen van de gepersonaliseerde blik en identiteit van de toerist in vergelijking tot foto's met een realistische weergave. De tekstuele inhoud en andere elementen van de Ansichtkaarten zullen echter niet worden besproken in dit artikel vanwege de beperkte ruimte.

Figuur 1 is een live schets van Wivenhoe House in Colchester die de scène weergeeft waarin mijn vriend en ik op het gras lagen



Figuur 4: Restaurant in Hongkong

terwijl ik deze Ansichtkaart schetste. Figuur 2 toont een bruidspaar omringd door de officiële souvenirpostzegels in Rainbow Village in Taiwan. Ik maakte deze schets nadat ik de bruiloft van mijn zus in de buurt had bijgewoond. Behalve een toeristische Ansichtkaart is dit ook een bedankkaartje voor de uitnodiging voor de bruiloft. De figuren 3 en 4 hebben betrekking op mijn avatars (twee aapjes), één in een Chinees restaurant in Hongkong, de andere in Leuven. De coverfoto combineert de skyline van Amsterdam en Hongkong. Deze kaart maakte ik tijdens de coronapandemie in een quarantainehotel in Hongkong na een vlucht vanuit Amsterdam. Het gaat om de denkbeeldige samensmelting van deze steden, surrealistisch benadrukt door de kleuren van de lucht. Het linkerdeel toont een zonsopgang in Hongkong, het rechterdeel een helderblauwe lucht in Amsterdam. Dit vertelt op zijn beurt op realistische wijze het tijdsverschil tussen de steden – als de zon ondergaat in Hongkong, is het middag in Amsterdam. De Ansichtkaarten krijgen een tweede leven op sociale media, waar ze worden gedeeld terwijl de fysieke exemplaren worden verstuurd. Gaandeweg ontstaat een fotoverzameling die mijn identiteit vormgeeft als amateurkunstenaar en reiziger.

DIY-ansichtkaarten zijn doordrongen van een aantal fundamentele aspecten van de *tourist gaze*, zoals de nadruk op de visuele aspecten van het toerisme, mobiliteit, performatieve uitingen van het toerisme en artistieke creaties en het verlangen om reiservaringen te delen. De culturele veerkracht van Ansichtkaarten in het toerisme ligt in hun materiële belichaming van de reiservaring, en dat kan niet volledig vervangen worden door andere digitale alternatieven. Het doen herleven van Ansichtkaarten is niet alleen nostalgisch, maar ook een reflectieve kritiek op de evolutie van de *tourist gaze* en de manier waarop technologische ontwikkeling onze reiservaring heeft veranderd en nog steeds verandert.

#### Literatuurselectie

- Cure, M. (2018) *Picturing the Postcard: A New Media Crisis at the Turn of the Century*. University of Minnesota Press.
- Larsen, J. (2014) *The Tourist Gaze 1.0, 2.0, and 3.0*. In *The Wiley Blackwell Companion to Tourism* (eds A.A. Lew, C.M. Hall and A.M. Williams).
- Urry, H. (1990) *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. Los Angeles: Sage.
- Williams, S. (2009) *Tourism Geography: A New Synthesis* (2nd ed.). Routledge.

**Kin Wai Chu** (kinwai.chu@ugent.be) is postdoctoraal onderzoeker (FWO) aan de vakgroep Letterkunde van de Universiteit Gent. Haar huidige onderzoek focust zich op een kunsthistorische studie van strips vanuit een transcultureel perspectief



# KRITIEKE MOMENTEN IN BURGERPARTICIPATIE?

In de afgelopen tien jaar onderzocht ik van dichtbij hoe de nationale en de lokale overheid burgers probeert te betrekken bij besluitvorming. Ik maakte mij de verhalen, perspectieven en ervaringen van protesterende bewoners eigen. Daarna liep ik mee met gemeenteambtenaren. Ik was compleet verward wanneer ik ook nog mee liep met lokale politici, en met consultants, professionals en omgevingsmanagers die ingehuurd werden om het participatieproces te begeleiden. Na al die ervaringen, perspectieven en verwachtingen kon ik mij vaak nog maar moeilijk zelf een mening vormen over het plan of het besluit. Wat ik wel wist, was dat de verhalen, de perspectieven en de ervaringen van verschillende groepen die proberen samen te werken in burgerparticipatieprocessen niet op elkaar aansloten. Sterker nog, ze vormden hun eigen werkelijkheid.

