



Rooilijn

Tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening

Stelling

Globalisering en nationale soevereiniteit conflicteren

Achtergrond

Wonen bij snelwegen: lust of last?

Een stad voor iedereen!

Lokale inzet door ontmoeting

InBeeld

Unpacked Refugee Baggage

Overschakelen op een warmtenet! Maar hoe?

Burgerparticipatie: analoog of digitaal?

Havengebied IJmuiden: van handhaving naar ontwikkeling

Interview
Walther Ploos van Amstel

Column
Utopia Est

Colofon

Uitgever

Rooilijn is een uitgave van de Faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.

Rooilijn

Jg. 51 / Nr. 2 / 2018

Oplage: 1.100

ISSN 13802860

Bureauredactie en administratie

Rooilijn

Postbus 15690

1001 ND Amsterdam

Email: info@rooilijn.nl

Internet: www.rooilijn.nl

Kopij

De redactie stelt spontane toezending van voorstellen voor artikelen op prijs.

Auteursrichtlijnen treft u aan op www.rooilijn.nl of kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Advertenties

Tarieven kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Prijzen jaarabonnement 2018

48,00 euro voor particulieren

76,00 euro voor instellingen

31,50 euro voor studenten

Voor abonnementen geldt een opzegtermijn van 3 maanden.

Abonnementen kunnen schriftelijk worden opgezegd.

Prijs los nummer

8,50 euro inclusief verzendkosten

4,49 euro (digitaal) via inplanning.eu

Redactie

Andrew Switzer (hoofredacteur),
Carla Huisman (eindredacteur),
Rosa Slagt (bureauredacteur), Arend
Jonkman (penningmeester), Jelle
Adamse, Stella Balikçi, Jolein
Bergers, Like Bijlsma, Jelke Bosma,
Eva Bosman, Jan Duffhues, Martine
Enthoven, Iris van Gent, Sigrid
Heirman, Dion Heinis, Gerben
Helleman, Edwin Hermans, Lianne
Hulsebosch, Diederik de Koe, Marie
Krop, Dolly Loomans, Stan Majoor,
Maarten Markus, Stefan Metaal,
Marie Morel, Jasper Reijenga,
Skadi Renooy, Chantal Robbe,
Jeroen Scholten, Kim Carlotta Von
Schönfeld, Hannah Simonse, Gideon
Spanjar, Stefan Sweijen, Stefan
Verweij, Thierry van der Weide,
Hilde van Wijk, Michelle de Wit,
Alexander Woestenburg

Nummerredactie

Jelle Adams, Eva Bosman,
Diederik de Koe, Dolly Loomans,
Gideon Spanjar, Michelle de Wit

Rechten

© Auteurs en Universiteit van Amsterdam, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies. Deze uitgave heeft geen commercieel oogmerk. Getracht is alle rechthebbenden te achterhalen. Diegenen die menen alsnog aanspraak te kunnen doen op gelden worden verzocht contact op te nemen met de redactie. Artikelen uit Rooilijn mogen niet worden verveelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Basisontwerp

Antoin Buissink

Drukwerk

MarcelisDékavé, Alkmaar

Rooilijn wordt mede mogelijk gemaakt door Balance.

Rooilijn steunen kan via rekeningnummer NL19DEUT0540408484, ten name van Universiteit van Amsterdam, onder vermelding van C.2580.0003 - gift Rooilijn.

Redactioneel

Sociale innovatie in de stad

Of het om energie, het verkeer of de bouw gaat, er wordt sinds jaren aan de ontwikkeling van nieuwe en slimme concepten gewerkt zoals alternatieven voor aardgas, het clusteren van functies rondom goed bereikbare vervoersknooppunten of het gebruik van bouwhubs om bouwverkeer te verminderen. Toch wordt op een gegeven moment de vraag gesteld: “Wij weten wat wij moeten doen, maar hoe komt dat het niet gebeurt?” Wat vaak over het hoofd wordt gezien zijn de sociale en politieke aspecten van innovatie. Er is aandacht nodig om naar ingesloten manieren en problemen te kijken, oplossingen te zoeken en samen te werken. Oplossingen van eerdere problemen verhinderen soms nieuwe innovaties.

Nieuwe concepten bedenken is dus slechts een klein deel van een proces van sociale innovatie. Deze andere aspecten horen er ook bij. Het bekijken van de artikelen in dit nummer door de bril van sociale innovatie levert een interessant beeld op. Het artikel van Mählmann e.a. laat bijvoorbeeld het belang zien van vernieuwing in juridische kaders om concurrentie op het warmtenet mogelijk te maken of de mogelijkheid voor gemeenten te creëren om gasaansluitingen te beperken. Maar juridische kaders alleen zijn onvoldoende. Schaick en Bos laten zien dat naast de juridische mogelijkheden die er nu zijn voor meer flexibiliteit in de gebiedsontwikkeling, ook een verandering in het denken nodig is om echt flexibel te werken. Tot slot laat Walther Ploos van Amstel het belang van samenwerking zien tussen zowel markt en overheid als bij de overheid intern om de verduurzaming in de bouwlogistiek te bevorderen. Dat gezegd hebbende zijn processen van sociale innovatie geen apolitieke processen. Het is daarom belangrijk om zowel in de gaten te hebben voor wie je het doet, de directe betrokkenen, als steeds te leren van experimenten met nieuwe soorten regelgeving, benaderingen en vormen van samenwerking.

Andrew Switzer

Hoofdredacteur Rooilijn (andrew@rooilijn.nl)

Inhoud



Overtoomseveld, nabij Maassluisstaat, Amsterdam Foto: Marcel Heemskerck



90 Stelling

Globalisering en nationale soevereiniteit conflicteren

Maarten Markus verdedigt
Virginie Mamadouh reageert

92 Achtergrond

Wonen bij snelwegen: lust of last?

Wat is de invloed van nabijheid
van een grote weg op de
woontevredenheid
Marije Hamersma

104 Een stad voor iedereen!

De toekomst van Amsterdam
Nieuw-West
Janna Boonstra

116 Lokale inzet door ontmoeting

Van sociaal netwerk naar actieve
participatie
Rixt Bijker, Eveline van Leeuwen en
Paul Koster

122 InBeeld

Unpacked: Refugee Baggage

Ahmed Badr en Mohamad Hafez

132 Overschakelen op een warmtenet! Maar hoe?

De juridische en financiële
uitdagingen voor een aardgasloze
stad
Anne Mählmann, Maurits Paauwe,
Gerard Verweij en Jelle Wiersma

140 Burgerparticipatie: analoog of digitaal?

De mogelijkheden van het digitale
tijdperk
Danique Wiertsema

148 Havengebied IJmuiden: van handhaving naar ontwikkeling

Over het instellen van
bedrijveninvesteringszones.
Michel van Wijk

156 Interview

Een duurzamere stadslogistiek is vooral een kwestie van prioriteiten stellen en slimmer samenwerken

Interview met Walther Ploos van
Amstel
Andrew Switzer en Marie Morel

160 Recensies

→ Noise Landscape, door Benedikt
Boucsein e.a.

The extensive territorial reach of noise

Edda Bild

→ Stedelijke vraagstukken,
veerkrachtige oplossingen, door
Thijs van den Boomen, e.a. (red.)
De ontwerper als verbinder

Gerben Helleman

163 Signalementen

→ The wasted city
→ Velotopia
→ Play the City
→ De stad op ooghoogte
→ Slimmer samen stadmaken
Gerben Helleman

166 Column

Utopia est

O. Naphta

Globalisering en nationale soevereiniteit conflicteren

Globalisering heeft een punt bereikt waarbij de westerse natiestaat en geopolitieke verhoudingen onder druk staan. Spanningen lopen op en niet alleen door internationale geweldsconflicten. Van handelsrelaties tot autonomiekwesaties, en van vluchtelingenmigratie tot klimaatverandering, internationale samenwerking is alles behalve vanzelfsprekend. Sterker nog, eind 2017 gebruikte Rusland haar geopolitieke macht nog jegens Nederland om de positie van een Russisch luchtvrachtbedrijf op Schiphol te behouden. Een turbulent geopolitiek tijdperk is aangebroken. De westerse democratieën zijn in onrustig vaarwater geraakt. De gevolgen van de wereldeconomie, immigratie en supranationale afspraken zijn groot voor de natiestaat en ongrijpbaar voor haar bevolking. Het debat over de positie van een land ten opzichte van internationale afspraken en de wereldeconomie is emotioneel. De discussie is aangewakkerd door nationalistische predikers voor het beschermen van de eigen soevereiniteit door middel van meer nationale autonomie. Er zijn legio voorbeelden: van de Brexit, het kiezen van Trump, tot aan de afscheidsbeweging van Catalonië. Nationalistische groeperingen en politieke partijen zijn zichtbaarder dan ooit.

Ook vrijhandel staat onder druk, en dit geldt in het bijzonder voor arbeidsmigratie. Daarmee zijn de voordelen van toenemende globalisering geen algemeen goed meer. Het beschermen van de grenzen en de eigen economie is één van Trump's grootste verkiezingsbeloften. Dat roept de vraag op of nationale soevereiniteit wel samen kan gaan met globalisering. Dani Rodrik's trilemma van globalisering zegt van niet. Het omarmen van globalisering én nationale soevereiniteit met het behoud van de open democratie kan volgens hem niet samengaan. Slechts twee van de drie zijn haalbaar volgens de econoom. En China's door de staat geleide economie en handel is daar misschien wel het grootste voorbeeld van.

De één partij staat China voert als wereldmacht Oost Azië aan als nieuwe leidende regio in de wereldeconomie. De Chinese president Xi Jinping heeft een stabiele staat opge-

bouwd die enerzijds de nationale economie beschermt, en anderzijds groeit door vraag uit de wereldeconomie binnen te halen. In een uitgebreid essay in Time Magazine zet Ian Bremmer de kracht en macht van China overtuigend uiteen. Onderdeel van de kracht is het Chinese sociale systeem dat succesvol een Chinese eenheid smeedt van de opkomende middenklasse, hoewel repressief tegen critici en andersdenkenden. Het is in dat opzicht alles behalve een open democratie, maar weet wel te profiteren van globalisering terwijl het een sterke nationale soevereiniteit houdt.

De Europese Unie is wellicht het negatieve voorbeeld van Rodrik's trilemma. Het lukt maar niet een slagvaardiger Europa te creëren door de telkens terugkerende hang naar nationale soevereiniteit, autonomie en beschermen van de lokale identiteit. Heeft Rodrik gelijk? Kunnen globalisering, nationale soevereiniteit en een open democratie niet in één systeem? De stelling van deze Rooilijn luidt dan ook: Globalisering en nationale soevereiniteit conflicteren.

Democratie en Europese Unie leken even belangrijk maar lijken in de verdrukking te komen door een ogenschijnlijk nulsomspel: meer globalisering gaat ten koste van nationale soevereiniteit; eeerherstel en her-bekrachtiging van nationale soevereiniteit gaat ten koste van globalisering. De huidige geopolitieke situatie zou hieraan bijdragen.

De Turkse econoom Dani Rodrik – werkzaam aan het Institute for Advanced Studies van de Universiteit van Princeton in de VS, spreekt in dit verband van een trilemma. Hij heeft een impossibility theorem geformuleerd in een blog uit 2007 en later uitgewerkt in een boek *The globalization paradox* uit 2011 (vertaald als *De globaliseringsparadox* in 2015). Democratie, nationale soevereiniteit en mondiale economische integratie gaan niet samen: men kan twee daarvan combineren maar niet alle drie tegelijk. Een mondiale democratie om de mondiale economische integratie in goede banen te leiden is denkbaar maar dat gaat ten koste van de bestaande staten. Democratie in een nationale staat kan leiden tot het terugdraaien van vrijhandelsafspraken, zoals blijkt na het besluit van de Britse kiezers in het Brexit referendum. Een nationale staat kan een scherp beleid voeren om de nationale economie erg competitief te maken op de wereldeconomie maar de bevolking en China zou een voorbeeld moeten zijn van de stelling dat de democratie dan in de knel komt. Maar China was eerder ook al niet democratisch – als wij het hier over de rechtstaat, mensenrechten en politieke rechten hebben – en het is geen voorstander van vrijhandel: Chinezen bedrijven concurreren op de wereldeconomie, maar de toegang tot de Chinese markt is op allerlei manieren beperkt voor buitenlandse bedrijven en investeerders – beslist niet de economische integratie van Rodrik.

Vanuit de sociale wetenschappen is overigens goed te verklaren dat de kapitalistische wereldeconomie juist verschillende staten nodig heeft, met verschillende

regels, zodat handige ondernemers en beleggers er hun voordeel mee kunnen doen en dat een wereldstaat economisch niet wenselijk is, en dat China een staat in de semi-periferie is die probeert zijn eigen positie in de wereldeconomie te verbeteren, niet per se om mondiale economische integratie te bevorderen. Globalisering is de uitkomst van vele individuele en collectieve handelingen en hun rechtvaardiging door bepaalde representaties van hoe de wereld in elkaar steekt, ook in economisch opzicht. Geopolitiek – te pas en te onpas aangedragen als de kenmerk van de gevaarlijke tijd waarin wij ons bevinden – is ook zo'n discours waarbij machtspolitiek, territoriale claims en militaire dreigingen weer geactualiseerd worden. Vanuit de (politieke) geografie – en meer in het bijzonder de kritische geopolitiek – wordt juist gepoogd de geografische verbeelding achter dergelijke geopolitieke representaties te problematiseren. Of de Europese Unie een antwoord zou kunnen zijn voor een beter balans tussen politieke organisatie, democratische grondrechten en vrijhandel hangt ook af van de geopolitieke representaties (van nationaal, Europees en mondiale aspecten) die de overhand krijgen: dit is de uitkomst van een politiek proces die niet vooraf te voorspellen is.

Achtergrond

Wonen bij snelwegen: lust of last?

Marije Hamersma



Zuidelijke Ring (A7) Groningen Foto: Marije Hamersma

Wonen bij snelwegen wordt vaak geassocieerd met negatieve effecten zoals geluid, luchtverontreiniging en barrière effecten. Maar er zijn ook voordelen, zoals een betere bereikbaarheid als een oprit in de buurt is. Daarnaast zijn er andere factoren die ervoor zorgen dat de ene bewoner een negatievere ervaring heeft dan de andere. In dit artikel wordt ingegaan op de vraag: Wat is precies de invloed van de snelweg op de woontevredenheid?



In de afgelopen decennia is er een toenemende aandacht voor negatieve effecten van snelwegen, met name vanuit een gezondheidsperspectief. Zo wordt de nabijheid van de snelweg en de daaraan gerelateerde blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging geassocieerd met verschillende fysieke aandoeningen zoals hart- en vaatziekten, longaandoeningen en kanker, al dan niet indirect veroorzaakt door psychische stress (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, 2013; Stansfeld e.a., 2000). Dit heeft geleid tot meer normen en regelgeving rond geluid en luchtverontreiniging, mitigerende maatregelen zoals geluidschermen, isolatie en absorberend asfalt, maar ook een grotere rol voor de mening van burgers wonende in de buurt van snelwegen, onder andere in de vorm van participatie bij snelwegaanleg.

Toch is er maar weinig zicht op hoe de effecten van snelweginfrastructuur door bewoners op snelweglocaties precies worden beleefd. Zo kunnen er naast negatieve effecten bijvoorbeeld ook bereikbaarheidsvoordelen optreden als gevolg van het wonen nabij opritten. Bestaand onderzoek is vaak fragmentarisch en richt zich meestal op bereikbaarheid of op negatieve effecten van snelwegen. Er is maar beperkt zicht op de vraag hoe nade-

len van snelwegen door bewoners worden afgewogen met mogelijke voordelen van het wonen bij snelwegen. Huidige inzichten vanuit het bewonersperspectief ter ondersteuning van snelwegplanning zijn met name gebaseerd op de geluiden van bewoners die hun mening geven in bewonersbijeenkomsten, zienswijzen indienen of bezwaarprocedures aangaan. Maar in hoeverre is dit beeld representatief voor de bredere bevolking die dichtbij de snelweg woont, inclusief de stille meerderheid? En wat is eigenlijk de rol van informatie en participatie-inspanningen in de acceptatie van projecten? In het promotieonderzoek naar *Wonen bij snelwegen* (Hamersma, 2017) wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre de nabijheid van snelwegen van invloed is op de woontevredenheid. Het onderzoek was gericht op de afweging tussen nadelen en voordelen van de snelweg, de invloed van snelwegprojecten en de rol van informatie en participatie.

Woontevredenheid

Woontevredenheid stelt de match voor tussen persoonlijke woonvoorkeuren en huidige wooncondities (Speare, 1974; Lu, 1998). Oftewel: wanneer de huidige woonsituatie overeenkomt met wat men belangrijk vindt voor een woonlocatie zal de woontevredenheid hoog zijn, en vice versa. Woontevredenheid wordt volgens de

literatuur voor een groot deel bepaald door kenmerken van personen en van de locatie, waaronder eigenschappen van de woning en de woonomgeving. De interactie tussen persoonskenmerken en locatiefactoren maakt hoe mensen verschillende aspecten van de locatie beleven (Miedema & Vos, 1999; Gifford, 2007; Kroesen e.a., 2008). Wanneer de woonvoorkeuren of locatiekenmerken veranderen, kan er een mismatch ontstaan en kan de woontevredenheid afnemen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het krijgen van een kind, het sluiten van een supermarkt, of de aanleg van een snelweg. Een lage woontevredenheid wordt in de literatuur vaak geassocieerd met een toenemende verhuisgeneigdheid en hierop volgend verhuisgedrag (Speare, 1974; Wong, 2002). Het moment waarop men verhuist, zo suggereert de literatuur, is echter voor verschillende mensen anders en afhankelijk van de persoonlijke mogelijkheden (Lu, 1999; Coulombel, 2010).

De nabijheid van de snelweg maakt onderdeel uit van de locatie in de vorm van bereikbaarheid en de aanwezigheid van geluid, luchtverontreiniging en barrière-effecten. Hoewel een toenemend aantal studies inzicht geeft in factoren die van invloed zijn op woontevredenheid, geeft slechts een beperkt aantal hiervan indicaties rond de invloed van bereikbaarheid en hinderaspecten, laat staan tegelijkertijd in de context van snelwegen. Studies die aandacht besteden aan (één van) beide suggereren dat beleefde indicatoren sterker samenhangen met woontevredenheid dan meer objectieve indicatoren zoals geluidsbelasting en afstand tot de snelweg (van Praag en Baarsma, 2005; Morris, 2012). Veranderingen als gevolg van de aanleg van een snelweg kunnen van invloed zijn op de woontevredenheid. Studies suggereren dat mensen infrastructurele projecten in de woonomgeving vaak als onwelkom beschouwen, zogenaamde *nimby*-reacties (Dear, 1992; Devine-Wright, 2012). Omdat snelwegen

naast overlast ook bereikbaarheidsvoordelen kunnen opleveren, is het echter de vraag of de impact van snelwegprojecten louter negatief is. Daarnaast veronderstelt de literatuur dat informatie en participatie rond projecten van invloed kan zijn op de mate waarin projecten in de woonomgeving worden geaccepteerd (Arnstein, 1969; Healey, 1997; Woltjer, 2000; Innes, 2004). Hoe dit proces precies verloopt in de context van snelwegbouw is echter onduidelijk.

Perceptie van de snelweg

Om inzicht te krijgen in hoeverre de snelweg de woontevredenheid beïnvloedt is gebruik gemaakt van zowel kwantitatieve als kwalitatieve onderzoeksmethodes. Het onderzoek bestond uit drie fases. In de eerste fase zijn relaties onderzocht tussen snelweg(project), woontevredenheid en verhuizen. Hiertoe is gebruik gemaakt van een grootschalige vragenlijst uitgezet in 2011 onder bewoners op een zevental snelweglocaties (binnen 1000 meter van de snelweg) in Nederland: Assen (A28), Ypenburg (A4), Son (A50), Uden (A50), Veghel (A50), Groningen (A7) en Utrecht (A12/A27). Na 600 meter zijn effecten van de snelweg in principe verwaarloosbaar (Eliasson, 2005). Door een straal van een kilometer te nemen kon variatie worden onderzocht tussen bewoners op kortere afstand en verder van de snelweg. In totaal deden 1.396 respondenten mee aan de enquête; een respons van ruim 25,4 procent (Hamersma, 2017).