Ik vroeg me af, 'waarom eindigt burgerparticipatie toch zo vaak in conflict?' Ik legde de tijdslijnen en perspectieven die ik in mijn onderzoek had opgetekend naast elkaar en begon een patroon te zien. Ik zag tien 'kritieke momenten' waarop ik het proces vaak zag mislopen. 'Kritieke momenten' definieer ik als de momenten waarop

er iets gebeurt waardoor de relatie tussen bewoners, gemeenten en andere partijen tijdens het participatieproces verandert. Ze duiden op een onverwachte wending waarvan de gevolgen zich niet gemakkelijk laten terugdraaien. In conflictsituaties zijn het vaak de momenten waarop het conflict escaleert; dan verslechtert de relatie tussen partijen. Maar diezelfde kritieke momenten bieden ook een kans om de relatie tussen partijen te verbeteren. Het doel van de reflectie op tien kritieke momenten in burgerparticipatieprocessen is de relaties en de samenwerking tussen partijen te verbeteren. Het gaat over vertrouwen, het gaat over allerlei onhandige, ondoordachte en vaak onbedoelde momenten die, bij elkaar opgeteld, de kloof tussen de leef- en systeemwereld veroorzaken. Om de kwaliteit van burgerparticipatie te verbeteren, hebben we dus niet nog meer toolkits of indicatoren nodig, maar juist wijsheden en inzichten rond de tien 'kritieke momenten' die in het burgerparticipatieproces 'tussendoor' gebeuren en de samenwerking kunnen maken of breken.

De eerste vijf kritieke momenten gaan over de opzet van het proces. Hier stel ik dat we het doel van burgerparticipatie zouden moeten herformuleren. Participatie wordt vaak ingezet om besluitvorming democratischer te maken en tegenstanders te overtuigen. Dat zijn mijns inziens misleidende doelen. Participatie heeft niet als doel consensus te bereiken, maar zou moeten gaan

over samenwerken, van elkaar leren en daarin het conflict niet uit de weg gaan. Deze kritieke momenten gaan ook over de politieke agenda die ten grondslag ligt aan ieder veranderingsproces. Deze zou veel transparanter gecommuniceerd moeten worden om burgers duidelijkheid te geven over de ruimte die er wel of niet is om mee te praten over verandering. Ik zag dat bestuurders en ambtenaren vaak vriendelijk wilden blijven en het daarom deden lijken alsof er nog veel mogelijkheden open lagen, wat in werkelijkheid niet het geval was. Dit leidde bij burgers tot valse beloften en meer teleurstelling en frustratie.

De kritieke momenten tijdens de uitvoering van het participatieproces gaan voor een deel over de situaties die dwars door de zorgvuldig ontworpen processen heen gaan; die ene opmerking van die ambtenaar die je doet beseffen dat je niet bent gehoord, die keiharde klap op tafel van die bewoner waar je zo van schrok, of het feit dat die documenten pas drie uur voor de bijeenkomst werden uitgestuurd.

De laatste kritieke momenten gaan over de periode na het officiële participatieproces waarin de informatie en ideeën

uit het proces om worden gezet in plannen en beleid. Ik zag dat deze periode voor burgers vaak een 'black box' was waar zij geen invloed op hadden en geen informatie over kregen totdat de besluiten genomen waren. Dat kan anders. Hier zou een partij de belangen en ideeën van burgers moeten vertegenwoordigen tot de plannen zijn uitgewerkt.

De tien kritieke momenten geven inzicht in wat ik 'interafhankelijkheid' wil noemen, het gegeven dat in een goed participatieproces iedereen evenveel van elkaar afhankelijk is om tot betere plannen en besluitvorming te komen. Natuurlijk zijn er machtsverschillen; die moeten zichtbaar en onderwerp van gesprek zijn. In een goed participatieproces wordt die interafhankelijkheid gevierd en neemt ieder zijn rol.

## 'waarom eindigt burgerparticipatie toch zo vaak in conflict?'

**Dr. Nanke Verloo** (N.Verloo@uva.nl) is senior onderzoeker en docent Stedelijke Politiek en Planologie aan de Universiteit van Amsterdam, hoofdredacteur van het tijdschrift *Beleid & Maatschappij* en lid van de redactie van *Sociale Vraagstukken*. Haar onderzoek gaat over de schurende relatie tussen burgers en de overheid. Haar essay over 'Struikelen over participatie' is te bestellen op de website van Uitgeverij van Gennep.

## MIGRATIEKAART ALS POLITIEK INSTRUMENT



FRONTEX  
driemaandelijke risico  
analyse Q2 2017 +  
FRONTEX.  
Bron: Frontex, 2017

Kaarten worden vaak gezien als dé manier bij uitstek om neutraal en objectief te communiceren over ruimtelijke processen. De iconografische eenvoud en de illusie geen auteur te hebben, creëert het idee dat kaarten het onderwerp dat ze beschrijven op afstand houden van alle belangengroepen, dat kaarten een onbevooroordeelde blik vanuit het niets werpen en daarom betrouwbaar zijn. Maar net zoals andere 'producten' komen kaarten 'ergens' vandaan. Ze dienen altijd op een bepaalde manier de politieke, economische en sociale agenda van de maker.

Een typisch thema waarbij kaarten gebruikt worden als instrument om bepaalde ideeën naar voren te schuiven, is migratie. Een sprekend voorbeeld is deze kaart van FRONTEX, het Europees grens- en kustwachtagentschap. In hun driemaandelijke 'risico-analyse' geven ze een overzicht van de vermeende 'bedreigingen' waarmee de EU langs haar buitengrenzen wordt geconfronteerd, hetgeen op zich al erg suggestief is.

FRONTEX gebruikt in deze kaart verschillende technieken om die 'bedreiging' te insinueren. Zo wordt het Europese grondgebied gesymboliseerd met een uniforme blauwe kleur (een zachte kleur die over het algemeen wordt gebruikt voor goede of neutrale gevoelens), terwijl illegale migratie wordt aangegeven met grote, rode pijlen (gerelateerd aan slechte, negatieve en gevaarlijke gevoelens). Het gebruik van deze kleuren creëert het idee van Europa versus de rest, van vriend versus vijand. De grootte van de pijlen stelt alarmerende aantallen voor en schept een beeld van een invasie, terwijl migranten zonder papieren slechts 0,1-0,7% van de Europese bevolking uitmaken. Sterker nog, er is zelfs helemaal geen legende bij de pijldikte, waarmee de laatste schijn van onpartijdigheid helemaal verloren gaat. De pijlen gaan ook voorbij aan het feit dat veel van de grenzen legaal overstoken worden. Dit geldt ook binnen de EU, want een groot deel van de mensen die illegaal in de EU verblijven kwamen binnen met een regulier visum dat vervolgens is verlopen. De mensen die wel illegaal binnenkwamen, hadden vaak geen andere keuze, omdat legale reisdocumenten voor bepaalde nationaliteiten praktisch ontoegankelijk zijn.

Een andere kwestie is de vereenvoudiging van de trajecten. Er wordt uitgegaan van eenrichtingsverkeer naar de EU, terwijl de meerderheid van de migranten in de regio van hun land van herkomst blijft en helemaal niet naar Europa gaat. De migratietrajecten zijn ook zo goed als nooit zo rechtlijnig als aangegeven. Al deze vereenvoudigingen verdoezelen de moeilijkheden, risico's, onzekerheden en uitdagingen die mensen tegenkomen onderweg. Een laatste techniek is de keuze van projectiemethode. De FRONTEX-kaart gebruikt een projectiemethode waarbij Afrika erg groot en Europa erg klein wordt afgebeeld, hetgeen het onderwerp verder uitvergroot. Dit is extra opvallend aangezien Europese agenschappen juist vaak naar de traditionele Mercatorprojectie grijpen om Europa 'grootser' voor te stellen dan het is.

Men zou verwachten dat FRONTEX, gezien hun civiele en humanistische doelstellingen, gebruik zou maken van meer genuanceerde en verfijnde cartografische technieken om de complexiteit van mobiliteit zonder papieren zo nauwkeurig mogelijk weer te geven. Echter, in tegenstelling tot wetenschappelijke kaarten, lijkt de FRONTEX-kaart niet bedoeld om een wetenschappelijke onderbouwing te geven, maar dient het om migranten zonder papieren als 'dreiging' te illustreren en politieke steun te genereren voor een hard grensbeleid.

### Literatuurselectie

Van Houtum, H., & Bueno Lacy, R. (2020). The migration map trap. On the invasion arrows in the cartography of migration. *Mobilities*, 15(2), 196-219.

**Mona Fias** (mona.fias@gmail.com) liep stage bij CESSMIR (the Centre for the Social Study of Migration and Refugees) aan Universiteit Gent. Daar hielp ze het Childmove team met sociaal-ruimtelijke cartografie waaronder ethische vraagstukken bij het in kaart brengen van migratietrajecten.



# AIRBNB: BRUSSEL EN AMSTERDAM

**AGORA verkende eerder de ruimtelijke impact van een platform als Airbnb. Een vergelijking tussen onze hoofdsteden ontbreekt tot nu toe. Ontwikkelingen in de regelgeving in Brussel en Europa lijken het perfecte moment hiervoor.**

Hoewel Airbnb in de opstartfase nog vooral werd gezien als *low-cost* alternatief voor een hotel waarbij de toerist in een extra kamer kon verblijven, kwamen langzamerhand ook negatieve effecten naar voren. Van spreiding van toeristen in de stad lijkt niet veel terecht te komen; de meeste accommodaties bevinden zich in de centra. Niet alleen kan Airbnb bijdragen aan de drukte in de stad, ook worden mogelijk woningen onttrokken aan de woningmarkt. Die impact is echter moeilijk te meten. De wijken met de meeste Airbnb's zijn vaak ook de meest aantrekkelijke wijken om te wonen, waardoor een stijging van de woningprijzen moeilijk losgezien kan worden van andere ontwikkelingen. Net als in Amsterdam en Brussel, laat ook internationaal onderzoek uit Amerika, Taiwan, en Portugal een wisselend beeld zien, dat varieert van nauwelijks impact op de gehele stad tot substantiële prijsstijgingen in de meest toeristische buurten. Positieve verhalen zijn er ook. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van toerisme in vergrijsde dorpen in Italië of Japan. De impact is dan ook sterk context gebonden, en vereist inzicht in data, die er op dit moment vaak niet zijn.