In de tweede fase is meer inzicht verkregen in motivaties achter de beleefde invloed van de snelweg en in participatietevredenheid bij snelwegprojecten. Hiertoe zijn diepte interviews gehouden met 38 bewoners nabij de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG). De ringweg is onderdeel van de A7 (snelweg). Op het moment van het veldwerk was recentelijk het tracébesluit *Aanpak Ring Zuid* getekend voor een grootschalige herontwikkeling

van het tracé. In de derde fase is getracht de inzichten vanuit het perspectief van bewoners een betekenis te geven voor de planning van snelwegen. Hiervoor zijn observaties gedaan en interviews gehouden met verschillende vertegenwoordigers uit de beleidspraktijk, met name het omgevingsmanagement.

Beleving staat centraal

Uit de analyses blijkt dat wonen nabij snelwegen niet per definitie door iedereen als negatief wordt beleefd. De beleving van bewoners verschilt en is afhankelijk van de omstandigheden waarin zij verkeren. Onderstaand worden de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek samengevat aan de hand van de drie onderzochte thema's: de afweging tussen voor- en nadelen, de invloed van snelwegprojecten en de rol van informatie en participatie-inspanningen.

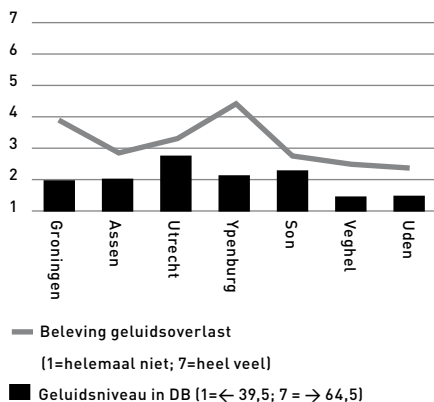
Eerst is gekeken hoe bewoners voor- en nadelen van snelwegen afwegen in de woontevredenheid. Het onderzoek laat zien dat zowel bereikbaarheid als overlast een rol spelen, maar dat deze invloed grotendeels afhankelijk is van de mate waarin beide worden beleefd (Hamersma,

2017). Objectieve maten voor snelweg-nabijheid hangen daarmee (gecorrigeerd voor andere factoren) niet sterk samen met woontevredenheid, maar de beleving van bereikbaarheid en snelwegoverlast zijn wel van invloed. Beleefde bereikbaarheid en overlast zijn van soortgelijk belang in de woontevredenheid; beleefde bereikbaarheidsvoordelen kunnen ervaren negatieve effecten dus (deels) compenseren. Tabel 1 laat zien dat ook andere gewaardeerde locatiekenmerken, zoals sociale cohesie, een soortgelijke rol spelen en minstens zo belangrijk zijn in de woontevredenheid. De effecten van de snelweg zijn dus een onderdeel van een bredere woonomgeving. De woontevredenheid op de onderzochte locaties bleek overigens over het algemeen vrij hoog en de beleefde mate van overlast vrij laag. Zoals in figuur 1 is te zien, bleek er wel wat variatie tussen de onderzochte snelweglocaties. Deze variatie wordt deels verklaard door een verschil in objectieve overlast, maar ook door andere factoren zoals verschillen in woonsituatie en bevolkingssamenstelling.

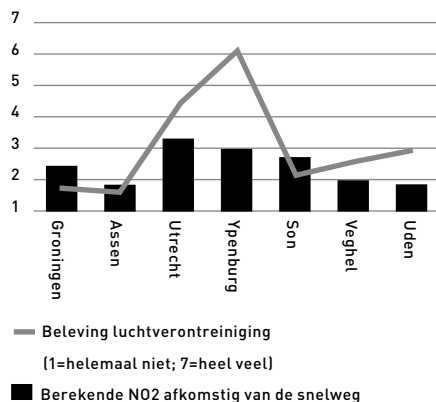
Hoe kan de gemiddeld lage snelwegoverlast en hoge woontevredenheid worden verklaard? Tijdens de interviews nabij de

Figuur 1 Geluidsoverlast en luchtverontreiniging (binnen 1 kilometer van de snelweg)

Geluid-Gemiddelde berekening vs beleving



Luchtverontreiniging-berekening vs beleving



Tabel 1 Statistische relaties met woontevredenheid (Ordinale regressie)

Locatiefactoren van Invloed op woontevredenheid van sterk naar zwak	Sig
ik vind de <u>bebouwing</u> in de omgeving aantrekkelijk	+++
Ik ben tevreden over de <u>contacten</u> in de buurt	+++
Ik ben tevreden over de <u>verkeersveiligheid</u>	+++
Ik beleeft <u>geluidsoverlast</u> van de snelweg	---
Ik ben tevreden over de <u>bereikbaarheid</u> van de woonlocatie	+++
Ik beleeft <u>overlast van luchtverontreiniging</u> door de snelweg	--
Ik heb <u>bewust gekozen</u> voor een snelweglocatie	++
Ik maak vrijwel <u>geen gebruik</u> van de snelweg	--
Ik zie <u>verkeer</u> van de snelweg	++
Ik ben tevreden over de <u>parkeervoorzieningen</u>	++

NIET SIGNIFICANTE OMGEVINGSFACTOREN

OVERLAST INDICATOREN	BEREIKBAARHEID INDICATOREN	ANDERE OMGEVINGSINDICATOREN
DB niveau (1 = laag, 7 = hoog)	0-300m van de snelwegtoerit	Ik ben tevreden over het <u>groen</u> in
NO2 afkomstig van de snelweg	Ik gebruik de snelweg en sta vaak	de buurt
0-300m van de snelweg	in de <u>file</u>	Ik ben tevreden met de <u>voorzieningen</u>
Ik kijk uit op een <u>scherm</u>		in de buurt

Gecontroleerd voor woonlocatie, sociaal-demografische kenmerken en woningkenmerken

+ = positief effect; - = negatief effect +/- = < 0,10 ++/-- = < 0,05 +++/-- = < 0,01

ZRG beschreven bewoners in de eerste plaats vaak een overwogen keuze te hebben gemaakt voor het wonen nabij een snelweg. Zo benoemden verschillende bewoners voordelen van de nabijheid van een snelweg zoals een goede autobereikbaarheid, een lagere huizenprijs, levendigheid van verkeer (altijd iets “te zien”) en privacy. Het is beter om een snelweg tegenover je te hebben dan een rij woningen en dus “pottenkijkers”.

“Strategisch is dit een ideale locatie wanneer je richting het zuiden wilt reizen. Als ik een file zie op het viaduct in de morgen, dan neem ik een alternatieve route. Dat is erg handig” (Bewoner, man, tussen veertig en zestig jaar oud, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

Versillende bewoners gaven aan zich eerst te hebben georiënteerd op de vraag of de negatieve effecten draaglijk zouden zijn, door er bijvoorbeeld meerdere malen langs te gaan op verschillende tijdstippen van de dag of door op basis van ervaringen met overlast op eerdere woonlocaties een inschatting te maken. Daarnaast benoemden bewoners manieren waarop het goed lukt om te gaan met negatieve effecten, zogenoemde coping-maatregelen. In de literatuur worden cognitieve en probleemgerichte vormen van coping onderscheiden (Lazarus, 1993). Zo beschreven verschillende bewoners dat zij gewend zijn geraakt aan geluid, of dat zij zichzelf hebben aangeleerd niet op de negatieve effecten te “focussen”. Meer probleemgerichte maatregelen die men noemde waren bijvoorbeeld: aan de geluidsluwe kant van het huis

Tabel 2 Statistische relaties met snelwegoverlast (Structural Equation Model)

Beleving geluids- overlast	Berekening snelweggeluid(dB)	+++	Positieve houding over autorijden	---
	Berekening luchtverontreiniging (No2)	+++	Voorkeur voor snelweglocatie	--
	Afstand van de snelweg	--	Oudere leeftijd	+++
	Aantrekkelijke bebouwing	---	Hoog inkomen	+++
	Tevreden met verkeersveiligheid	-	Eigen huis	+++
			Langere woonduur	++
Beleving lucht- veront- reiniging	Berekening snelweggeluid(dB)	+++	Tevreden met bereikbaarheid werklocatie	--
	Berekening luchtverontreiniging (No2)	+++	Positieve houding over autorijden	---
	Aantrekkelijke bebouwing	---	Oudere leeftijd	+++
	Tevreden met groenvoorziening	-	Huishouden met kinderen	++
	Tevreden met verkeersveiligheid	--	Langere woonduur	+
Beleving barrière- effecten	Berekening snelweggeluid(dB)	+++	Positieve houding over autorijden	---
	Berekening luchtverontreiniging (No2)	+	Voorkeur voor snelweglocatie	--
	Afstand van de snelweg	++	Vrouwen	+++
	Aantrekkelijke bebouwing	---	Hoge opleiding	++
	Tevreden met groenvoorziening	--	Eigen huis	+++
	Tevreden met sociale contacten	++	Kortere woonduur	++

+ = positief effect; - = negatief effect +/- = <0,10 ++/-- = <0,05 +++/-- = <0,01

gaan slapen, de ramen vaker sluiten, een fonteintje in de tuin, of ventilatieroosters plaatsen.

“Soms heb ik bezoekers die beginnen over het geluid van de snelweg en mij vragen of ik mij er niet aan stoort. Maar dat is niet het geval, ik ben er aan gewend geraakt” (Bewoner, man, tussen twintig en veertig jaar oud, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

Maar er waren ook bewoners die wel degelijk overlast en een invloed van de snelweg op de woontevredenheid beschreven. Zo gaven sommige bewoners aan bij het kiezen voor de woning niet stil te hebben gestaan bij alle effecten van de nabijheid van de snelweg, of geen manieren te hebben gevonden om de negatieve effecten van de snelweg het hoofd te bieden. Dit laatste bijvoorbeeld vanwege geluidsgevoeligheid of minder mogelijkheden te

verhuizen.

“Ik heb niet stilgestaan bij de potentiële effecten van fijnstof bij het kiezen voor de woning. Ik heb enkel op het geluid gefocust en dacht, dat is oké... Ik ontdekte de effecten van fijnstof pas toen ik hier een poosje woonde en de aanslag en geur op mijn balkon aantrof. Dat is iets waar je pas achter komt als je hier woont” (Bewoner, vrouw, tussen veertig en zestig jaar oud, 50 tot 150 meter van de ZRG/A7).

Ook werden er verschillende voorbeelden gegeven waarbij door veranderingen in de woonomgeving de overlast door de tijd heen was toegenomen, zoals door een toegenomen verkeersintensiteit (ook over de dag heen), door veranderingen in seizoenen en de windrichting en door veranderingen in de bredere woonomgeving zoals het realiseren of juist verwijderden van bebouwing en daaraan

gerelateerde geluidsreflectie. Daarnaast liet statistische analyse verschillen zien tussen bewonersgroepen wat betreft sociaal-demografische kenmerken. Zo bleken mensen met kinderen zich wat vaker zorgen te maken over luchtverontreiniging en beschreven snelweggebruikers minder geluidsoverlast te beleven. Tabel 2 geeft een verder overzicht van de gevonden relaties met snelwegoverlast.

Snelwegaanleg

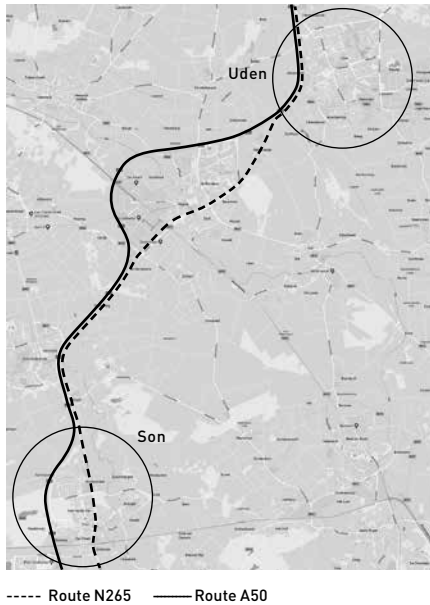
Wonen nabij snelwegen wordt dus niet per definitie als negatief beleefd; maar wat als snelwegen worden verlegd, verbreed of als mensen er nieuw mee worden geconfronteerd? Uit de analyse naar verwachtingen van bewoners in de voorfase van een tweetal herontwikkelingsprojecten (De ZRG/A7 in Groningen en A12/A27 in Utrecht) bleek dat de reacties over het algemeen verdeeld waren. Beide projecten bevonden zich op dat moment in de verkenningsfase. Gemiddeld verwachtte in 2011 ongeveer een derde een daling van de woontevredenheid, een derde geen effect en een derde een positief effect van het geplande snelwegproject op de woontevredenheid. Statistische analyse liet wel duidelijke verschillen zien tussen Groningen en Utrecht, waarbij bewoners in Groningen duidelijk positiever bleken. Uit een nadere analyse van motivaties kwam naar voren dat bewoners in Groningen vaker het belang van het project voor de regionale economie zien. Er bleken ook verschillen wat betreft bewonerskenmerken. Tabel 3 geeft een overzicht van groepen met een positievere verwachting: degenen die verder van het geplande project wonen, mannen, lager opgeleiden, mensen met een interesse in snelwegbereikbaarheid, met een positieve houding ten opzichte van de auto, en mensen die weinig snelwegoverlast beleven. Overigens bleek uit de interviews nabij de ZRG ook dat zorgen over de aangekondigde plannen de bewustwording

van de aanwezigheid van de weg had doen groeien, zogenaamde anticipatie effecten.

“Ik irriteer me aan de gehele manier waarop we betrokken zijn bij de plannen. We worden niet serieus genomen. Misschien ben ik me wel meer bewust van de aanwezigheid van de snelweg omdat ik me zoveel zorgen maak over de nieuwe plannen” (Bewoner, man, 60-plus, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

Daarnaast werden de effecten van de aanleg van de A50 op bewoners in Son en Uden (ex-post) geanalyseerd. Dit leverde een soortgelijk beeld op. Ondanks protest tegen de aanleg in Son voorafgaand aan realisatie, gaf de meerderheid van de respondenten in beide locaties aan dat het project een positief effect heeft gehad op de woontevredenheid. Wel zijn bewoners in Uden, waar de A50 is gerealiseerd op het tracé van de voormalige provinciale weg en waar men dus al ‘gewend’ was om in de buurt van een drukke weg te wonen, positiever dan bewoners in Son, waar de snelweg werd gerealiseerd op een nieuw traject (figuur 2 geeft dit grafisch weer). De statistische analyses lieten verder zien dat mensen die verder van de nieuwe weg wonen, mensen met een voorkeur voor een goede autobereikbaarheid en een lagere voorkeur voor goede milieukwaliteit, vaker een positieve verandering in woontevredenheid hebben beleefd. Daarnaast werden ook aanwijzingen gevonden voor een proces van zelfselectie als gevolg van de aanleg van de snelweg. De analyse suggereert namelijk dat de groep bewoners die na de aanleg van de snelweg in het gebied is komen wonen een iets sterker snelweg-georiënteerd profiel heeft dan de oorspronkelijke populatie. Nieuwere bewoners hebben dus een wat grotere voorkeur voor goede autobereikbaarheid en een wat kleinere voorkeur voor milieukwaliteit, al bleken de verschillen klein en is verder onderzoek naar causaliteit aan te bevelen.

Figuur 2 Aanleg A50 in Son en Uden



Participatie, informatie, communicatie

Wanneer bewoners worden betrokken bij de planning van projecten in hun woonomgeving leidt dit tot betere plannen en mogelijk tot meer acceptatie, zo is de gedachte. Maar hoe dan precies? Het promotieonderzoek besteedde aandacht aan de relatie tussen informatie en verwachtingen over het project, en aan de totstandkoming van participatietevredenheid bij projecten.

Op basis van statistische analyse rond de geplande projecten in Groningen en Utrecht bleek dat het ontvangen van informatie van het projectteam geassocieerd is met positievere verwachtingen rond woontevredenheid, via een hogere informatietevredenheid. Bewoners die informatie van een projectteam hebben ontvangen bleken daarmee meer tevreden met informatievoorziening dan bewoners die enkel andere informatiebronnen rapporteerden. Toch bleek op beide locaties

slechts een minderheid van de bewoners tevreden met de ontvangen informatie en gaf, ondanks dat aan iedereen informatie zou zijn verstrekt, slechts ongeveer veertig procent van de bewoners aan informatie van het projectteam te hebben ontvangen. Informatie komt dus niet altijd aan. Uit een nadere analyse naar informatieverzamelgedrag bleek dat met name mensen die dichtbij het project wonen vaker aangeven informatie te hebben ontvangen van de projectteam. Het actief bijwonen van voorlichtingsbijeenkomsten bleek ook significant hoger onder mensen die dichtbij het project wonen, maar hangt daarnaast ook samen met persoonskenmerken: bewoners met een hoger inkomen, mannen, minder frequente snelweggebruikers, mensen met veel contacten in de buurt en met een negatievere beleving van snelwegoverlast dit vaker te doen (tabel 4). Daarnaast laat tabel 3 zien dat de groep bewoners die informatiebijeenkomsten bezoekt in vergelijking met degenen die dat niet doen een wat negatievere verwachting had wat betreft woontevredenheidsverandering. Het lijkt hier dus te gaan om een ietwat selectieve groep die in kenmerken afwijkt van de 'stillere' meerderheid.

Door interviews met bewoners ten tijde van het planproces van de ZRG werd meer inzicht verschaft in participatievoorkeuren en -tevredenheid van bewoners. Alle geïnterviewde bewoners hadden een voorkeur voor (ten minste) het ontvangen van informatie over het project. Bewoners beschreven meer tevredenheid met de ontvangen informatie van het projectteam wanneer deze aansluit bij de zorgen die zij hadden. Voldoende informatie over de planning, de gevolgen voor het bereiken van (dagelijkse) activiteiten zoals het werk en over de effecten van het project op de directe woonomgeving is hierin belangrijk. Bewoners gaven ook redenen om sneller tevreden te zijn, zoals een mindere interesse in de buurt, plannen om op korte termijn te verhuizen, het gevoel dat

Tabel 3 Statistische relaties met verwachting snelwegproject (Ordinale regressie)

Negatievere verwachting van project op woontevredenheid		Sig
Locatiekenmerken	Utrecht (ten opzichte van Groningen)	+++
	Dichterbij de snelweg	+++
Persoonskenmerken	Vrouwen	++
	Hoger opgeleiden	++
	Tussen 10 en 20 jaar wonend in gebied	++
	Bijna geen gebruik makend van snelweg	+++
	Minder sociale contacten in de buurt	+
	Negatieve houding autorijden	+++
Informatie/participatie	Hogere beleving van geluidsoverlast en luchtverontreiniging	+++
	Bij informatie bijeenkomsten aanwezig geweest	++
	Ontevreden over de gekregen project informatie	+++

+ = positief effect; - = negatief effect +/- = < 0,10 ++/-- = < 0,05 +++/--- = < 0,01

Tabel 4 Statistische relaties met bezoek bewonersbijeenkomsten (Logit regressie)

Bewoners die vaker informatiebijeenkomsten bezoeken	Sig
Mensen zonder kinderen	++
Hogere inkomens	+
Mannen	++
Bijna geen gebruik makend van snelweg	+
Meer sociale contacten in de buurt	+++
Meer overlast beleving van de snelweg	+++
Dichterbij de snelweg	+

+ = positief effect; - = negatief effect +/- = < 0,10 ++/-- = < 0,05 +++/--- = < 0,01

er in de eigen directe omgeving niet veel gaat veranderen, dat het project nog ver weg is, of een persoonlijk belang bij goede snelwegbereikbaarheid.

“Wat ook meespeelt in dat ik sneller tevreden ben met de informatievoorziening, is dat we op het moment dat ze hier aan de slag gaan waarschijnlijk al verhuisd zijn” (Bewoner, vrouw, tussen twintig en veertig jaar oud, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

De mate waarin projectteam informatie als betrouwbaar werd gezien bleek ook belangrijk in de beschrijving van informatietevredenheid. Enerzijds spelen een algeheel vertrouwen in de overheid, of ervaringen met overheidsprojecten uit het verleden hierbij een rol. Anderzijds kan vertrouwen ook door acties tijdens het planproces worden beïnvloed. Het frequent verstrekken van informatie en het communiceren over zowel positieve als negatieve gevolgen van het project bevorderen het

vertrouwen. Tegenstrijdige informatie tijdens het planningsproces komt volgens bewoners het vertrouwen in informatie echter niet ten goede. Ook informatie van andere (betrouwbaar geachte) bronnen, zoals een bewonersorganisatie, of informatie van familie en vrienden, bleek van invloed op de mate waarin de informatie van de projectorganisatie als betrouwbaar werd beoordeeld.