De Europese Unie zag de deeleconomie in eerste instantie als

iets dat kon bijdragen aan een groter concurrentievermogen en het behalen van de duurzaamheidsdoelstelling, waardoor maatregelen tot een minimum beperkt moesten worden. Het Europese hof bevestigde een aantal jaar geleden dat Airbnb een 'dienst van de informatiemaatschappij' is en dus geen accommodatie aanbieder. Toch werden er verspreid over Europa maatregelen genomen om negatieve effecten in te dammen. Tegelijkertijd bleef er weinig grip op het fenomeen. Zo zijn steden voor de data over het aantal accommodaties en boekingen afhankelijk van de platformen, die er niet altijd even happig op zijn om informatie te delen. Nieuwe Europese wetgeving was dus noodzakelijk. Daarbij kan gewezen worden op de nieuwe Digital Services Act, die als doel heeft een veilige digitale ruimte te creëren, bijvoorbeeld door platformen meer te laten doen in de strijd tegen illegale *content* en het aanleveren van data voor onderzoek. Op dit moment is enkel Booking.com geclassificeerd als 'Very Large Platform' in de accommodatiesector, maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat ook Airbnb als zodanig wordt geclassificeerd. Eind 2022 is bovendien een voorstel ingediend door de Europese Commissie

met als doel de harmonisatie van de registratieregels in de verschillende lidstaten en het uniform aanleveren van data. Niet alleen maakt dat het beter mogelijk om illegale verhuur aan te pakken, ook het innen van toeristenbelasting kan daarmee makkelijker worden, wat zorgt voor een (meer) gelijk speelveld met hotels. Ook zal er meer inzicht zijn in de ruimtelijke spreiding van accommodaties en kan de data gebruikt worden voor toerismestatistieken. Op 15 november 2023 werd een voorlopig akkoord gesloten tussen het Europees Parlement en de Raad, en na een finale stemming in het Europees Parlement kan de wet over twee jaar actief zijn. Lokale regels blijven echter belangrijk voor de toekenning van een registratienummer, waardoor geen sprake zal zijn van een volledige Europese harmonisatie. In wat volgt focussen we op een vergelijking tussen onze hoofdsteden om te kijken naar het mogelijke effect van een verschillend beleid.

### Regelgeving in Amsterdam

Amsterdam heeft al langere tijd geprobeerd om – met wisselend succes – de vakantie- en kortetermijnverhuur te beperken en grip te krijgen op de situatie. Inmiddels zijn de regels en mogelijkheden voor gemeenten sinds 2021 duidelijk door de nieuwe Wet Toeristische Verhuur van Woonruimte en een nationaal registratieplatform. Deze wet heeft met succes de notificatieprocedure doorlopen zonder bezwaren van andere lidstaten of de commissie waardoor platformen kunnen worden verplicht om listings (= aangeboden accommodaties) zonder registratienummer te verwijderen. Nederland heeft daarmee een voorsprong genomen op de (komende) Europese regelgeving. Concreet kunnen gemeenten aanbieders opleggen om een registratienummer aan te vragen en mogen zij het aantal nachten beperken, een meldplicht invoeren vóór elke verhuur, een vergunningsplicht opleggen, en – met goede redenen – het aantal vergunningen beperken. Het is geen verrassing dat Amsterdam hier als één van de eerste gemeenten van Nederland op gesprongen is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'vakantieverhuur' en 'bed & breakfasts'. Voor beide geldt er een vergunningsplicht en dient het de hoofdverblijfplaats te zijn. Voor de 'vakantieverhuur' hoeft de bewoner niet aanwezig te zijn. De woning mag dan maximaal 30 dagen per kalenderjaar worden verhuurd met een maximumcapaciteit van 4 personen. Elke periode van verhuur moet van tevoren worden aangemeld en er dient toeristenbelasting te worden afgedragen. Voor wat betreft een bed & breakfast geldt ook dat er maximaal 4 slaapplekken mogen zijn, maar geldt er geen maximum aantal nachten. Ook een melding vooraf is niet noodzakelijk, maar wel het bijhouden van een nachtregister. De bewoner moet zelf 's nachts aanwezig zijn en maximaal 40 procent van de oppervlakte van de woning (of max 61m<sup>2</sup>) mag gebruikt worden als B&B. Het gastenverblijf mag bovendien geen eigen ingang hebben. Er geldt een quota per buurt voor het aantal B&B's. Momenteel gaat het volgens de lokale oproep AT5 om ruim 3000 vergunningen, waarvan er zo'n 1000 nog niet zijn uitgegeven. Er gaan echter stemmen op om dit aantal te beperken. Het combineren van vakantieverhuur en een B&B op één adres is niet toegestaan.