“Het is niet dat ik niet tevreden ben met de informatie omdat bepaalde onderwerpen onderbelicht blijven, maar ik vertrouw de bron van de informatie gewoon niet, de overheid” (Bewoner, vrouw, tussen de veertig en zestig jaar oud, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

Bewoners die op zoek waren gegaan naar extra informatie motiveerden dit vanuit een algemene interesse in ontwikkelingen in de woonomgeving, ofwel vanwege bezorgdheid over de plannen. Voor deze bewoners was de beleefde toegang tot extra informatie, bijvoorbeeld via een website en informatiebijeenkomst, belangrijk in het beschrijven van tevredenheid. Een tijdrovend proces voor het verkrijgen van aanvullende informatie werd als negatief benoemd. De mate waarin het zoekproces naar informatie resulteerde in een afname van de bezorgdheid over het project speelde ook een rol in de tevredenheid. Het “zien van gezichten achter het project” en een goed contact met het projectteam werden hierin als positief beschreven, maar het onbeantwoord laten van vragen van bewoners als negatief.

“We zijn recent bij een informatiebijeenkomst geweest van de club die verschillende infrastructuurprojecten in de stad stroomlijnt. Zij zouden meer gaan vertellen over het project Ring Zuid. Echter bleven verschillende vragen onbeantwoord. Veel dingen zijn nog afhankelijk van de uiteindelijke uitvoerende partij (aannemer). Veel is dus nog steeds onzeker, en dat vind

ik erg vervelend” (Bewoner, man, tussen veertig en zestig jaar oud, 50 tot 100 meter van de ZRG/A7).

De groep bewoners die voorkeur had voor actieve participatie motiveerde dit door: ernstige zorgen over het project, ideeën over hoe de woonomgeving verbeterd kan worden, een gevoel van sociale cohesie voor de buurt (‘gezamenlijk’ participeren), of door eerdere negatieve ervaringen met acties van de overheid in het verleden die zij door participatie dit keer wilden voorkomen. De beleefde toegang tot participatiemogelijkheden bleek belangrijk in het beschrijven van participatietevredenheid. Bewoners die niet graag hun mening geven in het openbaar waren wat negatiever, omdat zij de mogelijkheden om op een schriftelijke manier (bijvoorbeeld via een enquête) mee te denken beperkt vonden. Daarnaast verwezen bewoners naar de mate waarin zij het gevoel hadden gehoord te worden. De meeste bewoners gaven echter aan dat, hoewel het projectteam wel kleine dingen wilde veranderen op basis van hun standpunten, ze vonden dat hun invloed op de plannen slechts marginaal was.

“Dan zijn er die inspraakavonden, daar mag je dan steeds je mening geven en ideeën aandragen. Ideeën om bijvoorbeeld helemaal een ondergrondse tunnel te maken... Maar op een gegeven moment zeggen ze van dit gaan we doen en dat drukken we door. En dan kan jij niet zeggen van, jullie hebben niet geluisterd. Dat hebben ze wel gedaan. Ook al hebben ze niet geluisterd... We kunnen dat niet ontkennen...” (Bewoner, vrouw tussen veertig en zestig jaar oud, minder dan vijftig meter van de ZRG/A7).

De snelweg als woonvoorkeur

Al met al benadrukken de verkregen inzichten vanuit een bewonersperspectief dat het belangrijk is om breed te kijken. De gemiddeld hoge woontevredenheid en

vrij lage beleving van snelwegoverlast geeft aan dat de invloed van snelwegen niet per definitie door iedereen als negatief wordt beleefd. Het is dus belangrijk bij projecten een breed beeld te verkrijgen van de voorkeuren van verschillende bewoners en niet enkel af te gaan op de groep die actief zijn of haar mening laat horen. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat negatieve effecten van snelwegen worden afgewogen met bereikbaarheid en andere kenmerken van de woonlocatie zoals aantrekkelijkheid van de bebouwing, verkeersveiligheid en sociale cohesie. Dit benadrukt het belang van een brede, integrale aanpak welke verder gaat dan mitigerende maatregelen en waarbij de snelweg wordt gezien als onderdeel van een bredere woonomgeving. Investeren in de bredere leefomgeving is dus belangrijk. Daarnaast suggereert het onderzoek dat het wonen bij snelwegen 'draaglijker' is wanneer mensen hier zelf in enige mate voor hebben gekozen of voldoende manieren hebben gevonden om hiermee om te gaan. Voldoende informatie vooraf aan de woonlocatiekeuze (zodat mensen een weloverwogen keuze kunnen maken), en aandacht voor mogelijkheden tot coping bij het ontwerp van woningen en buurten nabij snelwegen kan hier in positieve zin aan bijdragen.

Hieraan gerelateerd suggereren de bevindingen een verschil tussen bewoners die voor aanleg en na aanleg van een snelweg naar de woonlocatie zijn gekomen, waarbij de laatste groep een meer snelweggeoriënteerd profiel heeft dan de eerste. Het is mogelijk zinvol in de planning van projecten en hieraan gerelateerde participatie een onderscheid te maken tussen nieuwe aanleg en aanpassingsprojecten. Ook laten de inzichten zien dat veranderingen in (het verkeer op) de snelweg of de bredere woonomgeving, zoals het plaatsen of verwijderden van groen of bebouwing, door de jaren heen van invloed zijn op de beleving van snelwegoverlast en op de woontevredenheid. Het betrekken van

bewoners bij dergelijke veranderingen en een bewustheid van de integrale samenhang tussen snelweg en omgeving kan de woontevredenheid ten goede komen.

Tegelijkertijd benadrukt het onderzoek ook het belang van context-specifiek maatwerk. De beleving van snelwegoverlast in de woonomgeving hangt namelijk sterk samen met kenmerken van zowel de locatie als van personen. Het is aan te bevelen een variatie aan informatie- en participatiemogelijkheden te bieden, waardoor er beter kan worden aangesloten bij verschillende voorkeuren en behoeften. Daarnaast vraagt het ene gebied en de ene bewoner mogelijk om een andere aanpak dan het andere. Het onderzoek laat bijvoorbeeld zien dat bewoners die het dichtste bij geplande projecten wonen meer geraakt worden door projecten en snelweggebruikers duidelijk positiever zijn. Het kan zinvol zijn in de voorfase van projecten een inschatting te maken van de te verwachten effecten op basis van het bewonersprofiel en gebiedskenmerken en daar inspanningen op het vlak van participatie op af te stemmen. Snelwegplanning vanuit een bewonersperspectief vraagt om een brede, integrale kijk, met oog voor contextuele verschillen. Anders gezegd vraagt het vergroten van de woontevredenheid nabij snelwegen om een verruiming van de blik van wonen aan de snelweg naar een snelweg bij de woning.

Uiteraard zijn er ook verschillende suggesties voor vervolgonderzoek. Zo is het huidige onderzoek gebaseerd op cross-sectieanalyse van vragenlijsten en interviews. De causaliteit tussen de snelweg of de aanleg daarvan, de bredere woonomgeving en de beleving van bewoners zou nader kunnen worden onderzocht door middel van longitudinaal onderzoek. Daarnaast is het interessant om nog verder te verdiepen in wat voor omgevingen de invloed van snelwegen positiever en negatiever wordt beleefd,

door toevoeging van extra casussen. Ook is het waardevol om verder te bestuderen hoe informatie en inspanningen rond participatie zo kunnen worden ingericht dat ze ook daadwerkelijk beter aansluiten bij behoeftes van verschillende bewoners door middel van kwalitatief onderzoek. Verder is het belangrijk te zoeken hoe innovatieve oplossingen kunnen bijdragen aan een beter en gezondere woonomgeving nabij snelwegen. Dit is nodig om de relatie tussen infrastructuur en ruimte in de toekomst verder te verbeteren.

Marije Hamersma (marije.hamersma@minienm.nl) is wetenschappelijk medewerker bij het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Literatuur

- Arnstein, S.R. (1969) 'A Ladder of Citizen Participation', *Journal of the American Institute of Planners*, jg. 35, nr. 4, p. 216-224
- Coulombel, N. (2010) *Residential choice and household behavior: State of the Art*, SustainCity Working Paper 2.2a, Ecole Normale Supérieure, Cachan
- Dear, M. (1992) 'Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome', *Journal of the American Planners Association*, jg. 58, nr. 3, p. 288-300
- Devine-Wright, P. (2012) 'Explaining "NIMBY" Objections to a Power Line: The Role of Personal, Place Attachment and Project-Related Factors', *Environment and Behavior*, jg. 45, nr. 6, p. 761-781
- Gifford, R. (2007) *Environmental psychology: Principles and practice* (4th ed.), Optimal Books, Colville
- Hamersma, M. (2017) *Living near Highways: The impact of existing and planned highway infrastructure on residential satisfaction*, Proefschrift, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen
- Healey, P. (1997) *Collaborative planning, Shaping places in fragmented societies*, MacMillan, London.
- Innes, J. & D. Booher (2004) 'Reframing Public Participation: Strategies for the 21st Century', *Planning Theory & Practice*, jg. 5, nr. 4, p. 419-436
- Kroesen, M., E. J. E. Molin, & B. Van Wee (2008) 'Testing a theory of aircraft noise annoyance: A structural equation analysis', *Journal of the Acoustical Society of America*, jg. 123, nr. 6, p. 4250-4260
- Lazarus, R.S. (1991) *Emotion and Adaptation*, Oxford University Press, New York
- Lu, M. (1998) 'Analyzing migration decision making: relationships between residential satisfaction, mobility intentions, and moving behaviour', *Environment and Planning A*, jg. 30, nr. 8, p. 1473-1495
- Lu, M. (1999) 'Determinants of residential satisfaction: ordered logit vs regression models', *Growth and Change*, jg. 30, nr. 2, p. 264-287
- Miedema, H.M.E. & H. Vos, (1999) 'Demographic and attitudinal factors that modify annoyance from transportation noise', *Journal of the Acoustic Society of America*, jg. 105, nr. 6, p. 3336-3344
- Morris, E.A. (2012) 'Access and well-being: does what pleases planners actually please people?', 92th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington
- Praag, B.M.S. van & B.E. Baarsma (2005) 'Using happiness surveys to value intangibles: the case of airport noise', *Economic Journal*, jg. 115, nr. 500, p. 224-246
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2013) *Summary of the second Netherlands Research Program on Particulate Matter (BOP II)*, Bilthoven
- Speare, A. (1974) 'Residential satisfaction as an intervening variable in residential mobility', *Demography*, jg.11, nr. 2, p. 173-188
- Stansfeld, S.A., M.M. Haines, M. Burr, B. Berry & P. Lercher (2000) 'A review of environmental noise and mental health', *Noise and Health*, jg. 2, nr. 8, p. 1-8
- Woltjer, J. (2002) 'The "Public Support Machine": Notions of the Function of Participatory Planning by Dutch Infrastructure Planners', *Planning Practice & Research*, jg. 17, nr. 4, p. 437-453
- Wong, G. (2002) 'A conceptual model of the household's housing decision-making process: the economic perspective', *Review of Urban & Regional Development Studies*, jg. 14, nr. 3, p. 217-234

Janna Boonstra



Snackbar Abi Patat aan de Jan Tooropstraat.



De toekomst van Amsterdam Nieuw-West wordt vergeleken met de transformatie die het Berlijnse Kreuzberg heeft ondergaan. Van een oude immigrantenwijk tot één van de populairste wijken van Berlijn. Nieuw-West heeft volgens het stadsdeel de potentie om eenzelfde soort verandering te ondervinden. Beleids- en structuurvisies zetten in op het uitrollen van het stedelijke karakter dat in de binnenstad aanwezig is. Maar hoe kan deze visie verder worden vormgegeven volledig rekening houdend met het bestaande weefsel?

Foto's: Rufus de Vries

Uit de serie Buurtbanden [.nl]

Het alledaagse leven als ondersteuning laten dienen voor visievorming is iets waar in filosoof Michel de Certeau in de jaren negentig over schreef. In zijn boek 'The Practice of Everyday Life' maakt de Certeau een onderscheid in twee werelden: de potentiële en de effectieve wereld. De potentiële wereld wordt gezien als een ontworpen ruimte van bepaald karakter, vorm en inrichting. De effectieve wereld als een omgeving die bepaald wordt door alledaags gebruik (de Certeau, 1984). De opbouw voor een stedelijke visie zou hier uit volgend niet enkel vanuit een wereld van bovenaf geschept moeten worden, door beleidsmakers en ontwerpers, maar ook door een wereld van onderuit. Ook de effectieve omgeving zou een plek moeten krijgen in de visievorming. Dit betekent dat er tijdens de visievorming aandacht gegeven wordt aan hoe mensen een ruimte ervaren en gebruiken en dat er in de visievorming rekening gehouden wordt met het bestaande weefsel.

De structuurvisie Amsterdam 2040 zet in op het uitrollen van het stedelijk karakter. Onder dit karakter wordt de aanwezigheid van voorzieningen op loop- of fietsafstand verstaan en de mogelijkheid een 'ander' te ontmoeten in de openbare ruimte, bewust of onbewust (Gemeente Amsterdam, 2011). Bewoners van de stad kunnen een kopje koffie gaan drinken om de hoek, in het park zitten met een laptop of een bibliotheek, buurthuis of bioscoop bezoeken. Een karakter dat voornamelijk nieuwe stedelingen aantrekt: hoogopgeleide bewoners, die in de kennisintensieve, creatieve en vrijetijdseconomie werken (Gemeente Amsterdam, 2013). Het

stedelijke karakter zorgt niet alleen voor een aantrekkingskracht van nieuwe stedelingen, maar ook van ondernemingen en instellingen. Zij zien deze bewoners als toekomstige werk- en afnemers. Het stedelijk karakter is voor zowel de nieuwe stedelingen als ondernemingen een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. In de binnenstad is dit karakter aanwezig, maar andere delen van de stad blijven achter in deze ontwikkeling.

Strategische verstedelijking

Het aantrekkelijke centrumgebied wordt uitgerold tot buiten de grachtengordel en zelfs tot buiten de Ring A10. Een manier om dit te doen is de ontwikkeling van 'stadsstraten' in verschillende delen van de stad. Een stadsstraat is een drukke, ruime straat die verschillende buurten met elkaar verbindt met meerdere gevestigde winkel- en horecagelegenheden. Het is een stedelijke ontmoetingsruimte. Verschillende bevolkingsgroepen kunnen elkaar tegenkomen, ontmoeten en kennis of informatie uitwisselen (Gemeente Amsterdam, 2016). Voorbeelden van stadsstraten zijn de Van Baerlestraat, de Utrechtsestraat of het deel van de Jan Evertsenstraat binnen de ring.

Het deel van de Jan Evertsenstraat buiten de ring is één van de assen waar in de Structuurvisie 2040 de ontwikkeling van een stadsstraat is aangekondigd. De Jan Evertsenstraat is een lange ader die van de Sloterplas tot aan de binnenstad loopt, (figuur 1). Binnen de ring is het stedelijke karakter aanwezig, maar vanaf de overgang van vooroor-

Figuur 1 Onderzoeksgebied de Overtoomse Veld met de toekomstige stadsstraat de Jan Evertsenstraat ten noorden van het onderzoeksgebied



logse naar naoorlogse bebouwing wordt de Jan Evertsenstraat door de gemeente als een ijle zone omschreven. Een zone waar verkeer de overhand heeft en nauwelijks functies aanwezig zijn. Met het uitrollen van het stedelijke karakter wil de gemeente Amsterdam in dit deel van de Jan Evertsenstraat een transformatie op gang brengen. De doorgaande route wordt een straat waar men kan verblijven, elkaar kan ontmoeten of toevallig tegen kan komen. Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer, de tram krijgt een zachte bedding en er komen 3.200 nieuwe woningen en voorzieningen. De voorzieningen zijn voornamelijk 'third places': plekken zoals parken en cafés waar de gemeenschap versterkt kan worden (Oldenburg, 2001). De visie voor de stadsstraat is gevormd in samenwerking met partijen gevestigd aan de Jan Evertsenstraat en verwoord in

het Dynamisch Perspectief (Gemeente Amsterdam, 2014) en de Strategische Visie (Gemeente Amsterdam, 2016). De betrokken partijen zijn voornamelijk uitbaters en woordvoerders van instituties en grote bedrijven.. Alhoewel de ontwikkelingen van invloed kunnen zijn op het alledaagse leven van huidige bewoners, zijn de manieren waarop de Overtoomse Veld gebruikt en ervaren wordt in de visievorming (nog) niet meegenomen.

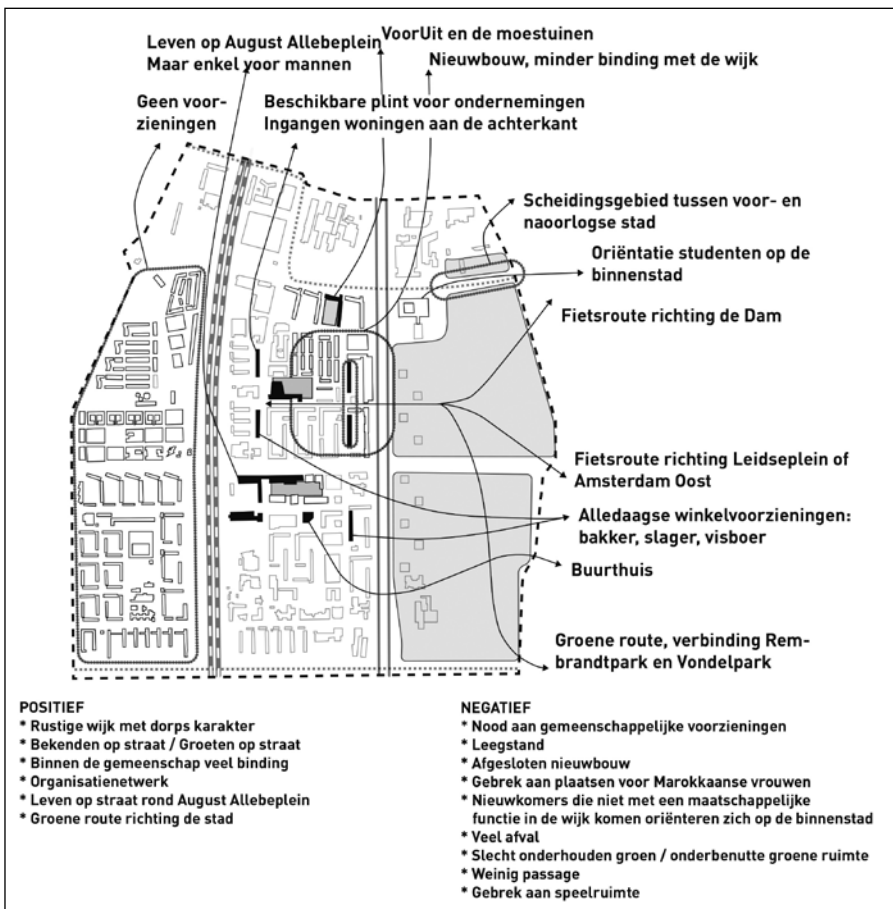
Ervaringen met verandering

Om een beeld te krijgen van het dagelijkse leven van bewoners van de Overtoomse Veld is de auteur voor haar masterthesis acht weken in de buurt actief geweest. In deze acht weken vonden er gesprekken plaats met wijkexperts en buurtbewoners. Variërend van de eigenaar van een koffiezaak

en snackbar tot werknemers binnen sociale organisaties, studenten, oudere bewoners en kinderen. De gesprekken leidden tot inzichten in het dagelijkse leven (figuur 2). Alledaagse vragen staan in dit onderzoek centraal: Waar doet een bewoner zijn of haar boodschappen? Waar gaat hij of zij sporten? Wordt er gebruik gemaakt van de fiets of het

openbaar vervoer? Wat zijn plekken waar een bewoner wel of niet graag komt en waarom? Ook zijn er gesprekken gevoerd over contacten tussen buurtbewoners en veranderingen in de buurt. Twee aspecten komen uit deze verzameling van bewonersinformatie duidelijk naar voren: Overtoomse Veld heeft een dorps karakter dat verandert en

Figuur 2 Synthesekaart van de onderzoeksresultaten in de Overtoomse Veld. Ruimtelijke en sociale bevindingen vanuit een bewonersperspectief



bewoners hebben behoefte aan bepaalde nieuwe voorzieningen.