### Regelgeving in Brussel

In Brussel is er een nieuwe wet voorgesteld, maar geldt tot op heden de ordonnantie (=wet) uit 2014, en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten uit 2016. In tegenstelling tot Vlaanderen is er een Brussel een voorafgaande aangifte en controle nodig. Dan gaat het bijvoorbeeld over een certificaat rondom brandveiligheid, een bewijs van verzekering en een attest dat er voldaan is aan de regels omtrent de ruimtelijke ordening en stedenbouw. Het controleren van de documenten is te verdedigen, bijvoorbeeld om de veiligheid van de toerist te waarborgen. In de praktijk is het verkrijgen van alle attesten (bij verschillende overheidsdiensten) echter niet altijd mogelijk binnen een afzienbare tijd. Bovendien houdt de Brusselse wetgeving vast aan de verplichte categorisering. Mensen die een

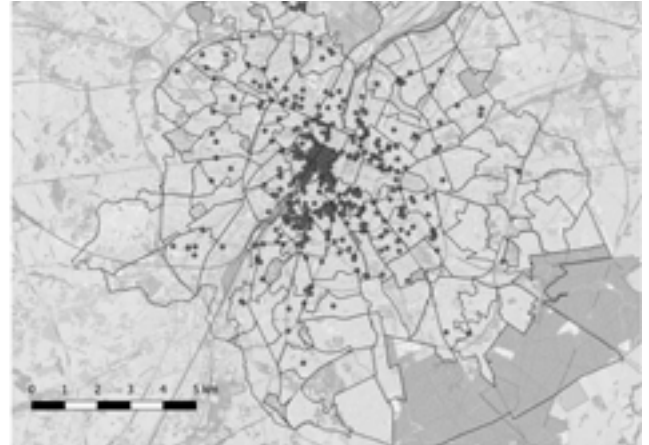
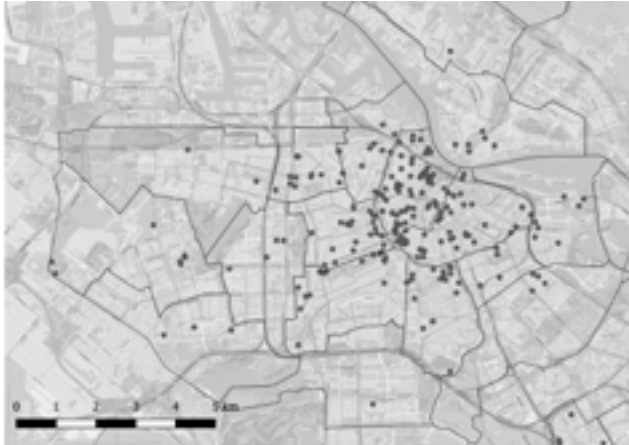
(tweede) woning op Airbnb willen zetten zullen dat doen als 'logies bij de bewoner' of als 'toerismeverblijf' (met kookfaciliteiten) of een subcategorie daarvan (zonder kookfaciliteiten) 'gemeubileerde vakantiewoning'. Deze categorieën gaan echter gepaard met een aantal vreemde voorwaarden en verplichtingen die zijn benoemd in de uitvoeringsbesluiten. Een 'verblijf bij de bewoner' (hoofdverblijfplaats) moet bijvoorbeeld minstens 4 maanden beschikbaar zijn. Een toerismeverblijf, dat tevens een hoofdverblijf is, mag maximaal 4 maanden worden uitgebaat, maar moet wel een receptie hebben die overdag toegankelijk is. Met andere woorden, een individu die af en toe iets wil verhuren kan dat eigenlijk niet doen. Immers, die lege kamer moet minstens 4 maanden beschikbaar zijn en voor de gehele woning is een receptie nodig. Hoewel de strikte regelgeving door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf wordt verantwoord door te benadrukken dat men de woningmarkt wil beschermen, is het maar de vraag of dat echt gebeurt. Immers, tweede woningen in een gebouw waar een ontvangst is, kunnen wel jaarrond worden uitgebaat terwijl er voor de occasionele verhuurder (en het initiële idee van een Airbnb) geen ruimte is.

Het nieuwe wetsvoorstel biedt ruimte voor verandering, maar of die er ook komt is af te wachten. Het voorstel zelf laat de categorisering los, maar geeft de regering de opdracht om deze via uitvoeringsbesluiten vast te stellen. Daarbij wordt gesteld dat die categorisering ook bepaald dient te worden in functie van 'impact van de toeristische verblijfsactiviteit op de ruimtelijke ordening en de beschikbaarheid van huisvesting'. In theorie laat dit toe om stedenbouwkundige regels af te zwakken voor bepaalde vormen van de occasionele kortetermijnverhuur, en ook om onderscheid te maken tussen buurten. Of dit zal gebeuren hangt af van uitvoeringsbesluiten die nog op zich laten wachten. Feit is wel dat er sprake blijft van een vergunningsplicht – hoewel het voorontwerp van de ordonnantie – tegen het advies van de Raad van State blijft spreken over een registratie en registratieplicht. Tegen de huidige wetgeving loopt bovendien nog een inbreukprocedure van de Europese Commissie die van mening is dat de wetgeving te streng is. De Brusselse rechtbank besloot echter recent dat de huidige wetgeving geen inbreuk vormt op de Europese regels voor de interne markt. Het ging daarbij om een zaak van professionele verhuurders rondom het verkrijgen van het conformiteitsattest stedenbouw en ruimtelijke ordening. Dat woningen niet zomaar omgezet mogen worden in toeristische accommodaties is dan ook evident, maar dat privépersonen nauwelijks een mogelijkheid hebben om iets aan te bieden is dat minder.

## De impact is dan ook sterk context gebonden en vereist inzicht in de data

### Airbnb: Amsterdam en Brussel vergeleken

Een gebrek aan data maakt het tot op heden moeilijk om een goed beeld te schetsen over de kortetermijnverhuur. Tot de nieuwe Europese regelgeving ingaat zijn onderzoekers afhankelijk van webscrapers. Voor dit artikel werd gebruik gemaakt van data over Airbnb van InsideAirbnb. De meest recente data over onze hoofdsteden is van september 2023. In Amsterdam gaat het om ruim 8000 listings, in Brussel om bijna 7000. Dat lijkt veel, maar deze zijn lang niet allemaal actief. Z'n 10% van het aanbod in Amsterdam en 13,5% in Brussel heeft geen enkele review. Over de laatste 12 maanden hebben Airbnb's in Brussel gemiddeld 14



Actieve (vijf of meer reviews per maand) Airbnb locaties in Amsterdam en Brussel. Bron: Auteur o.b.v. Inside Airbnb/OpenStreetMap

reviews, tegenover 10,8 reviews in Amsterdam. Het lijkt er dus op dat de actieve Airbnb's in Brussel een stuk actiever zijn. Dat blijkt ook uit de beschikbaarheid. In Brussel gaat het om gemiddeld 148 dagen tegenover 82 dagen in Amsterdam. Ook het aantal Airbnb's met minstens 5 of 10 reviews per maand ligt in Brussel twee keer zo hoog als in Amsterdam. Bovendien zijn er in Brussel meer aanbieders die meerdere Airbnb's uitbaten (gemiddeld 1,6 per aanbieder vs. 1,15 in Amsterdam). Hoewel de activiteit en professionalisering in Brussel hoger liggen, moet wel worden benadrukt dat het aantal Airbnb's per 100 inwoners een stuk lager ligt. In Amsterdam gaat het om bijna één Airbnb per 100 inwoners, in Brussel om iets meer dan een half.

Wanneer we data uit 2017/2018 analyseren, zien we enkele eigenaardigheden. In Brussel lag het aantal Airbnb's met 7000 listings iets hoger dan in 2023. In Amsterdam zien we echter een sterke daling. In december 2017 ging het om 18.000 listings. Dat betekent dat het aantal Airbnb's per 100 inwoners meer dan gehalveerd is (2,2 naar 0,96). De coronacrisis speelt hierbij een rol, net zoals de maturiteit van het platform Airbnb. Eerder zagen we een groot verloop: mensen wilden het graag eens proberen, maar stopten er ook weer snel mee. Maar na het inwerking treden van de nieuwe regels in 2021 in Nederland, daalde het aanbod in Amsterdam met 80%, waarna een deel zich tot nog registreerde, en het aantal langzaam steeg en zich stabiliseerde. Voorheen waren de beperkingen vrij gemakkelijk te omzeilen; na 30 dagen gebruikte men een ander platform of registreerde men zich onder een andere naam, maar sinds 2021 is dat niet meer mogelijk. Dat laat zien dat een regulatie waarbij het simpel is om te registreren, maar er tegelijkertijd enkele beperkingen worden opgelegd, gepaard gaan met niet alleen meer inzicht, maar ook met een daling, mede omdat het aanbieden van de woning op de woningmarkt meer oplevert dan een 30-dagen verhuur. De figuren 1 en 2 geven een overzicht van de meest actieve Airbnb's in beide steden (2023), namelijk diegene met meer dan vijf reviews per maand. In beide steden zien we vooral locaties in het centrum. In Amsterdam liggen 120 van de 252 accommodaties in de grachtengordel, in Brussel liggen 235 van de 558 Airbnb's in de vijfhoek, waarvan 100 in de buurt 'Grote Markt'. Maar in Amsterdam gaat het om 'slechts' 30 (van de 120) volledige woningen, en dus voornamelijk om kamers, deels van officiële B&B's, maar ook van hostels en hotels. In Brussel daarentegen gaat het om maar liefst 199 (van de 235) volledige woningen. Het doel van de Brusselse regelgeving, namelijk het beschermen van de woningmarkt, leidt wellicht niet tot het gewenste resultaat, in tegendeel, het aantal volledige woningen ligt stukken hoger dan in Amsterdam en deze zijn ook veel actiever.