Vergeleken met tien jaar geleden is er in de demografische samenstelling weinig verandering te zien. De wijk telt 14.661 inwoners, waarvan 70 procent Nederlander met een migratie-achtergrond (OIS, 2016). In de afgelopen jaren zijn er meer nieuwe stedelingen komen wonen. Een stijging van tien procent, terwijl andere bevolkingsgroepen gelijk zijn gebleven of in aantal zijn gedaald (OIS, 2016). Dit houdt direct verband met ontwikkelingen in Overtoomse Veld Noord waar de Hogere Hotelschool zich heeft gevestigd en tot half 2017 de culturele broedplaats Lola Luid.

Veelgebruikte plekken in de buurt zijn het August Allebeplein, de Jan Tooropstraat en de Derkinderenstraat. Hier zijn de dagelijkse voorzieningen aanwezig als de slager, de Albert Heijn, Lidl, een groenteboer en meerdere koffiezaken. Ook de snackbar Abi Patat is gevestigd aan de Jan Tooropstraat. De eigenaar van de snackbar wordt ook wel de patatfilosoof genoemd. Zijn snackbar wordt door een divers publiek bezocht. Dat blijkt uit de verschillende buurtbewoners die mij naar hem doorverwijzen als kenner van de buurt. Hoewel hij in de tussentijd al een vijftal voorbijgangers groet, antwoordt hij op de vraag of hij veel contacten heeft in de buurt:

“Ja contact, nee niet echt. Eigenlijk helemaal niet. Ik ben altijd aan het werk hier en contacten veranderen ook allemaal. Vroeger was het hier dorps- en kende je iedereen, maar nu worden wij ook allemaal als in de stad.”

Het verdwijnende dorpse karakter en de binding met de buurt wordt niet alleen door de snackbareigenaar aangehaald. Zo noemt een andere buurtbewoonster dat leven op straat verdwijnt door een ‘ander soort’ nieuwe bewoner: Een bewoner die in de ochtend naar zijn werk gaat, in de avond thuiskomt, maar verder niets doet in de buurt. Nanda, voorzitter van buurthuis VoorUit, sluit zich hierbij aan en voegt toe dat ze in het buurthuis moeite hebben om de nieuwe inwoners met kinderen te bereiken. Ze gaan langs deuren en scholen, bellen aan, flyeren; maar de kinderen van nieuwkomers gaan vaak naar naschoolse activiteiten buiten de wijk. Het gevolg is een eenzijdig publiek wat van de activiteiten in het buurthuis gebruik maken aldus Nanda.

Welzijnswerker Roy Carter van Ru Paré community spreekt zich ook uit over de veranderingen in sociale contacten in de buurt. Roy woont meer dan vijftien jaar in Amsterdam Nieuw-West, waarvan tien jaar in de Overtoomse Veld. Hij praat over een nieuwe sfeer van jonge mensen, studenten en yuppen die niets doen in de buurt. Ze gaan werken, komen thuis en trekken de deur achter zich dicht. Volgens Roy leidt dit uiteindelijk tot conflicten omdat je elkaar niet meer dagelijks tegenkomt. Bovendien, besluit Roy zijn verhaal, verdwijnen de plekken waar mensen elkaar wel tegen kunnen komen. Zo zegt Roy:

“Vroeger had je nog de bakker of de buurtsuper, maar die zijn allemaal weg. Een nieuwe koffietent ofzo zou wel leuk zijn en goed, maar dan moet dat ook weer niet van die dure hippe koffie zijn.





Hofje tussen woningen, waar eigen groenten worden verbouwd. Bewoners hebben zelf een ontmoetingsplek gecreëerd door een tafel met bankje neer te zetten.

De oudere Nederlandse generatie gaat er uit protest niet heen omdat het te duur is, en voor een andere gemeenschap is het daadwerkelijk te duur.”

Het tekort aan gemeenschappelijke voorzieningen wordt door meerdere bewoners genoemd. In bijna alle gesprekken wordt aangegeven dat niet alle gewenste activiteiten aan het August Allebeplein uitgevoerd kunnen worden. Een bibliotheek, bioscoop, drogist of H&M zijn niet aanwezig. Niet-autochtone vrouwen vertellen dat ze een plek in de buurt missen waar zij samen kunnen komen om te kletsen of wat te drinken. Er zijn wel wat koffiebarretjes aan het August Allebeplein, maar deze worden volgens hen gedomineerd door mannen. Buurtbewoners doen wel boodschappen in de buurt, voor andere activiteiten verplaatsen ze zich naar buiten de Overtoomse Veld. Autochtone bewoners vooral richting de binnenstad naar de Jan Evertsenstraat en de Kinkerstraat – twee stadsstraten. Niet-autochtone bewoners begeven zich daarentegen richting Osdorp, Hoofddorp of Zaandam.

Een nieuw winkelgebied ontwikkelen aan de Jan Evertsenstraat lijkt veel bewoners een goed idee. De functies die zij missen, sluiten aan bij de ontwikkeling van ‘third places’, wat de stad voor ogen heeft. Ondernemers daarentegen, vinden de toekomstige ontwikkelingen geen goed idee. Overtoomse Veld heeft nu een slecht ondernemingsklimaat. Er staan veel panden leeg en er is weinig passage langs deze plekken. Passage die nodig is om bedrijven draaiende te houden. Hier ontstaat een potentieel conflict tussen

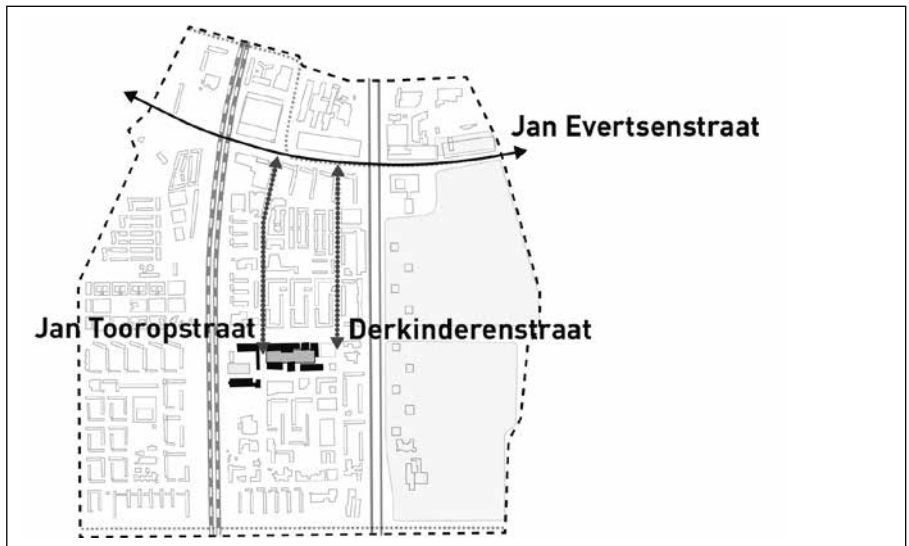
een nieuwe winkelstraat die concurreert met bestaande winkeliers.

Kansen voor visievorming

Ruimtelijk gezien zijn er twee assen die de Jan Evertsenstraat en het August Allebeplein met elkaar verbinden: de Jan Tooropstraat en de Derkinderenstraat, figuur 3. Dit zijn de straten waar zich op de hoeken kleine ondernemingen als een slager, snackbar of telefoonwinkel bevinden. Deze twee straten kunnen als verbindende assen tussen het oude en nieuwe winkelgebied dienen, mits er aanpassingen plaatsvinden. De plinten van gebouwen in de twee straten bieden ruimte voor het huisvesten van ondernemingen. In de Jan Tooropstraat zijn bijvoorbeeld bergingen, die omgevormd kunnen worden tot kleine winkels of atelierruimten. Bewoners vragen om algemene voorzieningen zoals een bibliotheek of drogist maar ook naar ‘specifieke’, per doelgroep, zoals een ‘hippe’ koffiebar of een theehuis voor niet-autochtone vrouwen. Daarmee is het gewenst in beide straten in te zetten op ontwikkeling van ruimtes en voorzieningen die voor verschillende bevolkingsgroepen toegankelijk zijn. Op die manier bewegen huidige- en toekomstige bewoners zich makkelijker door de Jan Toorop- of Derkinderenstraat en is het nieuwe winkelgebied een aanvulling op het bestaande aanbod. Ondersteund door het huidige stedelijk weefsel, strekt het stedelijke karakter van de toekomstige stadsstraat zich dan uit tot in de Overtoomse Veld.

Huidige bewoners worden in dit onderzoek gezien als dragers van lokale kennis, wiens kennis gebruikt wordt

Figuur 3 Lokalisering Jan Tooropstraat en Derkinderenstraat. Deze straten kunnen dienen als verbindende assen tussen de Jan Evertsenstraat en het August Allebeplein.



als input voor visievorming. De kennis wordt verzameld door een diepgravend sociaal onderzoek waarbij observaties en interviews zijn afgenomen. De volgende stap is het maken van een ruimtelijke vertaalslag. Bewoners en wijkexperts hebben vaak moeite met de ruimtelijke vertaalslag van problemen en wensen. Andersom is het voor experts soms moeilijk om de vertaalslag van een ruimtelijke visie naar een leefwereld van bewoners te maken. Om de lokale kennis die bewoners bezitten over te brengen kan het van pas komen om bij dit soort situaties een expert in te zetten die kennis heeft van zowel de ruimtelijke vormgeving, als ook van de sociale wijkprocessen. Door in dezelfde 'taal' te spreken, is het gemakkelijker om *common ground* te vinden (Loopmans et al., 2016). Zo'n expert hoeft niet per definitie van huis uit een stedenbouwer

te zijn, maar kan ook een socioloog, planoloog of sociaal geograaf zijn. Zolang hij/zij in staat is om de vertaalslag te maken van lokale kennis en gebruikspatronen tot het opstellen van een ruimtelijke visie.

Vragen die dan beantwoord kunnen worden zijn bijvoorbeeld op welke manier mensen gebruik maken van een ruimte. Of hoe en welke ruimte versterkt of veranderd kan worden. Waar liggen volgens buurtbewoners en wijkexperts kansen voor ontwikkeling? Een ruimte kan namelijk nog zo zorgvuldig ontworpen worden, het zijn uiteindelijk de gebruikers die er betekenis aan geven. Een sociaal ruimtelijk professional kan met een onderzoekende werkwijze de brug slaan tussen de huidige en de toekomstige vormgegeven wereld. Voor ontwerpteams bestaande uit ontwerpers,

beleidsmakers of visievormers kan het helpen om zo iemand op te nemen in het ontwerpteam als bemiddelaar tussen deze twee werelden. Om een wereld te creëren die zich nog meer op zowel ruimtelijke als sociale aspecten grond. Zodat nieuwe plekken zich niet alleen richten op nieuwkomers, maar op iedereen. De stad is immers van ons allemaal.

Janna Boonstra (jannaboonstra@gmail.com) werkt als onderzoeker aan de Hogeschool van Amsterdam op het snijvlak van stedenbouw en sociologie.

Literatuur

Certeau, de M. (1984) *The practice of everyday life*.

University of California Press, Berkeley

Dienst Ruimtelijke Ordening (2011) *Structuurvisie*

Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam.

Gemeente Amsterdam, Amsterdam

Gadet, J., Scheringa, M., Zanen van K., Spaans J.,

Agtmaal van P., Nagtegaal, T., Hartog J., & Koster P.

(2014) *Dynamisch perspectief Jan Evertsenstraat:*

perspectief op de Jan Evertsenstraat tussen

Mercatorplein en Sloterplas. Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam (2013) *Trendrapport*

Amsterdamse binnenstad. Gemeente Amsterdam,

Amsterdam

Gemeente Amsterdam (2016) *Strategienota:*

Westelijk deel Jan Evertsenstraat. Gemeente

Amsterdam, Amsterdam

Loopmans, M., Leclercq E. & Newton, C. (2011)

Plannen voor mensen: handboek sociaal-ruimtelijke

planning. Uitgeverij Garant, Antwerpen

Oldenburg, R. (2001) *Celebrating the third place:*

Inspiring stories about the great good places at the

heart of our communities. Marlowe & Company,

New York.

www.ois.amsterdam.nl (geraadpleegd in 2016)





Het August Allebeplein. Een plein gedomineerd door mannen.

Rixt Bijker, Eveline van Leeuwen en Paul Koster

Lokale inzet door

Veel bewoners willen actief betrokken zijn bij hun leefomgeving. Maar niet iedereen doet dat in gelijke mate. Hoe bereik je het sluimerende potentieel aan lokale inzet in een gemeente? Gevraagd worden door een bekende blijkt een belangrijke route naar actieve betrokkenheid. Maar hoe en waar ontstaan sociale netwerken in een dorp? Interviews met actieve inwoners geven meer inzicht in de rol die sociale netwerken spelen in de keuze om actief te worden en hoe en waar lokale sociale contacten ontstaan.



Mamacafé in Maarn Foto: Daphne Albers

De overheid verwacht van burgers dat ze meer verantwoordelijkheid voor zichzelf en hun leefomgeving nemen. Het onderzoek 'Dichtbij Huis' van het Sociaal Cultureel Planbureau (Vermeij & Steenbekkers, 2015) laat zien dat er een relatie bestaat tussen de grootte van het sociale netwerk en de lokale inzet van dorpsbewoners. Mensen die sterker sociaal

ontmoeting



verbonden zijn met hun dorp zetten zich vaker in als vrijwilliger binnen een vereniging of informeel initiatief. Voor een deel komt dit doordat lokale inzet vaak lokale contacten oplevert. Maar welke rol sociale netwerken spelen in de keuze om lokaal actief te worden is veel minder duidelijk. Eerdere onderzoeken hebben laten zien dat gevraagd worden naast willen en kunnen

een belangrijke voorspeller voor participatie is (Brady e.a., 1995; Wijdeven e.a., 2013). Deze onderzoeken hebben echter weinig aandacht besteed aan de vraag of het uitmaakt door wie iemand gevraagd wordt voor een vrijwilligerstaak. Maakt het verschil of het verzoek komt van een kennis of een bestuurslid dat men niet persoonlijk kent? Dit artikel gaat in op deze vraag.

De onderzoekers van het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) concluderen dat om het sluimerende potentieel aan lokale inzet in een dorp aan te spreken het belangrijk is om in beleid de nadruk te leggen op het uitbreiden van lokale sociale netwerken, in plaats van het versterken van bestaande netwerken. Hierdoor raken dorpsbewoners bij het dorpsleven betrokken die dat eerder nog niet waren. Nieuwe contacten brengen ook nieuwe vaardigheden en kennis mee, waarmee de groep participerende inwoners een betere afspiegeling van de dorpsbevolking gaat vormen (Vermeij & Steenbekkers, 2015). Maar hoe en waar sociale netwerken ontstaan in een dorp is verrassend weinig onderzocht (Van den Berg e.a., 2015). Dit artikel benut de ervaringen van dorpsbewoners om ook de volgende vraag te beantwoorden: Welke rol spelen ontmoetingsplekken in het dorp in het ontstaan en onderhouden van sociale contacten?

Om antwoord te geven op bovengenoemde vragen is gebruikgemaakt van een onderzoek van de Vrije Universiteit Amsterdam dat werd uitgevoerd in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. De gemeente bestaat uit zeven dorpskernen, die in omvang uiteenlopen van 1200 tot 18.000 inwoners. 515 inwoners hebben meegedaan aan het onderzoek (respons 25%). Uitkomsten van deze enquête geven een beeld van de

huidige actieve betrokkenheid van de inwoners en de mate waarin ze bereid zijn nieuwe vrijwilligersactiviteiten op zich te nemen. Daarnaast zijn interviews uitgevoerd met 12 inwoners van de gemeente die op verschillende manieren actief zijn in het dorp, bijvoorbeeld als lid van het bestuur van het dorpshuis of vrijwilliger in een Mamacafé. De namen van de geïnterviewden zijn gefingeerd.

Potentiële actieve inwoners

Meer dan de helft van de inwoners heeft zich het afgelopen jaar ingezet voor hun buurt of woonplaats, bijvoorbeeld voor een vereniging of een sociale activiteit in de buurt. De mensen die zich inzetten, besteden daar gemiddeld 12 uur per maand aan. Van de inwoners is 28% op dit moment niet actief, maar zou wel een nieuwe vrijwilligersactiviteit op zich willen nemen. Er is in deze gemeente dus inderdaad een aanzienlijk sluimerend potentieel aan actieve betrokkenheid. Deze potentiële actieve inwoners zijn met name te vinden onder de inwoners tussen de 18 en 45 jaar en onder nieuwe inwoners (5 jaar of korter woonachtig in de huidige woonplaats). Ook het SCP noemt nieuwkomers als een groep met veel potentieel, omdat ze vaak nieuwe capaciteiten meebrengen en hun recente verhuizing een positieve houding ten opzichte van het dorp laat zien. Dat ze zich iets minder inzetten dan de inwoners die al langer in het dorp wonen komt vaak omdat ze hun weg nog moeten vinden (Vermeij & Steenbekkers, 2015). De uitkomsten in de Utrechtse Heuvelrug laten zien dat de potentiële actieve inwoners minder sociale contacten in het dorp hebben dan de inwoners die al actief zijn. Waar de inwoners die actief zijn en ook bereid tot nieuwe activiteiten

aangeven gemiddeld 182 mensen in hun woonplaats te kennen, kennen de potentiële actieve inwoners gemiddeld 57 mensen. Interessant is ook dat ze gemiddeld genomen minder tevreden zijn over hun contact met buurt- en dorpsgenoten dan actieve inwoners, wat lijkt aan te geven dat ze graag meer contacten in het dorp zouden willen hebben.

Gevraagd worden

Het merendeel van de geïnterviewde actieve inwoners is voor hun huidige vrijwilligersactiviteiten door een bekende uit het dorp gevraagd. Dit illustreert het belang van het onderdeel uitmaken van lokale netwerken voor het actief betrokken raken bij het dorp. Sommigen zijn door een goede bekende gevraagd om samen op een algemene oproep te reageren, bijvoorbeeld voor een nieuw bestuur. Joost, actief als voorzitter van een sportvereniging, vertelt:

“Het bestuur was over de houdbaarheidsdatum heen [...]. Er waren echt noodvergaderingen: hoe gaan we dit oplossen? Toen was er een bekende van mij, een vrouw uit het dorp, die zei, dit is toch eigenlijk gênant, zullen wij dit samen gaan doen? Dan word jij voorzitter, ik secretaris. Dit was wel een soort sociaal appél. Ik dacht, eigenlijk [...] heb ik er niet de tijd voor, maar als ik het niet doe weet ik niet hoe het met die vereniging verder gaat.”

Dit laat ook zien hoe gevraagd worden door een bekende kan helpen iemand over de streep te trekken om iets te doen. Het is belangrijk voor de actieve inwoners dat zij het goed kunnen vinden met de persoon die hen vraagt. Afhankelijk van wie hen vraagt, bepalen zij wel of niet positief op een verzoek te reageren. Dit is een aspect

dat tot nu toe in de literatuur niet veel aandacht heeft gekregen. Voor sommigen is dit belangrijk omdat het de vrijwilligersactiviteit simpelweg leuker maakt. Anderen zien het als een voorwaarde voor een succesvolle samenwerking. Vertrouwen en het beschikken over de juiste capaciteiten worden daarbij ook als belangrijke elementen genoemd. Gevraagd worden door en samenwerken met een goede bekende biedt op die punten een bepaalde zekerheid. Dit speelt vooral een rol bij activiteiten die veel tijd of verantwoordelijkheid vereisen. Zoals Joost beschrijft:

“Je weet dat je een commitment aangaat voor 3 tot 4 jaar en ik weet ook dat de secretaris, voorzitter en penningmeester de mensen zijn die het bestuur dragen. Dat moet je niet gaan doen met iemand die je incapabel vindt of niet zo'n aardig persoon. [...] Je gaat schouder aan schouder staan met mensen die je vertrouwt en waar je prettig samen mee werkt.”