### Een blik op de toekomst

De impact van Airbnb op de hotelsector lijkt beperkt (zie ook AGORA 2020-2). Alle Airbnb's in Brussel hadden ongeveer 96.000

reviews in de laatste 12 maanden. Als we ervan uitgaan dat 50 % van de gasten een review achterlaat, komen we uit op 200.000 boekingen. Met een gemiddelde verblijfsduur van twee nachten, gaat het om zo'n 400.000 à 500.000 overnachtingen. Ter vergelijking, het Brussels Gewest had 6,3 miljoen hotelovernachtingen in 2022. In Amsterdam gaat het om soortgelijke relatieve cijfers. Er kan echter wel een impact zijn op de woningmarkt en de leefbaarheid van een stad. Daar zijn extra onderzoek en data voor nodig. In Amsterdam zijn stappen gezet en lijkt een duidelijke regelgeving met beperkingen een effect te hebben. In Brussel maakt men het zeer moeilijk om iets te verhuren als individu, waardoor dit de facto in de illegaliteit plaatsvindt, wat verder beleid – zoals beperkingen per buurt – juist bemoeilijkt. De Brusselse Schepen (=wethouder) gaf na een rechtszaak over de regelgeving (in het voordeel van de stad) de volgende opmerking: "Zo zetten ze [kortetermijnverhuurders] het woningtekort en de betaalbaarheid van wonen in Brussel verder op scherp. Het centrum van Brussel mag ook geen steriele omgeving worden, waar niet wordt gewoond. We willen absoluut vermijden dat onze hoofdstad dezelfde weg op gaat als Amsterdam". Hoewel er in het algemeen wellicht wat te zeggen valt voor dit statement, lijkt het erop dat Brussel voor wat betreft de regelgeving rondom Airbnb, maar beter wél het voorbeeld van Amsterdam gaat volgen. Niet alleen is er in Amsterdam meer inzicht in Airbnb, wellicht worden er ook minder volledige woningen onttrokken, al is meer onderzoek nodig dat ook rekening houdt met de kenmerken van de woningmarkt.

### Literatuurselectie

- Uytterhaegen, S. & Grujthuijsen, W. (2020) De impact van Airbnb op de Vlaamse en Brusselse hotelsector. Een onderzoek naar de evolutie en competitiviteit van de accommodatievormen. Brussel: Uitgeverij ASP. ISBN: 9789461170415.
- Varma, A., Jukic, N., Pestek, A., Shutz, C., Nestorov, S. (2016) Airbnb: Exciting innovation or passing fad? *Tourism Management Perspectives* 20, 228-237.
- Barron, K., Kung, E., Proserpio, D. (2021) The Effect of Home-Sharing on House Prices and Rents: Evidence from Airbnb. *Marketing Science* 40 (1), 23-47

**Wesley Grujthuijsen** (wesley.grujthuijsen@ehb.be) werkt als onderzoeker binnen de opleiding hotelmanagement aan de Erasmushogeschool. Wesley is tevens hoofdredacteur van AGORA magazine.



Wil je op de hoogte blijven van actuele sociaal-ruimtelijke thema's?  
Volg AGORA op Facebook, Twitter en LinkedIn!

AGORA - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken  
2023 - 4- jaargang 39  
een uitgave van de Stichting Tijdschrift AGORA - ISSN 1380-6319

#### REDACTIEADRES

Redactie Tijdschrift AGORA  
Departement Sociale Geografie en Planologie  
Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht  
Princetonlaan 8a  
3584 CB Utrecht  
[e] [agora.secretaris@gmail.com](mailto:agora.secretaris@gmail.com)  
[i] [www.agora-magazine.nl](http://www.agora-magazine.nl)  
[a] <https://ojs.ugent.be/agora>  
[f] <https://www.facebook.com/AGORAmagazine.nlbe/>  
[t] <https://twitter.com/MagazineAgora>  
[l] <https://www.linkedin.com/company/agora-magazine/>  
[IBAN nummer] NL23INGB0006165799

#### REDACTIE

Wesley Gruijthuisen (hoofredactie), Rens Jonker (hoofredactie), Suzanne Akkerhuis, Caroline Beckers, Dieter Bruggeman, Corneel Casier, Wander Demuyndt, Laura Deruytter, Korneel Van Dooren, Jef Van den Driessche, Eva Van Eenoo (eindredactie), Mona Fias, Dorien Frinking, Anouska Jaspersen (productie en vormgeving), Griet Juwet, Steffen De Keersmaeker, Karim van Knippenberg, Jan Douwe Krist (eindredactie), Sander van Lanen, Suzanne Lansbergen (productie en vormgeving), Simon Lox, Céline Van Migerode, Clemens de Olde, Richard Rijns, Joren Sansen, Saskia van Schijndel (secretaris), Stien Snellinx, Kato Van Speybroeck, Marieke van der Star, Esmee Steenwinkel (penningmeester), Egbert van der Zee.

#### THEMAREDACTIE

Corneel Casier, Kato van Speybroeck, Rens Jonker

#### REDACTIEADVIEZEN

David Bassens, Justin Beaumont, Marco Bontje, Valerie De Craene, Heidi Hanssens, Henk van Houtum, Ilse van Liempt, Jorn Koelemaj, Jesper van Loon, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Michiel van Meeteren, Bruno Meeus, Ben de Pater, Peter Pelzer, Nick Schuermans, Bas Spierings, Casper Stelling, Justus Uitermark.

#### GRAFISCHE VORMGEVING

Suzanne Lansbergen & Anouska Jaspersen

#### ONTWERP HUISSTIJL

Maarten Mieras & Jeroen Sikma

#### DRUK

Drukkerij Tesink - Zutphen

#### (DIGITALE) VERSPREIDING

Deze uitgave valt onder de Creative Commons BY-NC-ND licentie.

#### LOSSE BESTELLING

Nummer per stuk €11,30

#### ABONNEMENTEN (per jaar, vanaf 1 februari 2022)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen	€65,80
Studenten	€25,80
Overigen	€35,80
KNAG-leden krijgen een korting van	€ 5,00

Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd uiterlijk 1 maand voor het verstrijken van de abonnementsperiode.

#### ARTIKELEN/RECENSIES

Artikelen, recensies, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres of via [agora.secretaris@gmail.com](mailto:agora.secretaris@gmail.com). Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn beschikbaar via de website.

#### ADVERTENTIES

Informatie via [agora.secretaris@gmail.com](mailto:agora.secretaris@gmail.com).

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van het Departement Sociale Geografie & Planologie (UU), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), het departement Geografie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB), de Vakgroep Geografie (UGent) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).

Bron: Valentina Giarre, Unsplash

# Noordzee

De klimaatverandering dwingt ons onze relatie met de zee te herzien. Ze vormt in onze Lage Landen zowel een bedreiging als een potentiële plek voor mitigerende actie. Het is verleidelijk om gekende logica's van op het land te exporteren naar de zee, maar zijn ze daar wel even toepasbaar? In het komende nummer gaan we dieper in op de eigenaardigheden van de Noordzee en hoe dit sociaalruimtelijke processen mee vorm geeft, van kustbescherming tot offshore energie. De toenemende onzekerheid vormt daarbij een grote uitdaging. Op welke manieren kunnen hedendaagse planningsprocessen met dit wegvallen van voorspelbaarheid en controle omgaan? Duik met AGORA 24-1 mee de Noordzee in en lees het in onze bijdragen!

VOLGEND NUMMER...

# Oproep!

Lijkt het je leuk een actieve(re) rol te hebben in het produceren van het blad dat je nu vasthoudt? Dat komt goed uit! AGORA is namelijk op zoek naar enthousiaste mensen voor verschillende functies binnen de redactie. Je zorgt dan samen met het bestuur en andere redactieleden ervoor dat AGORA jaarlijks vier boeiende nummers uit kan brengen.

Het gaat om onder andere de volgende rollen:

- **Redacteur:** het redigeren van artikelen of deelnemen in een themaredactie (je eigen nummer publiceren!).
- **Hoofredacteur:** eindverantwoordelijk voor het reilen en zeilen van de redactie, van contact onderhouden met verschillende universiteiten, organiseren van (inter)nationale vergaderingen en nakijken van drukproeven tot het begeleiden van de themaredacties.
- **Webredacteur:** het bijhouden en doorontwikkelen van de website, met mogelijkheden en uitdagingen op zowel tekstueel als meer technisch vlak.
- **Productieteam:** het opbouwen en klaarmaken van de nummers voordat ze naar de drukker gaan, met mogelijkheden tot (door)ontwikkelen van de visuele identiteit van AGORA.

Wil je meer weten over één van deze rollen? Bijvoorbeeld over wat de rol leuk en interessant maakt, de redactie, verantwoordelijkheden of tijdsbesteding? Stuur dan vlug een mailtje naar [agora.hoofredactie@gmail.com](mailto:agora.hoofredactie@gmail.com).