Waar in eerder kwantitatief onderzoek wordt gesuggereerd dat sociale druk de reden is voor het vaker positief reageren op een verzoek van een goede bekende (Paik & Navarre-Jackson, 2010), komt dat in de interviews niet naar voren. De geïnterviewde inwoners geven aan in het verleden ook wel eens verzoeken naast zich neer te hebben gelegd.

De actieve inwoners vragen zelf ook bekenden voor vrijwilligerstaken of proberen via bekenden nieuwe mensen voor een activiteit te werven. Veel geven aan de ervaring te hebben dat een algemene oproep weinig oplevert, terwijl mensen persoonlijk benaderen de kans op succes aanmerkelijk vergroot. Een aantal geïnterviewden

probeert bewust inwoners buiten het netwerk van actieve inwoners te bereiken en te laten aanhaken. Robert, bestuurslid van de Oranjevereniging, vertelt:

“Op Koningsdag zelf heb je veel vrijwilligers nodig. We zijn een initiatief gestart om vrijwilligers uit de kroeg op te pikken om ook eens van andere bronnen gebruik te maken. Er zijn drie nieuwe gezinnen bij mijn ouders in de straat komen wonen. Ik ben gewoon naar binnen gestapt en heb gezegd: je bent nieuw hier, vind je het leuk om op zo'n dag te komen helpen? Gelijk allemaal enthousiast. Dat werkt gewoon, dat is de enige manier.” Het is voor de actieve inwoners geen probleem dat de rest van de groep waarmee wordt samengewerkt deels uit onbekenden bestaat. In veel gevallen werkt degene die de geïnterviewde vroeg voor de activiteit zelf ook mee, dat lijkt voldoende zekerheid te bieden. Doordat vaak wordt samengewerkt met mensen die men nog niet kende, leidt actieve betrokkenheid tot een uitbreiding van het sociale netwerk. De actieve inwoners noemen het leren kennen van nieuwe mensen ook als een positief aspect van actief betrokken zijn.

Een uitzondering op de hiervoor beschreven bevindingen vormen de leden van de zogenaamde dorpsnetwerken. Deze netwerken zijn in de verschillende dorpen gestart door de gemeente om als intermediair te functioneren tussen de gemeente en de dorpen. De leden van deze netwerken hebben gereageerd op een oproep van de gemeente tijdens een bijeenkomst. Ze vonden het geen bezwaar dat ze niet wisten met wie ze gingen samenwerken. Een mogelijke verklaring is dat het iets nieuws is dat geïnitieerd is door

de gemeente, waardoor het minder als een grote verantwoordelijkheid voelt die een bestaande vertrouwensband vereist. Verder hebben de leden een duidelijke motivatie iets te willen doen voor het dorp en verwachten ze dat dat de leden van het netwerk onderling zal binden.

Ontmoetingsplekken

Maar waar en hoe ontstaan sociale contacten in het dorp? Er lijkt een onderscheid te zijn tussen plekken en gelegenheden in het dorp waar nieuwe contacten ontstaan en plekken waar men bekenden treft. Sommige plekken kunnen beide rollen vervullen. De actieve inwoners geven aan dat ze de mensen die ze in het dorp kennen, hebben leren kennen vanuit de straat of buurt, verenigingen waar ze lid van zijn, de kerk, gezamenlijke activiteiten, hun vrijwilligerswerk en in het café. Voor ouders zijn de kinderopvang of school en verenigingen of andere activiteiten van de kinderen plekken waar veel contacten ontstaan. Bij het bespreken van een aantal ontmoetingsplekken in het dorp zegt Jasper:

“Mijn indruk is dat je elkaar daar alleen maar treft omdat je elkaar al kent, in ieder geval dat geldt voor mij. Mij lukt het niet om een nieuw contact via zo’n informeel, toevallig contact op te bouwen. Bij mij is het zo dat het gaat via zo’n clubje, [...] samen iets doen, dan bouw je een relatie op.”

Als voorbeeld noemt hij de jaarlijkse actie NL Doet: “Geweldige manier om sociale cohesie tot stand te brengen, want dan gebeurt er namelijk iets. Dan doe je dingen samen en dat heeft ook wel geleid tot een aantal nieuwe contacten.” De inwoners benoemen dat ze op straat, in de winkel of het dorps huis en bij evenementen in het

dorp mensen tegenkomen die ze al kennen. Juist doordat je elkaar na het leren kennen weer regelmatig tegenkomt ontstaat er een contact, in die zin hebben elkaar treffen op straat, bij voorzieningen en evenementen een versterkend effect op het ontstaan van sociale contacten. Zoals Martin zegt over de Jumbo en de markt:

“Dit is een redelijk actief punt, waar je regelmatig mensen tegenkomt die zeggen ‘hé, hoe gaat het met je’. Het is nuttig dat je mensen tegenkomt die je een tijd niet meer gesproken hebt. Je kunt even bijpraten, hoe het ermee gaat. [...] Zo houd je je contacten binnen het dorp actief.”

Wel wordt gezegd dat niet alle dorpsbewoners in gelijke mate open staan voor sociale contacten en bijvoorbeeld alleen naar de markt komen om te halen wat ze nodig hebben. Marijke beschrijft hoe ze als twee werkende ouders niet veel tijd hebben om bewust nieuwe mensen op te zoeken en al blij zijn de bestaande netwerken van henzelf en hun kinderen bij te houden.

Faciliteren van ontmoeting

Voor lokale inzet is het van belang dat veel dorpsbewoners deel uitmaken van lokale sociale netwerken. Gemeenten kunnen dit bevorderen door het faciliteren van ontmoetingsplekken en –gelegenheden. Voor het uitbreiden van lokale netwerken lijkt het belangrijk te focussen op plekken waar sociale contacten ontstaan, bijvoorbeeld verenigingen, cursussen en andere meer informele groepen of activiteiten georganiseerd door de inwoners zelf. Dit kan in de vorm van financiële ondersteuning, het bieden van een ruimte of andere praktische ondersteuning. Om uitbreiding

van lokale netwerken te bevorderen is het van belang de nadruk te leggen op activiteiten met een open karakter die juist ook toegankelijk zijn voor mensen die nog niet een groot lokaal netwerk hebben en die moeite doen om deze groep te bereiken. Verenigingen en meer informele initiatieven kunnen wellicht nog meer dan ze nu al doen lokale netwerken benutten bij het werven van nieuwe vrijwilligers door mensen zoveel mogelijk persoonlijk en indien mogelijk via bekenden te benaderen.

Voorzieningen spelen een rol in het ontstaan en onderhouden van contacten. Het dorps huis kan een belangrijke plek zijn waar nieuwe contacten ontstaan, omdat het ruimte biedt aan verschillende verenigingen en informele groepen en er allerlei activiteiten georganiseerd kunnen worden. Dit kwam ook naar voren in een onderzoek in Noord-Nederland (Elshof & Bailey, 2015). Hierbij is het van belang dat het een inclusieve plek is die qua uitstraling en inrichting aantrekkelijk is voor verschillende groepen inwoners en ook een plek die door de inrichting uitnodigt tot ontmoeting. Als keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van het in stand houden van voorzieningen lijkt het dorps huis of een voorziening die een vergelijkbare rol kan vervullen een belangrijke voorziening te zijn om op in te zetten om ontmoetingen en daarmee lokale betrokkenheid te faciliteren.

Eveline van Leeuwen (eveline.vanleeuwen@wur.nl) is hoogleraar Urbane Economie aan Wageningen Universiteit. Paul Koster (p.r.koster@vu.nl) is universitair docent bij de afdeling Ruimtelijke Economie, School of Business and Economics, aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

Literatuur

- Brady, H.E., S. Verba & K. Lehman Schlozman (1995) 'Beyond SES: A resource model of political participation', *American Political Science Review*, jg. 89, p. 271-294
- Elshof, H. & A. Bailey (2015) 'The role of responses to experiences of rural population decline in the social capital of families', *The Journal of Rural and Community Development*, jg. 10, nr. 1, p. 72-93
- Paik, A. & L. Navarre-Jackson (2010) 'Social networks, recruitment, and volunteering: Are social capital effects conditional on recruitment?', *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, jg. 20, p. 1-21
- Van den Berg, P., T. Arentze & H. Timmermans (2015) 'A multilevel analysis of factors influencing local social interaction', *Transportation*, jg. 42, p. 807-826
- Vermeij, L. & A. Steenbekkers (2015) *Dichtbij Huis: Lokale binding en inzet van dorpsbewoners*, SCP, Den Haag
- Wijdeven, T., L. de Graaf, F. Hendriks & M. van der Staak (2013) *Actief burgerschap: Lijnen in de literatuur*, Tilburgse School voor Politiek en Bestuur, Tilburg University, Tilburg

InBeeld

Unpacked: Refugee Baggage

Met *Unpacked: Refugee Baggage* willen kunstenaars Ahmed Badr en Mohamad Hafez de negatieve lading van het woord 'vluchteling' wegnemen. Het is hun doel de mens achter dit woord te tonen. Dit doen zij met een multimedia-installatie die in de zomer van 2017 tot stand kwam.

De installatie bestaat uit koffers, waarbinnen een kamer of soms zelfs een hele woning is gereconstrueerd. Het zijn de vaak gebombardeerde woningen van mensen die moesten vluchten voor geweld en een nieuw leven opbouwden in de Verenigde Staten. Aan iedere koffer is een audiofragment verbonden die het persoonlijk verhaal van deze mensen laat horen.

De woningen in de koffers zijn zorgvuldig gereconstrueerd door Mohamad Hafez op basis van interviews door Ahmed Badr. Iedere koffer is daarmee een document van de worstelingen en overwinningen die deze geportretteerde mensen meemaakten, door de persoonlijke verhalen achter de vernietigde stad te laten horen.

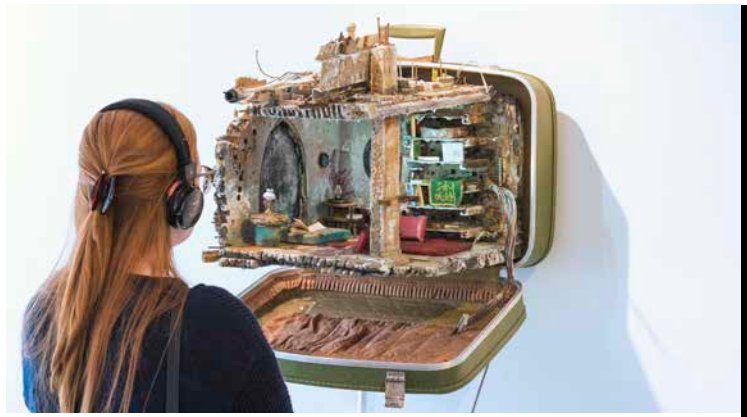
Foto's: Rodney Nelson.

Cover

Koffer van de activist en architect Amjad (Syrië).

Achterkant

Detail koffer van de weduwe Um Shaham (Mosul, Irak).



Unpacked Refugee Baggage tentoongesteld in Art Space, New Haven, Verenigde Staten.



Koffer van de Iraanse activiste en docente Fereshteh.



Koffer van Mohamad (Damascus, Syrië).

Hij verliet zijn tot in detail geplande luxe ouderlijk huis om in de Verenigde Staten te studeren, maar kan nu niet meer terugkeren.



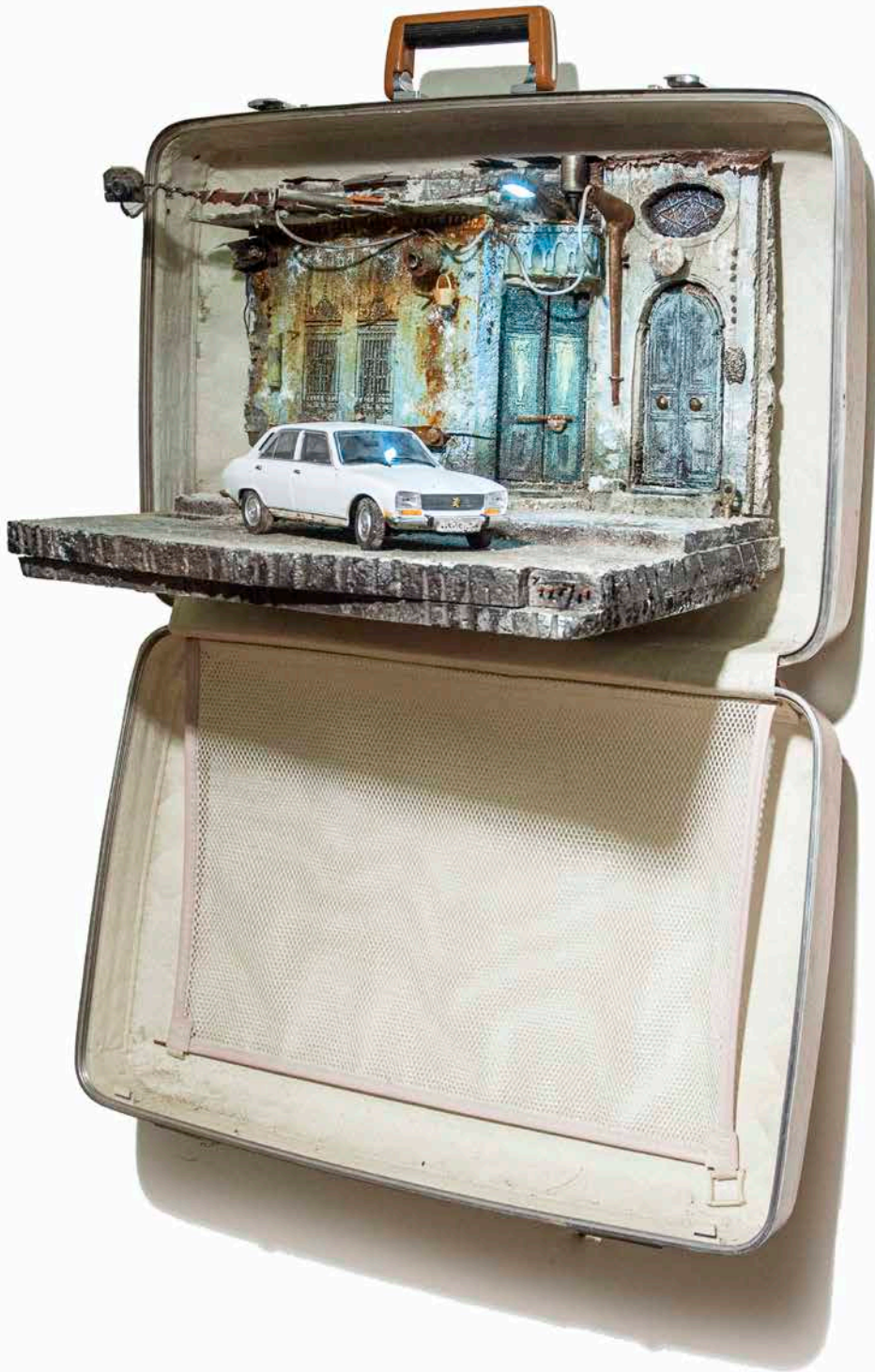
Koffer van de weduwe Um Shaham (Mosul, Irak).

Ondanks de tragedies in haar leven richt zij zich volledig op het geluk van haar kinderen.



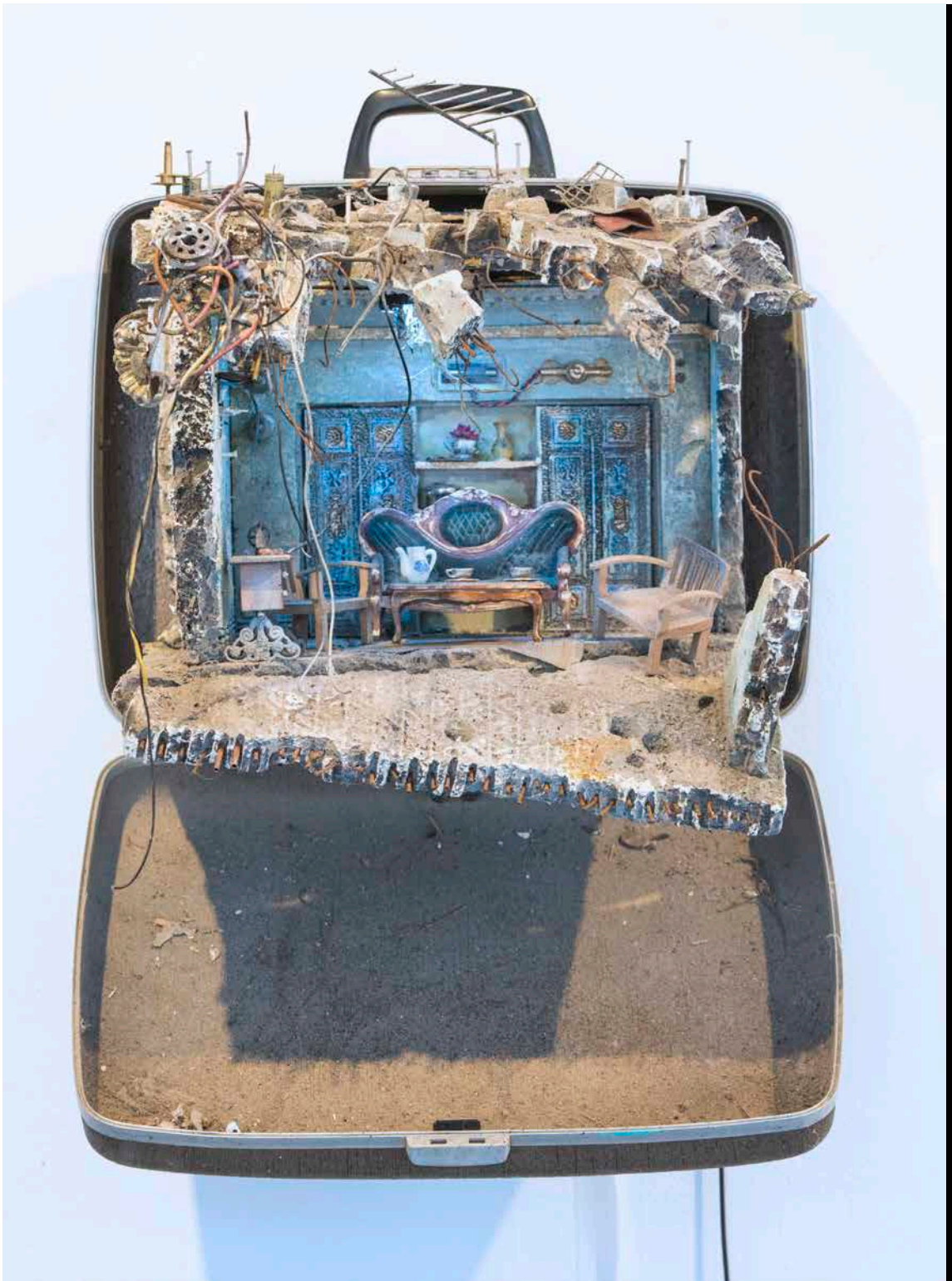
Koffer van een Congolees echtpaar en hun verdwenen zoon.

Hij was advocaat, zij journaliste. Beiden stonden op voor mensenrechten.



Koffer van de activist en architect Amjad (Syrië).

Zijn beste vrienden werden gearresteerd door politie in een witte Peugeot 504. Amjad wist te vluchten en kwam naar de Verenigde Staten. Na hard werken heeft hij zijn leven als architect weer kunnen oppakken.



Koffer van de tieners Ayman en Ghena (Homs, Syrië).

Zij verlieten hun huis met het idee na vijf dagen weer terug te keren. Vijf dagen werden zes jaar.

Beiden wonen nu in New Haven, waar ze recentelijk een prestigieuze studiebeurs ontvingen.



Details

Unpacked: Refugee Baggage is een reizende tentoonstelling en was onder andere te zien bij de Verenigde Naties.

Mohamad Hafez werd geboren in Damascus in Syrië, groeide op in Saoedi-Arabië en studeerde in de Verenigde Staten, waar hij nu werkt als kunstenaar en architect.

Ahmed Badr werd geboren in Irak en woont nu in de Verenigde Staten waar hij als fellow verbonden is aan het Allbritton Center for the Study of Public Life van de Wesleyan University.

Website: www.unpackedrefugee.com

Anne Mählmann, Maurits Paauwe, Gerard Verweij en Jelle Wiersma

Overschakelen op een warmtenet! Maar hoe?



Gemeenten willen van het gas af, maar missen de financiële en juridische instrumenten om de aanleg van warmtenetten te stimuleren. Tegelijkertijd ervaren huishoudens niet de noodzaak om over te stappen op het duurzamere warmtenet. Zolang de juridische en financiële bevoegdheden van gemeenten niet worden uitgebreid, zullen gemeenten hun toevlucht moeten nemen tot innovatieve instrumenten om huishoudens te overtuigen zich aan te sluiten bij een warmtenet. Werken deze instrumenten? En welke barrières zijn daarbij aanwezig?

De krantenkop *Amsterdam wil voor 2050 aardgasloze stad zijn* is één in een reeks artikelen over het klimaatbeleid in Nederland (Van Weezel, 2016). Nederlandse gemeenten streven steeds vaker naar klimaatneutraliteit en gebruiken hier verschillende strategieën voor. Een veelgebruikte duurzaamheidsstrategie is de inzet op verduurzaming van de elektriciteitsinfrastructuur en het verminderen van broeikasgassen zoals CO₂. De laatste jaren is echter ook de verduurzaming van het warmtenetwerk een agendapunt geworden. Het gebruik van fossiele brandstoffen in de warmtevoorziening heeft haar grenzen bereikt en zal op den duur de Nederlandse huishoudens niet voldoende van warmte kunnen voorzien. Daarom is in het onlangs gesloten regeerakkoord de ambitie gesteld alle woningen in Nederland uiterlijk in 2050 van het gasnetwerk los te koppelen (Ekker, 2017).

Eén van de voorgestelde alternatieven voor verwarming met gas is een zogenaamd warmtenet. Voor een leeronderzoek hebben vier studenten planologie aan de Universiteit Utrecht hiernaar onderzoek uitgevoerd. Hierbij is onderzocht welke instrumenten de vijf grootstedelijke Nederlandse gemeenten gebruiken om de consument te stimuleren over te stappen naar een warmtenet. De onderzochte gemeenten in het onderzoek zijn Utrecht, Den Haag, Amsterdam, Enschede en Eindhoven. Deze gemeenten zijn ten eerste gekozen omdat de uitdaging om

warmtenetten aan te leggen het grootst is in grootstedelijke gemeenten, aangezien deze veel bestaande bebouwing binnen hun grenzen hebben die de aanleg van een warmtenet moeilijker maakt. Ten tweede hebben de onderzochte gemeenten al stappen gezet wat betreft de aanleg van warmtenetten. De focus binnen dit onderzoek ligt voornamelijk op de vraag welk type instrumenten die een gemeente tot haar beschikking heeft het beste werkt om deze transitie te stimuleren of te versnellen.

Warmtenetten: het vraagstuk

Bij een warmtenet wordt restwarmte uit de industrie, afvalverbranding of aardwarmte (geothermie) gebruikt om water centraal te verwarmen. Een ondergronds netwerk van leidingen transporteert het water van de verwarmingscentrale naar de huizen of bedrijven waar het gebruikt wordt voor de centrale verwarming of het sanitair. Een centrale verwarmingsketel per huishouden is in dit netwerk overbodig geworden en restwarmte, die anders verloren zou gaan, wordt nuttig gebruikt. De leidingnetwerken zijn in beheer van een warmte-exploitant. De aanleg van deze netwerken vereist in verband met het grondbeleid en de invloed op de openbare ruimte, goedkeuring van de gemeente. In sommige gevallen zal een gemeente zelf besluiten tot de aanleg van een dergelijk net, maar het initiatief kan ook vanuit de private sector worden genomen. Of een huishouden aangesloten is op het warmtenetwerk is nu nog vaak een keuze van de bewoner.

De aanleg van warmtenetten stelt gemeenten voor een bestuurs-ruimtelijke kwestie: hoe kan de bestaande warmte-infrastructuur van gemeenten worden omgevormd tot een duurzame infrastructuur? Het

ruimtelijk aspect zit in de aanleg en de infrastructurele opgave. Bij de aanleg van een warmtenet moet bestaande infrastructuur getransformeerd worden om warmtetransport mogelijk te maken. Dit is nodig omdat het transport van warmte, voor temperatuur en volume, andere eisen stelt aan de leidingen dan gas. Dit is een kostbare ingreep in ruimtelijk opzicht en vereist investeringen van zowel huishoudens als gemeenten.

Drempels die transformatie naar een preferabele, duurzamere situatie in de weg staan kunnen worden verklaard aan de hand van de *Lock-In* theorie (Thompson, 1997). In lock-in situaties, conceptueel weergegeven in figuur 1, moet een verstoring van de status quo plaatsvinden om de transitie van minder efficiënte gasverwarming naar efficiënte warmtenetten te maken. In het geval van warmtenetten is de kostbare ingreep in ruimtelijk opzicht de noodzakelijke verstoring om verandering tot stand te brengen. Thompson (1997) noemt die ook wel de *Optimal Perturbation*. Het is onwaarschijnlijk dat individuele huishoudens zelf deze investering doen. De investering is te kostbaar en er zijn te weinig prikkels om de overstap zelf te maken. Thompson stelt dan ook dat er voor overheden een taak ligt deze overstap te faciliteren. Gemeenten kunnen hierin gebruik maken van hun instrumentarium. Dit onderzoek richt zich juist op dit instrumentarium.

Klassiek, actief en innovatief

Bij de analyse van de gebruikte instrumenten wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende categorieën: klassieke instrumenten, het actief warmtebeleid en innovatieve instrumenten. Gemeenten hebben historisch gezien drie soorten

klassieke instrumenten om de aanleg van warmtenetten voor elkaar te krijgen. Deze klassieke indeling wordt ook wel de ‘peen, zweep en preek’ (Spit & Zoete, 2015) genoemd en omvat respectievelijk financiële, wettelijke en communicatieve instrumenten. Deze instrumenten functioneren vooral faciliterend, maar de vraag is of het juridisch en financieel mogelijk maken van warmtenetten voldoende is om huishoudens te motiveren de overstap naar een warmtenet te maken. Uit gesprekken met gemeenten blijkt dat alleen financiële prikkels en informatie verschaffen huishoudens niet genoeg motiveert om over te stappen op warmtenetten. Een van de gemeenten gaf het gemis aan van instrumenten om mensen te dwingen de overstap te maken. Bij nieuwbouw kunnen wel eisen worden gesteld aan de bouw, maar de grootste uitdaging ligt bij de bestaande bouw.

Alle onderzochte gemeenten maken gebruik van minimaal één van de drie klassieke instrumenten (tabel 1). Geen van de gemeenten geeft echter aan dat deze klassieke instrumenten voldoende zijn. Om deze reden zijn door de jaren heen nieuwe bestuurlijke instrumenten gevormd. We zullen zien dat ook in deze casus gemeenten hier gebruik van weten te maken.

Naast de klassieke instrumenten beschikken gemeenten over het actief warmtebeleid, vrijwel hetzelfde als het actief grondbeleid (Van Buuren, 2014). In dit geval koopt een gemeente grond, waarna ze tijdens het bouwrijp maken van de grond een warmtenet kan laten aanleggen. Een tweede optie is dat tijdens de verkoop contractuele afspraken worden gemaakt met de ontwikkelaar over de aanleg en aansluiting op het warmtenet. Hierbij gaat het vaak wel

over nieuwbouwwijken waar de aanleg van een warmtenet minder complex is als bij bestaande bouw. Dit gebeurt onder andere in Eindhoven, waar de gemeente bij de wijken Meerhoven en Strijp het initiatief heeft genomen en ervoor heeft gezorgd dat alle woningen automatisch op een warmtenet zijn aangesloten.

De derde categorie zijn de ‘innovatieve instrumenten’. Het gaat hier om instrumenten die op een gedragswetenschappelijke manier kunnen worden ingezet als beleidssturingsinstrument. Dit soort instrumenten kan ervoor zorgen dat informatie over gewenst duurzaam gedrag bij burgers terecht komt, positief wordt beoordeeld, wordt begrepen en onthouden. Het doel is dat de burger tot actie komt en zich in dit geval aansluit op een warmtenet. Binnen deze categorie is een drietal instrumenten waarneembaar die in het geval van warmtenetten een grote rol zijn gaan spelen.

Als eerste *nudging*; hierbij wordt de omgeving zo ingericht dat mensen (on)bewust het gewenste duurzame gedrag gaan vertonen (Thaler e.a., 2014). Zo zou bijvoorbeeld een energiemeter per wijk of straat ervoor kunnen zorgen dat mensen beter gaan letten op hun warmteverbruik en vervolgens de overstap maken op een duurzaam alternatief. Huishoudens zijn zo gemakkelijker te overtuigen zich aan te sluiten op een warmtenet, omdat deze handeling voor hen aantrekkelijker is gemaakt. Een voorbeeld van deze praktijk is het platform ‘040goedbezig’ van de gemeente Eindhoven, waarin de overheid gewenst duurzaam gedrag van burgers toonbaar maakte en zo deze burgers beloofde voor hun duurzaam

gedrag. Door het platform werd het door de gemeente aantrekkelijk en gemakkelijker gemaakt voor Eindhovenaren om mee te doen in elkaars duurzame projecten en om zelf nieuwe initiatieven op te starten.

Een tweede instrument is de *social norm feedback* (Marteau e.a., 2011). Zo kan publieksgerichte voorlichting worden gegeven waarin de aantrekkelijkheid en het gemak van warmtenetten wordt onderstreept. De social norm feedback verschilt van het klassieke instrument de preek doordat hierbij een beloning van goed gedrag wordt geboden. Door dit duurzame goede gedrag als voorbeeld te stellen, is de kans groter dat andere burgers dit gedrag overnemen. Dat was zichtbaar in Den Haag waar via het platform 'Hou van je Huis' burgers voorbeelden met elkaar delen om hun huis duurzamer te maken met de aansluiting op een warmtenet. De gemeente moedigde in het platform, samen met woningeigenaren en bedrijven, duurzaam woningonderhoud aan: 'Waarom wachten als u vandaag uw wooncomfort kunt verhogen en uw energieverbruik kunt verlagen?' (Gemeente Den Haag, 2018). De verduurzaming van de woning werd als goed gedrag voorgesteld.

Het laatste instrument lijkt enigszins op de voorgaande. Met *social diffusion* wordt bepaalde informatie verschaft aan actieve of bekende leden van subgroepen in de samenleving, deze geven de informatie dan weer door aan hun achterban (McKenzie-Mohr, 2011). Het blijkt belangrijk om duurzaam gedrag te verspreiden binnen en via het netwerk van burgers. Burgers beoordelen informatie die ze binnen hun eigen netwerk hebben gekregen namelijk als betrouwbaarder (Darley & Beninger,

1981). Een voorbeeld van deze praktijk zijn de open huizen van de 'Groene Regentes' in Den Haag, waarbij burgers elkaar hun duurzaam gedrag laten zien. Dit is een succesvol praktijkvoorbeeld van hoe burgers energiebesparende maatregelen met elkaar in de buurt delen. Zo werd een gezamenlijk project opgezet om collectief warmtepompen in te kopen waarbij de maatregel via lokale netwerken werd verspreid.

De drie bovenstaande categorieën worden niet los van elkaar gebruikt. In tabel 1 is te zien dat gemeenten meerdere instrumenten gebruiken en uit de interviews blijkt dat de verschillende instrumenten door en in combinatie met elkaar gebruikt worden.

Gemeenten vergeleken

Opvallend is dat alle onderzochte gemeenten gebruik maken van de klassieke instrumenten zweep en preek. Den Haag en Amsterdam zijn de enige die gebruik maken van de peen, oftewel subsidies. Andere gemeenten geven aan niet de middelen te hebben om een financieel impuls te geven. Gemeenten hebben daarom baat bij innovatieve instrumenten om meer huishoudens te laten overstappen op een warmtenet. De gemeenten zetten de eerste stappen al om huishoudens op nieuwe manieren te bereiken en over te halen zich bij een warmtenet aan te sluiten. Bij het gebruik van de bovengenoemde instrumenten blijkt internet en vooral sociale media een grote rol te spelen. De verschillende gemeenten hebben websites en facebookpagina's waar zij informatie op zetten voor degenen die daarnaar op zoek zijn.

Daarnaast organiseren gemeenten zoals Eindhoven verschillende platformen en

Tabel 1 Gebruikte gemeentelijke instrumenten bij de stimulering tot het overschakelen naar een warmtenet.

Soort Instrument	Utrecht	Den Haag	Enschede	Amsterdam	Eindhoven
PASSIEF					
Zweep	✓	✓	✓	✓	✓
Peen		✓		✓	
Preek	✓	✓	✓	✓	✓
ACTIEF					
Actieve Warmtepolitiek				✓	✓
INNOVATIEF					
Nudging	✓				✓
Social Norm Feedback	✓	✓	✓	✓	✓
Social Diffusion				✓	✓

bijeenkomsten waar informatie, meningen en plannen met elkaar kunnen worden gedeeld en bekritiseerd. De gemeente Eindhoven nuanceert het succes van sociale media en platforms als innovatieve instrumenten: deze instrumenten bereiken, zo leert de ervaring, slechts de geïnteresseerde burger. De efficiëntie van dit soort instrumenten is daarom een interessant onderzoeksonderwerp voor een mogelijk vervolgonderzoek.

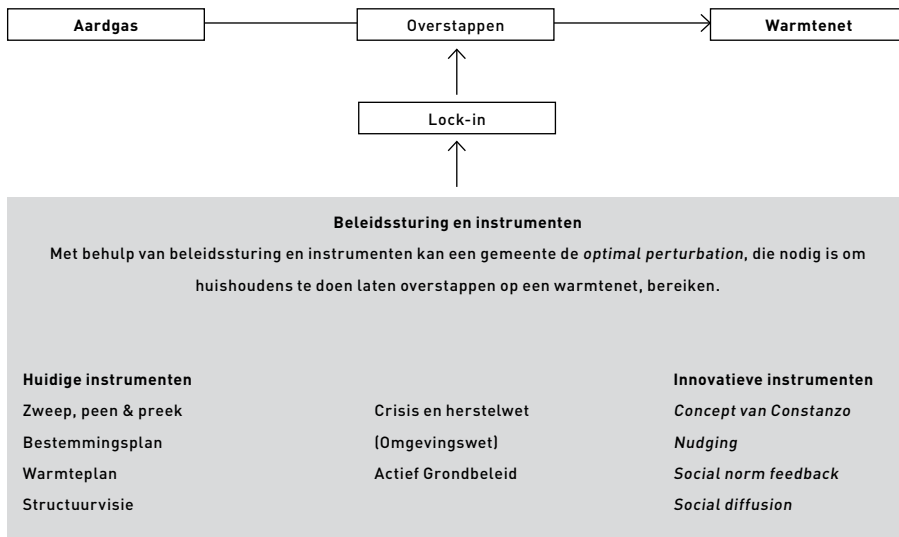
Barrières

Ondanks alle inspanningen van gemeenten komt de overstap naar warmtenetten maar langzaam op gang. De drempel tot aansluiting blijkt nog steeds te hoog te zijn voor bewoners. Gemeenten zien obstakels op de weg naar aardgasloze steden. De grootste barrière bedraagt de kosten. Veel huishoudens die al aangesloten zijn op een warmtenet geven aan dat de kosten hoger

zijn dan bij een gasaansluiting, terwijl de wetgeving dat zou moeten voorkomen. Niet alleen voor huishoudens spelen de kosten een rol; ook gemeenten hebben vaak niet de middelen om een warmtenet aan te leggen.

Als oplossing voor dit probleem wordt concurrentie op het warmtenet voorgesteld. Op dit moment is een warmtenet vaak in beheer van het bedrijf dat de warmte levert. Als het beheer gescheiden wordt van de leverancier kunnen meerdere warmteleveranciers gebruik maken van het net en zal concurrentie plaatsvinden. Dit zou de prijzen omlaag kunnen sturen. Daarnaast geeft Eindhoven aan dat de consument een keuze moet hebben tussen leveranciers die nu niet bestaat. Dit zou de bereidheid om over te schakelen kunnen vergroten.

Een tweede barrière komt voort uit het gebrek aan informatie en het probleem dat



Figuur 1 Schematische weergave lock-in situatie

veel informatie alleen het deel van de burgers bereikt dat al geïnteresseerd is in verduurzaming. Daarnaast noemen gemeenten ook als probleem dat een deel van de informatie die de burger bereikt gekleurd is door de omgeving waarin de burger zich bevindt. Zo zullen tegenstanders van een warmtenet via hun netwerk vooral negatieve informatie ontvangen, waardoor de informatie die bij de burgers komt incompleet kan zijn. Dit is een gegeven dat niet verholpen kan worden, omdat informatie altijd gekleurd is. Nederlandse gemeenten zouden er wel goed aan doen meer grip te krijgen op de informatieverspreiding. Dit kan gedaan worden door het organiseren van voorlichtingsbijeenkomsten, het uitdelen van informatie in de vorm van brochures en flyers en actieve communicatie via sociale media.

Ten derde geven gemeenten aan gebrek te hebben aan juridische middelen. Gemeenten kunnen de consument niet dwingen, maar de wetgeving om te sturen ontbreekt ook. Met het verdwijnen van de aansluitingsplicht op gas zou deze barrière verminderd kunnen worden. Dan kunnen leveranciers en gemeente 'nee' zeggen als een huishouden vraagt om aansluiting op gas. Ook een aangescherpte Energie Prestatie Coëfficiënt zou gemeenten meer juridisch houvast kunnen geven.

Volgende stappen

Dit onderzoek heeft inzichtelijk gemaakt welke innovatieve instrumenten gemeenten gebruiken om inwoners te interesseren voor een aansluiting op het lokale warmtenet. Een vervolgonderzoek naar de efficiëntie van dit beleid in hoogstede-

lijke gebieden en landelijke gemeenten zou een interessante bijdrage kunnen leveren.

In het streven naar klimaatneutraliteit zijn veel Nederlandse gemeenten bezig met het verduurzamen van de warmtevoorziening. Warmtenetten behoren tot een veel voorkomend alternatief voor de huidige onduurzame verwarming met gas. Gemeenten hebben echter te weinig juridische en financiële instrumenten om de aanleg van warmtenetten door te zetten. Het feit dat de aansluitingsplicht op gas vervalt is al één stap die gemeenten meer ruimte biedt om op juridisch vlak de aanleg van warmtenetten door te voeren.

Totdat gemeenten meer juridisch houvast krijgen om warmtenetten aan te leggen, zijn ze aangewezen tot het gebruik van innovatieve instrumenten. Door duurzaam gedrag aan burgers te tonen en te zorgen dat deze informatie via eigen netwerken wordt verspreid, kunnen individuele huishoudens worden overgehaald tot aansluiting op een warmtenet.

Anne Mählmann (j.c.mahlmann@students.uu.nl),
Maurits Paauwe (m.w.a.paauwe@students.uu.nl),
Gerard Verweij (g.h.verweij@students.uu.nl) en Jelle
Wiersma (j.k.wiersma@students.uu.nl) zijn derdejaars
honoursstudenten Sociale geografie en Planologie aan de
Universiteit Utrecht.

Literatuur

- Buuren, P.J.J. van, A.A.J. Gier, de, A.G.A. Nijmeijer, & J. Robbe (2014) *Hoofdlijnen ruimtelijk bestuursrecht*, Negende druk, Kluwer, Deventer
- Darley, J. M. & J. R. Beninger (1981) 'Diffusion of energy-conserving innovations', *Journal of Social Issues*, jg. 37, nr. 2, p. 150-171
- Ekker, H. (2017) *Alle huizen gasloos maken*

- 'gigantische maar haalbare' opgave, NOS, www.nos.nl/artikel/2197681-alle-huizen-gasloos-maken-gigantische-maar-haalbare-opgave.html, 17-11-2017
- Gemeente Den Haag (2018) *Den Haag, Hou van je Huis*, Gemeente Den Haag, www.woonwijzerwinkel.nl/gemeente/denhaag/, 07-02-2018
- Marteau, T., D. Ogilvie, M. Roland, M. Suhrcke & M. Kelly (2011) 'Judging nudging: can nudging improve population health', *British Medical Journal*, jg. 342, nr. 25, p. 263-265
- McKenzie-Mohr, D. (2011) *Fostering sustainable behavior: An introduction to community-based social marketing*, New society publishers, Gabriola Island
- Spit, T. & P. Zoete (2015) *Planologie: een wetenschappelijke introductie in de ruimtelijke ordening in Nederland*, InPlanning, Groningen
- Thaler, R. H., C. R. Sunstein & J. P. Balz (2014) 'Choice architecture', E. Shafir (red.), *The behavioral foundations of public policy*, Princeton University Press, Princeton & Oxford, p. 428-439
- Thompson, M. (1997) 'Rewriting the precepts of policy analyses', R.J. Ellis & M. Thompson (red.), *Culture matters*, Westview press, Boulder, Colorado, p. 203-216
- Weezel, T.G. van (2016) Amsterdam wil voor 2050 aardgasloze stad zijn, *Volkskrant*, www.volkskrant.nl/binnenland/amsterdam-wil-voor-2050-aardgasloze-stad-zijn-a4416701/, 17-11-2017



Bos en Lommer, Kolenkitbuurt, Amsterdam

Danique Wiertsema**Foto's: Marcel Heemskerk**

Burgerparticipatie staat momenteel bij veel gemeenten op de agenda. Ondanks dat de toegevoegde waarde van het betrekken van burgers wordt erkend, is er weinig bekend over de concrete inrichting van het proces. Tot op heden werden voornamelijk analoge methoden gebruikt, maar als gevolg van de introductie van het internet experimenteren gemeenten ook met digitale methoden. Hierbij ontbreekt het aan een duidelijke inkadering van de kenmerken van beide methoden, waardoor de onderlinge verschillen onduidelijk zijn. Dit artikel presenteert de uitkomsten van een vergelijkend onderzoek naar het gebruik van analoge en digitale burgerparticipatiepraktijken in Amsterdam West en Nieuw-West.

analoog of digitaal?

Lange tijd vormden traditionele methoden als bewonersavonden, inspraakmomenten en regiegroepen de enige vorm van burgerparticipatie (Bekkers & Meijer, 2010). Tegenwoordig experimenteren gemeenten steeds meer met digitale hulpmiddelen zoals online stemmingen en digitale discussieplatforms (Medaglia, 2012). Met de introductie van deze nieuwe methoden is er onderscheid tussen analoge en digitale burgerparticipatievormen ontstaan. Studies over digitale burgerparticipatie leggen de focus voornamelijk op de voordelen die uit digitale methoden te halen zijn en zien digitale hulpmiddelen

als een aanvulling op de traditionele methoden (Pina e.a., 2017). Dit is echter een eenzijdige benadering. Juist door digitale methoden op basis van gelijkwaardigheid te vergelijken met haar traditioneel analoge variant, kan onderzocht worden wat de specifieke voor- en nadelen van analoog en digitaal zijn.

Van analoog naar digitaal

Het zwaartepunt in beleidsvormingsprocessen is de afgelopen decennia veranderd. Niet langer bepaalt de overheid de ruimtelijke inrichting van bovenaf, maar wordt er ruimte gegeven aan mondige en

kritische burgers. Vanaf de jaren zestig doet burgerparticipatie haar intrede en experimenteren gemeenten met diverse analoge participatiemethoden (Bekkers & Meijer, 2010). De komst van het internet zorgt ervoor dat overheden hier ook digitale communicatiemiddelen voor gaan

benutten. In eerste instantie verstrekken gemeenten informatie digitaal via websites en e-mails. Pas recentelijk experimenteren sommige gemeenten eveneens met het digitaal ophalen van informatie in de vorm van digitale burgerparticipatie. Hierbij wordt "ICT gebruikt ter ondersteuning van



Geuzeveld/Slotermeer nabij Lambertus Zijlplein

democratische besluitvorming” (Medaglia, 2012). Bij deze processen vindt digitale, interactieve en wederzijdse communicatie plaats tussen burgers en overheden, bijvoorbeeld door het opzetten van digitale discussieforums waarop zowel ambtenaren als burgers met elkaar in gesprek kunnen gaan (Wirtz e.a., 2016).

In de wetenschappelijke literatuur worden verschillende voordelen van digitale methoden besproken. De toegevoegde waarde van digitale methoden hangt vooral samen met de voordelen die het internet biedt. Allereerst is dit het plaats- en tijdsafhankelijke karakter, waardoor burgers niet gebonden zijn aan gemeentelijke openingstijden en vaste participatiemomenten en in principe op elke gewenste locatie kunnen participeren (Pina e.a., 2017). Ten tweede worden digitale methoden vaak gezien als een manier om meer participanten te verkrijgen, aangezien internet de drempel om te participeren voor velen blijkt te verlagen (Wirtz e.a., 2016). Ten derde wordt digitale participatie gepresenteerd als goedkoop, vanwege de mogelijkheid om zonder veel kosten een grote hoeveelheid ideeën of meningen te genereren (Royo & Yetano, 2015).

Ondanks de voordelen wordt er in de literatuur ook kritisch gekeken naar de tekortkomingen van digitale methoden. Linders (2012) constateert een overwaardering van digitale methoden en stelt dat sommige voordelen in de praktijk minder goed uitpakken. Bovendien is er digitaal geen sprake van fysiek contact, waardoor digitale methoden elementen missen die wel benut kunnen worden in een persoonlijk gesprek (Polat, 2005). Daarnaast leiden digitale methoden niet tot meer diversiteit

onder de participanten. Uit onderzoek van Hendriks en Tops (2001) blijkt dat de elite die de overhand heeft bij analoge methoden ook aanwezig is bij digitale methoden. Een andere tekortkoming is dat digitale methoden groepen uitsluiten die niet over een computer, tablet of smartphone beschikken (Pina e.a., 2017).

Nieuwe burgerparticipatie

Aan de hand van voorbeelden van analoge en digitale burgerparticipatiemiddelen in Amsterdam West en Nieuw-West worden bovenstaande voordelen en nadelen onderzocht. De rol van deze Amsterdamse stadsdelen is met de wijzigingen in het bestuurlijk stelsel in 2014 veranderd. Waar ze voorheen een aparte bestuurslaag vormden, fungeren ze nu voornamelijk als verlenging van het lokale bestuur en hebben ze als doel geluiden van de bevolking naar het gemeentebestuur te brengen (Brenninkmeijer e.a., 2016). Deze functieverandering heeft ertoe geleid dat de Amsterdamse stadsdelen momenteel aan het experimenteren zijn met nieuwe vormen van burgerparticipatie. In Amsterdam West wordt er sinds twee jaar geprobeerd participatieprocessen te verrijken met digitale participatie. Het bestuur van stadsdeel Amsterdam West ziet veel voordelen in het gebruik van digitale methoden en experimenteert onder andere met digitale stemmingen en hulpmiddelen voor digitale agendering. Amsterdam West is uniek binnen de Amsterdamse stadsdelen in het opstellen van een speciaal projectteam voor deze experimenten. Het OpenStadsdeel-team houdt zich primair bezig met participatie en (digitale) participatievernieuwing. In Amsterdam Nieuw-West worden tot op heden voornamelijk analoge methoden



gebruikt, zoals bewonersavonden en werkgroepen. Desondanks wordt er sinds afgelopen zomer voorzichtig bekeken wat de mogelijkheden van digitale methoden zouden kunnen zijn. Aan de hand van acht diepte-interviews met bestuursleden, gebiedsmakelaars en projectmedewerkers uit Amsterdam West en Amsterdam Nieuw-West zijn hun digitale en analoge burgerparticipatiemethoden onderzocht en vergeleken. De twee contrasterende casussen kunnen inzicht bieden in de argumenten voor het gebruik van analoge of digitale methoden.

Zowel analoge als digitale methoden bieden mogelijkheden voor het verbreden of vernieuwen van participantengroepen. Zo bleek uit het onderzoek dat beide methoden zich niet hoeven te beperken tot de al bestaande participatie-elite: “mensen die altijd wel komen op bijeenkomsten, die je altijd wel spreekt of die altijd wel weten hoe ze het bestuur moeten bereiken” (programmamanager overheidsparticipatie Amsterdam Nieuw-West). Analoog kan door het benaderen van geselecteerde burgers gezorgd worden voor een nieuwe groep participanten. De toegevoegde waarde van digitale methoden is voornamelijk het vergroten van de groep participanten, waarbij in Amsterdam West geprobeerd wordt via sociale media een nieuwe doelgroep te bereiken. Digitaal zijn participanten echter minder specifiek te benaderen doordat ze anoniemer zijn en er slechts informatie over leeftijden en woongebieden beschikbaar is. Analoog kunnen participanten op veel meer kenmerken geselecteerd worden, waardoor met bijvoorbeeld loting voor een representatieve afspiegeling van het plangebied gezorgd kan worden.

Daarnaast bleek dat het grootste voordeel van digitale methoden de plaats- en tijdsafhankelijke potentie is. Aangezien digitale participatie niet beperkt wordt door kantooruren en vaste afspraken, ontstaat participatie op nieuwe momenten: “Zondagmorgen is een favoriet tijdstip [voor participatie in het project]: dat mensen toch een beetje privé zitten te surfen en te doen en er dan wel energie voor hebben” (lid dagelijks bestuur Amsterdam West). Meerdere respondenten gaven aan dat digitaal participeren minder moeite vergt dan analoog participeren. Participanten hoeven zich bijvoorbeeld niet ergens heen te verplaatsen en hebben de mogelijkheid om langer na te denken over hun mening. Dit heeft voornamelijk voordelen ten opzichte van formele inspraakmomenten die soms als stressvol, beangstigend en intimiderend worden ervaren. Digitale participatie verlaagt de drempel om te participeren, waardoor een nieuwe doelgroep aange trokken kan worden die jonger is, thuis is in de digitale wereld en verder afstaat van gemeentelijke processen.

Bij deze nieuwe doelgroep werden door nagenoeg alle respondenten twee kanttekeningen geplaatst. Ten eerste worden digibeten, laaggeletterden en andere mensen die niet digitaal willen of kunnen participeren vergeten. Ondanks dat vaak verondersteld wordt dat bijna alle Amsterdammers digitaal zijn, zijn er bepaalde doelgroepen die de middelen hiertoe niet tot hun beschikking hebben of niet willen of kunnen gebruiken. Ten tweede leiden digitale methoden soms tot discussies omtrent de representativiteit van de invoer van respondenten woonachtig buiten het plangebied. Diverse stemprojec-

ten in Amsterdam West stonden open voor iedereen, waardoor ook mensen van buiten Amsterdam gestemd hebben. De vraag rijst wat de waarde van de mening van deze respondenten is, aangezien onzeker is of zij in aanraking komen met de ruimtelijke consequenties van hun stem.

Kwaliteit van participatie

De onderzochte casussen toonden enerzijds aan dat digitale participatieprojecten weliswaar een grotere respons hebben, maar dat de informatie vaak van mindere kwaliteit is. Bij digitale participatie wordt vaak gestemd of een korte reactie gegeven, waardoor er “minder bekend is over achterliggende motieven en argumenten voor een bepaalde stem of een bepaald standpunt” (lid dagelijks bestuur Amsterdam Nieuw-West). Analooq kan dit eerder achterhaald worden, aangezien er mogelijkheden zijn om door te vragen. Ook zullen bewoners in analoge, persoonlijke gesprekken eerder “zijgesprekken starten die niet direct met het besproken onderwerp samenhangen, maar wel belangrijke input vormen” (programmamanager overheidsparticipatie Amsterdam Nieuw-West).

Anderzijds bleek uit de casussen dat de grotere hoeveelheid meningen, ideeën en standpunten die gegenereerd worden door digitale methoden, in sommige gevallen van hogere kwaliteit zijn door de omvang. Hierbij dient kritisch gekeken te worden naar het gewenste niveau van anonimiteit van de participanten. Over het algemeen kwam uit de projecten in Amsterdam West naar voren dat des te minder anoniem de participanten zijn, des te hoger de kwaliteit van de uitkomsten is. De noodzaak voor persoonsinformatie verschilt echter per onderzocht participatieproject. Bij stem-

mingen is veel minder persoonsinformatie nodig, aangezien de hoeveelheid stemmen de kwaliteit van de uitkomsten bepaalt. Maar bij discussies speelt anonimiteit een grote rol. Analooq zijn participanten altijd bekend, maar bij digitale methoden moeten hulpmiddelen daarop ontworpen worden: “voor een kwalitatieve discussie, een mens tot mens gesprek, willen we bijvoorbeeld graag dat iedereen zich aanmeldt met zijn eigen naam” (project-medewerker OpenStadsdeel Amsterdam West). De meningen over de hoeveelheid persoonsinformatie zijn verdeeld: “als je een reactie plaatst vanuit jezelf dan moet dat geheim kunnen blijven, maar zodra mensen andere mensen vertegenwoordigen moet openbaar zijn wie ze zijn” (lid bestuurscommissie Amsterdam West). Het digitaal opgeven van (te) veel persoonsinformatie kan echter reden zijn om niet mee te participeren. Voornamelijk als het privacygevoelige informatie betreft zal het aantal participanten naar verwachting afnemen.

Consensusvorming

Uit de casussen bleek dat digitale methoden in principe een snellere manier zijn dan analoge methoden om een grote hoeveelheid informatie te verzamelen. Alleen als er tot consensus gekomen moet worden, werken analoge methoden efficiënter. Meerdere respondenten benadrukten dat analoge methoden in meer samenwerking, vertrouwen en meer meedenkend vermogen resulteren en dat een argumentenwisseling waarbij men fysiek aanwezig is sneller verloopt. Als reden hiervoor gaven ze dat participanten eerder geneigd zijn een buurman of bekende te vertrouwen en samen tot een compromis te komen, dan

dat zij samenwerken met een anoniem of onbekend persoon via het internet.

In het geval van groeps- en draagvlakvorming toonden de casussen aan dat digitale methoden de voorkeur hebben. Het overgrote deel van de samenleving is reeds georganiseerd in persoonlijke, digitale netwerken die worden aangewend via sociale media zodra er draagvlak gevormd moet worden. In Amsterdam West werden zowel de voordelen als nadelen hiervan zichtbaar. Enerzijds legt de snelle groeps- en draagvlakvorming een steeds grotere druk op het bestuur, aangezien zij sneller en directer moeten antwoorden op geluiden van respondenten. Dit komt mede door het transparante karakter van het internet, waarbij iedereen veel van de klachten, adviezen en vragen kan zien via sociale media en websites. Anderzijds resulteerde snelle groeps- en draagvlakvorming voor bestuurders in Amsterdam West in inzicht in de omvang van voor- en tegenstanders onder actieve participanten.

Alle respondenten stelden dat de kosten voor analoge methoden vaak gelijk blijven door de tijd heen. Dit komt omdat voor elk project loonkosten gerekend moeten worden, in combinatie met eventuele locatiekosten en drukwerkkosten. Bij digitale methoden ligt dit anders. Het inrichten van deze methoden in Amsterdam West was op de korte termijn niet goedkoop. Voornamelijk de ontwikkeling en implementatie van digitale methoden kost extra tijd van ambtenaren. Over het algemeen bleek dat “als je [als ambtenaar] participatie hoog in je vak wil hebben, je moet werken in de vrije tijd van anderen” (programma-manager overheidsparticipatie Amsterdam

Figuur 1 Meest geschikte methode per aspect

Inzicht bieden in achterliggende argumenten	Analoog
Benaderen via specifieke participanten	Analoog
Besluitvorming met consensusvorming	Analoog
Snelle dataverzameling en lage kosten	Digitaal
Transparantie en overzichtelijkheid	Digitaal
Laagdrempeligheid	Digitaal
Groeps- en draagvlakvorming	Digitaal
Bereiken van een nieuwe doelgroep	Beide
Verkleinen van de afstand tussen bewoner en bestuur	Beide

Nieuw-West). Na de implementatie resulteerden de projecten van OpenStadsdeel in een tijdsbesparing, omdat ze overzichtelijker en praktischer uitvoerbaar zijn dan analoge methoden. Qua kosten gelden voornamelijk loonkosten en promotiekosten in de ontwikkelings- en implementatiefase. Op de lange termijn kan echter geld bespaard worden, vooral als digitale methoden ook op andere projecten ingezet kunnen worden, waardoor aanzienlijk minder ontwikkelingskosten worden gemaakt. Daarnaast beperken digitale methoden drukwerkkosten, die vooral met stemmingen hoog op kunnen lopen.

Ontwerp participatieprocessen

Uit de casussen van Amsterdam kan geconcludeerd worden dat de toegevoegde waarde van analoge methoden over het algemeen samenhangt met de kenmerken van een persoonlijk gesprek en de toegevoegde waarde van digitale methoden met de kenmerken van het internet. Naar aanleiding van de interviews blijkt voor bepaalde aspecten een voorkeur voor analoge of digitale methoden te bestaan (figuur 1). Analoge methoden worden door de respondenten bestempeld als gericht en

doortastender en leiden tot meer vertrouwen. Digitale methoden worden daarentegen omschreven als snel, goedkoop, transparant, laagdrempelig en versterkend voor groepsvorming. Desondanks onderstreepten alle respondenten het feit dat digitale methoden (nog) niet kunnen functioneren zonder analoge methoden. Ze zien de kracht van digitale methoden ter ondersteuning van een analog proces. Enerzijds omdat de uitwerking van een participatietraject voorlopig analogoos dient te gebeuren in een formele bestuurscommissievergadering. Anderzijds omdat beide methoden andere doelgroepen benaderen en de respondenten zowel de kennis en inbreng van analoge als digitale participanten willen benutten.

De komende jaren zal in de Amsterdamse stadsdelen maar ook in andere gemeenten nog veel geëxperimenteerd worden met de mogelijkheden die digitale methoden bieden. Door deze experimenten uit te voeren en te evalueren zal de kennis over beide methoden uitbreiden. De vraag is echter of de tweedeling tussen analogoos en digitaal sterk zal blijven bestaan, aangezien de grenzen tussen beide methoden lijken te gaan vervagen door de toepassing van bijvoorbeeld video chat en virtual reality. Deze hulpmiddelen proberen op digitale wijze persoonlijke gesprekken na te bootsen, waardoor ze een brug zouden kunnen slaan tussen analogoos en digitaal.

Danique Wiertsema (daniquewiertsema@gmail.com)
is masterstudent Spatial Planning aan de Radboud
Universiteit.

Literatuur

- Bekkers, V. & Meijer, A. (2010) *Cocreatie in de publieke sector: Een verkennend onderzoek naar nieuwe, digitale verbindingen tussen overheid en burger*, Boom Juridische Uitgevers, Den Haag
- Brenninkmeijer, A.F.M., Kruiter, A.J., de Vries, J., van Twist, M.J.W., & Vlugt, Y.M. van der (2016) *Amsterdam 2020 – Achtergrondrapportage*, Advies- en evaluatiecommissie Bestuurlijk stelsel Amsterdam 2016, Amsterdam
- Edelenbos, J. (2000) *Proces in Vorm: Procesbegeleiding van interactieve beleidsvorming over lokale ruimtelijke projecten*, Lemma, Utrecht
- Edelenbos, J., Domingo, A., Klok, P.J. & Tatenhove, J. van (2006) *Burgers als beleidsadviseurs. Een vergelijkend onderzoek naar acht projecten van interactieve beleidsvorming bij drie departementen*, Instituut voor Publiek en Politiek, Amsterdam
- Hendriks, F., & Tops, P.W. (2001) 'Interactieve beleidsvorming en betekenisgeving. Interpretaties van een pluriforme praktijk', *B en M: tijdschrift voor beleid, politiek en maatschappij*, nr. 28, p. 106-119
- Linders, D. (2012) 'From e-government to we-government: Defining a typology for citizen coproduction in the age of social media', *Government Information Quarterly*, nr. 29, p. 446-454
- Medaglia, R. (2012) 'eParticipation research: Moving characterization forward' (2006-2011), *Government Information Quarterly*, nr. 29, p. 346-360
- Pina, V., Torres, L. & Royo, S. (2017) 'Comparing online with offline citizen engagement for climate change: Findings from Austria, Germany and Spain', *Government Information Quarterly*, nr. 34, p. 26-36
- Polat, R. K. (2005) 'The Internet and political participation: Exploring the explanatory links', *European Journal of Communication*, nr. 20, p. 435-459
- Royo, S. & Yetano, A. (2015) "'Crowdsourcing" as a tool for e-participation: two experiences regarding CO2 emissions at municipal level', *Electron Commerce Research*, nr. 15, p. 323-348
- Wirtz, B., Daiser, P. en Binkowka, B. (2016) 'E-participation: A Strategic Framework', *International Journal of Public Administration*, nr. 41, p. 1-12

Michel van Wijk

Havengebied IJmuiden

Van handhaving naar ontwikkeling



In het havengebied hadden bij de eerste BIZ-draagvlakmeting MKB-ondernemers op onderdelen een andere verwachting als grote ondernemers als in de offshore



Sinds twee jaar kunnen gemeenten bedrijveninvesteringszones (BIZ) instellen als de ondernemers in het gebied daar voorstander van zijn. In IJmuiden hebben de georganiseerde ondernemers na een periode waarin het tegengaan van illegale activiteiten en handhaving centraal stond met het instellen van een BIZ een stap gezet in het ontwikkelingsgerichte beleid voor een schoon, heel en veilig havengebied. Dat artikel gaat over het proces en de lessen die kunnen worden geleerd van de eerste Nederlandse BIZ in een havengebied.

Foto's: Co van Leeuwen

Gebiedsgericht beleid, waaronder het bedrijventerreinenbeleid, is volop in ontwikkeling. Specifieke maatregelen daarbij zijn overheidsinvesteringen in nieuwe bedrijventerreinen of het opwaarderen van verouderde bedrijventerreinen. Ploegmakers (2015) concludeert echter dat er vooralsnog geen aanwijzingen zijn dat deze maatregelen op korte termijn leiden tot meer bedrijfsvestigingen of een toename in werkgelegenheid. De beschikbaarheid van ruimte is belangrijk wanneer een bedrijf zich wil vestigen in een gemeente, maar de aanleg of opwaardering van een bestaand bedrijventerrein vormt geen aantrekkingsfactor op zichzelf, zo stelt het Centraal Planbureau (CPB) (2016). Daarbij kan concurrentie ontstaan tussen gemeenten, met relatief hoge gemeentelijke investeringen in de bedrijventerreinen tot gevolg. Het is daarom noodzakelijk dat het bedrijventerreinenbeleid op regionaal niveau wordt afgestemd, zoals dat gebeurt binnen het Platform voor bedrijven en kantoren in de Metropoolregio Amsterdam (Plabeka, 2017).

Het is vaak duurzamer gebleken om blijvend te investeren in bestaande bedrijventerreinen, dan nieuwe terreinen uit te geven of oude terreinen te herstructureren. Cruciaal voor het tegengaan van veroudering op bedrijventerreinen is het organiseren van beheer. De Commissie Noordanus (2008) concludeerde al dat de herstructureringsopgave eigenlijk voortvloeit uit het ontbreken van duurzaam beheer en onderhoud op de terreinen. Sinds 2015 is het mogelijk om bedrijveninvesteringszones (BIZ's) in te stellen als ondernemers daar in meerderheid voorstander van zijn. Een

BIZ is een middel om het beheer op een terrein gezamenlijk te organiseren. Alle ondernemers in een geografisch aaneengesloten gebied dragen bij aan collectieve activiteiten, zoals parkmanagement, beveiliging of gebiedsmarketing, op basis van een BIZ-plan en begroting. De gemeente int de vastgestelde BIZ-bijdrage bij de ondernemers en keert dat bedrag uit aan de BIZ-stichting, die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de vastgestelde plannen voor een periode van maximaal vijf jaar.

De effecten van bedrijveninvesteringszones op bijvoorbeeld werkgelegenheid en herverdelingseffecten zijn nog nauwelijks onderzocht (CPB, 2016). Bovendien zijn tot nu toe bedrijveninvesteringszones met name opgericht in winkelgebieden in binnensteden, en nog zelden bij bedrijventerreinen. Succesvolle BIZ's in New York investeren vooral in collectieve beveiliging voor grotere (kantoor)gebieden en worden professioneel bestuurd, terwijl in Nederlandse bedrijveninvesteringszones, veelal in winkelstraten, het geld voornamelijk gaat naar marketingactiviteiten aangestuurd door lokale ondernemers. Berndsen e.a. (2012) zijn echter positief over de effecten van de Experimentenwet BIZ. Ook ondernemers en gemeenten zijn positief, hetgeen bekrachtigd is met de opvolger, de nieuwe Wet BIZ (Tweede Kamer, 2014). Het is, aldus het CPB, moeilijk voor te stellen dat het instrument *ineffectief* is, doordat ondernemers zelf het initiatief nemen tot het opzetten van een BIZ en ook een groot deel van de financiële bijdrage leveren. Het verbeteren van het organisatorisch vermogen op bedrijventerreinen gaat echter niet vanzelf. Hierbij

hebben ondernemers en gemeenten vaak procesondersteuning en subsidie nodig, zo leert de evaluatie van het beleid (Provincie Noord-Holland, 2017).

Bij de verwachte effecten kan mogelijk nog een gevolg worden toegevoegd, namelijk het verminderen van kosten voor handhaving en veiligheid voor overheidspartijen door betere samenwerking tussen gemeente en ondernemers. Hoewel de effecten van het BIZ-beleid op termijn nog niet zijn uitgekristalliseerd, is de literatuur dus positief over de mogelijkheden. Daarmee wordt in dit artikel de blik gericht op de toestandkoming van het instrument in de praktijk. Er zijn nog geen concrete resultaten, maar er wordt wel inzicht geboden in de valkuilen en dilemma's die bij ondernemers en gemeente voorkomen, door het proces van handhaving naar ontwikkeling van de casus havengebied IJmuiden te analyseren.

Handhaving havengebied IJmuiden

Het Zeehavengebied IJmuiden is gelegen nabij de sluisen van het Noordzeekanaal. Rondom de Haringhaven en de Vissershaven, tot aan Seaport Marina, zijn veel bedrijven in de visverwerkende en nautische industriesector en de machinebouw en offshore gevestigd. Met name die laatste categorie bestaat uit relatief veel familiebedrijven met lokale binding. Het gebied raakte in de jaren tachtig en negentig vervallen, waar criminelen buiten het zicht van handhaving hun gang konden gaan (Code Geel, 2017). Regelmatig werd melding gemaakt van misstanden in het havengebied. Binnen het project 'Fabricius' werkten

Openbaar Ministerie, Politie, gemeente Velsen, Belastingdienst, Koninklijke Marechaussee, Omgevingsdienst IJmond en Douane intensief en integraal samen met ondernemers aan de revitalisering van het gebied op basis van handhaving. Het project had tot doel het havengebied veilig en schoon te maken. In eerste instantie lag de focus op de drie grootste problemen: hennepsteelt, illegale bewoning en witwassen. Toen de werkelijkheid weerbarstiger bleek, werd besloten alle meldingen die te maken hadden met de handhaving en integriteit van het havengebied op te pakken. Door deze verwijding van de aanpak, ging het project beter lopen (Code Geel, 2017). Acties in deze ketenaanpak leidden tussen 2013 en 2016 onder meer tot een grotere meldingsbereidheid via Meld Misdaad Anoniem, regulier pandbezoek met 126 gevallen van strijdig gebruik, 71 misstanden in illegale migratie en mensensmokkel, ontmanteling van dertien hennepkwekerijen en het innen van ruim € 300.000 aan openstaande boetes.

Door gemeente, provincie en Zeehaven IJmuiden is ondertussen geïnvesteerd in verbeteringen van de fysieke omgeving. Zeehaven IJmuiden beheert de kades en een deel van de openbare wegen in het gebied. Met bijdragen van het Rijk (Van Geel-gelden), de provincie Noord-Holland (Herstructurerings Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen, HIRB-gelden) en Zeehaven IJmuiden zijn wegen en riolering aangepakt en zijn nieuwe kades in het gebied aangelegd. Er werd ook een beeldkwaliteitsfonds ingesteld voor subsidies voor het opknappen en verduurzamen van gevels en voortuinen van bedrijfsgebouwen. De onder-

nersvereniging Middenhavengebied speelt in het project Fabricius niet alleen een rol bij het handhaven, maar ook bij het integer en gezond maken van het ondernemersklimaat. Hierdoor zijn nieuwe ondernemers potentieel bereid te investeren in het gebied.

Eind 2015 was een aantal ondernemers voornemens om via parkmanagement het havengebied schoon, heel en veilig te houden, en zich te organiseren in een BIZ. Een BIZ ontstaat als een ruime meerderheid van bijdrageplichtige ondernemers (of pandeigenaren) in een afgebakend gebied gestructureerd gaan samenwerken, plannen uitvoeren en de bekostiging daarvan regelen via een BIZ-bijdrage. Er wordt hiertoe door ondernemers en de gemeente een proces gestart dat begint met een inventarisatie van de wensen en behoeften van de ondernemers en dat eindigt met een stemming over de BIZ.

De ondernemers, waaronder Zwart Techniek, Cornelis Vrolijk, Wesco en WNL en actief in de ondernemersverenigingen OV IJmond en IJmuiden Port Services (IJPOS), vormen het BIZ-bestuur. Om helder onderscheid te maken tussen het gegarandeerde basisniveau onderhoud van de gemeente en Zeehaven IJmuiden enerzijds en de extra wensen van de ondernemers in het BIZ-actieplan anderzijds, werd allereerst een uitvoeringsovereenkomst met gemeente Velsen en Zeehaven IJmuiden gesloten. De verenigde ondernemers werden daarbij ondersteund door adviesbureau Stad & Co. De angst in het gebied was immers dat gemeente beheer en onderhoud door middel van de BIZ zou afwentelen op de ondernemers – hetgeen wettelijk niet is

toegestaan. Er werd een BIZ-actieplan opgesteld gericht op cameratoezicht, bewegwijzering en parkmanagement in het havengebied. De gemeenteraad van Velsen stelde de benodigde BIZ-verordening vast.

Draagvlakmeting

Bij het opzetten van een BIZ is de grootste uitdaging om voldoende draagvlak te ontwikkelen bij ondernemers. Het is aan ondernemers om met name *elkaar* te overtuigen, met een rol voor de gemeente op de achtergrond. Hiertoe werden verschillende ondernemersbijeenkomsten georganiseerd, waarbij de ondernemers met elkaar in discussie gingen over de wenselijkheid en haalbaarheid van de organisatie en financiering van collectieve activiteiten via een BIZ. Wettelijk bezien is er sprake van voldoende draagvlak indien ten minste de helft van de bijdrageplichtigen zich voor of tegen inwerkingtreding heeft uitgesproken; ten minste tweederde deel van de stemmers zich vóór inwerkingtreding heeft uitgesproken, én de som van de WOZ-waarden van bijdrageplichtigen die zich hebben uitgesproken vóór de BIZ hoger is dan de som van de WOZ-waarden van bijdrageplichtige ondernemers die tegen zijn (Tweede Kamer, 2014). De eerste draagvlakmeting in oktober 2016 leverde net niet voldoende voorstemmers op. Van de 238 stemgerechtigde ondernemers met WOZ-objecten boven de €125.000, was 60,9 procent vóór de BIZ en 39,1 procent tegen de BIZ. Hoewel er onvoldoende draagvlak was voor een BIZ, werd het feit dat er een hoge opkomst van 75,2 procent werd behaald en daarvan een meerderheid van ondernemers heeft gestemd vóór samenwerking in het gebied gezien

als positief signaal. Een evaluatie van de draagvlakmeting door de Hogeschool van Amsterdam (HvA, 2016) liet zien dat met name de vastgoedeigenaren van dertig leegstaande panden tegen de BIZ-bijdrage waren. Daarnaast bleek de BIZ-bijdrage voor de MKB-ondernemers te hoog te zijn en was er ook weinig enthousiasme voor bewegwijzering in het gebied.

Na de evaluatie is het BIZ-plan op bovenstaande drie bezwaren aangepast en werd een nieuwe BIZ-verordening vastgesteld door de raad. De nieuwe BIZ-bijdragen variëren van vrijstelling voor kleinere panden, getrapt tot € 863 per jaar voor panden met de hoogste WOZ-waarde. Dit maakte een nieuwe draagvlakmeting mogelijk in februari, die met terugwerkende kracht in werking kon treden per 1 januari 2017 (Gemeente Velsen, 2017). De tweede draagvlakmeting op basis van de aangepaste plannen was wél positief, met voldoende opkomst: 71 procent. Dit toonde opnieuw de grote betrokkenheid van ondernemers in het Havengebied aan. Van de 208 stemgerechtigden was 73 procent nu vóór de BIZ en 27 procent tegen de BIZ. Daarmee is er nu voldoende steun voor het instellen van een BIZ in het gebied. De WOZ-waarde van voorstemmers (89 procent) is groter dan de WOZ-waarde van de tegenstemmers (elf procent). Daarmee is ook de WOZ-waardesom positief. De BIZ is daarmee een feit na de vaststelling van de uitslag door het college (Gemeente Velsen, 2017a).

Uitvoering BIZ-plan

Na de bekendmaking van de uitslag, is het BIZ-bestuur aan de slag gegaan met de uitvoering van het actieplan. De eerste

stap daarbij is de uitvoering van het cameraplan. Door camera's op de kades en de uitvalswegen van het havengebied te plaatsen, kan door de politie bij illegale activiteiten 's nachts kentekens worden onderzocht en achterhaald. Tevens kan van toezicht door camerabewaking een preventieve werking uitgaan. Eind 2017 is het systeem operationeel. Daarnaast wordt een parkmanagementorganisatie opgezet om het havengebied overdag schoon, heel en veilig te houden. De BIZ heeft tevens met de gemeente afgesproken dat werkzaamheden in dit verband in eerste instantie via het reguliere proces worden uitgevoerd en dat naar bevind van zaken vervolgens extra werkzaamheden zullen worden uitgevoerd.

Het BIZ-bestuur zal met de uitvoering van de plannen de meerwaarde van de BIZ moeten aantonen. Het is nog te vroeg om de effecten van de BIZ nu te beoordelen, maar naast de positieve verwachtingen uit de literatuur zijn ook de bevindingen in deze praktijk veelbelovend. Er is een ondernemersorganisatie met gedragen collectieve plannen waarbij het grote *freeriders*-probleem is opgelost; vrijwel alle ondernemers betalen via de gemeentelijke belastingen mee. Daarnaast gaven ondernemers in de bijeenkomsten aan dat een belangrijk bijkomend effect is dat zij elkaar nu beter weten te vinden en contacten aanhalen. De onderlinge samenwerking verbetert en met de uitvoering van de BIZ-plannen, de handhaving én de fysieke investeringen in wegen, riolering en gebouwen verbetert het ondernemersklimaat in het havengebied. De investeringen in het openbaar gebied en in de nieuwe kades hebben al geleid tot de grote vestiging van Breman Offshore. Bovendien zijn er

investeringen gedaan om de toekomstbestendigheid van de koelvriespakhuisen van Kloosterboer te vergroten.

Vanuit het perspectief van de gemeente en de politie bezien, is er in het havengebied van IJmuiden met de komst van de BIZ een serieuze gesprekspartner ontstaan voor publiek-private samenwerking. Eén van uitkomsten die tijdens het proces van het opzetten van de BIZ al voelbaar was, is het ontstaan van het bewustzijn dat het verbeteren van het vestigingsklimaat in het gebied niet alleen een overheidstaak is, maar een gemeenschappelijke opgave van de overheid en de ondernemers samen. Een les is ook hoe precair de balans is tussen overheidstaken en 'extra' ondernemerswensen voor beheer en onderhoud waaraan ondernemers zelf bijdragen. Een wat onzichtbare rol van de gemeente is van belang, aangezien de BIZ-heffing al snel wordt gezien als verkapte belasting – terwijl het alleen een administratieve functie heeft. Cruciaal in het proces is daarbij een leidende groep ondernemers die MKB-ondernemers kan overtuigen van het nut van een ondernemersorganisatie, zonder daarbij de indruk te wekken hun eigen belang door te drukken.

Het is nu nog te vroeg om te zien of de BIZ zelf ook verder gaat dan schoon, heel en veilig, en in hoeverre dit zal leiden tot nieuwe bedrijfsvestigingen, meer werkgelegenheid en vermindering van de kosten voor een herstructureringsopgave. De jaarlijkse monitor werklocaties zal dit effect op termijn moeten kunnen meten en de nieuwe draagvlakmeting voor het voortzetten van de BIZ in 2021 is daarvoor ook een uitgelezen moment.

Michel van Wijk (wijkm@noord-holland.nl) is beleidsadviseur regionale economie en erfgoed bij de provincie Noord-Holland en werkte tijdens dit onderzoek bij de gemeente Velsen.

Literatuur

- Berndsen, R., H. Doonbos, M. Vliet en F. Maas, (2012) *Evaluatie Experimentenwet Bedrijven Investeringszones* (BIZ), Berenschot
- CPB (2016) *Literatuurstudie Effectiviteit van Place-based beleid*, CPB Notitie, Den Haag, 22 december
- Code Geel (2017) *Ondernemers voor een veilige haven*, nummer 1, <https://licc-codegeel.nl/pagina-3.php>
- Hogeschool van Amsterdam (2016) *Evaluatie Draagvlakmeting BIZ Havengebied IJmuiden*. Amsterdam: ongepubliceerd
- Gemeente Velsen (2017) *Verordening Bedrijveninvesteringszone Havengebied IJmuiden*. Raadsbesluit 21 maart, http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Velsen/445431/445431_1.html
- Gemeente Velsen (2017a) *BIZ Havengebied IJmuiden een feit*. Collegebericht 14 maart 2017
- Plabeka (2017) *Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030. Uitvoeringsstrategie 3.0*, Platform voor bedrijven en kantoren. Utrecht: Bureau Buiten
- Ploegmakers, H. (2015) *De effectiviteit van herstructurering op bedrijventerreinen*, in: E. van der Krabben, C. Pen en F. de Feijter (eds), *De markt voor bedrijventerreinen: uitkomsten van onderzoek en beleid, _PLATFORM31_*, Nijmegen/Den Haag
- Provincie Noord-Holland (2017) *Toekomstbestendige Werklocaties, Uitvoeringsprogramma voor HIRB 2017-2019*, Haarlem
- Tweede Kamer (2014) *Wet op de Bedrijveninvesteringszones, Wet van 19 november 2014, houdende regels voor bedrijveninvesteringszones*, Staatsblad 2014: 506





Normaliter het toneel van nautische en industriële bedrijvigheid, wordt de Trawlerkade ook gebruikt voor het havenfestival en SAIL Amsterdam

Walther Ploos van Amstel

Een duurzamere stadslogistiek is vooral een kwestie van prioriteiten stellen en slimmer samenwerken

De verduurzaming van de stad en de verbetering van de levenskwaliteit hangen voor een groot deel af van verbeteringen in de logistiek. Tweederde van het transport in steden is bouw- en horecagerelateerd. Met de groei die Amsterdam en andere steden doormaken zal dit alleen maar toenemen. Lector City Logistiek aan de Hogeschool van Amsterdam, Walther Ploos van Amstel doet onderzoek naar hoe slimmere oplossingen toegepast kunnen worden in de praktijk. Hieruit blijkt dat het vaak een governance- en coördinatievraagstuk is waarbij planologen een belangrijke rol kunnen spelen.



Marie Morel en Andrew Switzer

Wat zijn de precieze thema's waar uw lectoraat zich mee bezig houdt?

“Wij willen de vervoersstromen die ontstaan om de stad te bevoorraden slimmer en schoner organiseren. Dit kan bijvoorbeeld met elektrische voertuigen, maar we kijken ook naar heel andere concepten waarbij veel kleinere voertuigen of lichte elektrische voertuigen zoals cargobikes kunnen worden gebruikt. Er zijn zelfs concepten waarbij helemaal geen bestelbusje nodig is. Logistiek neemt veel ruimte in in de stad. Je moet ook kunnen laden en lossen. De uitdaging wordt alleen maar groter als gevolg van de digitalisering van het bestelgedrag in de zakelijke markt en het toenemende aantal zelfstandig ondernemers werkzaam in de bouw. Het gaat om steeds kleinere zendingen die steeds tijd-kritischer zijn en zeker in de bouw wordt zestig tot tachtig procent van de zendingen uitgevoerd van 7 tot 11 uur 's ochtends. Zelfs op grote bouwplaatsen worden de leveringen niet gecombineerd. Dat zorgt voor veel overlast voor de omgeving en is bovendien niet efficiënt.

Wat voor onderzoek doet uw lectoraat?

“We richten ons op bouwlogistiek en elektrische voertuigen. Wij hebben één project lopen naar slimme bouwlogistieke oplossingen om het aantal bewegingen naar en van de bouwplaats terug te brengen door bijvoorbeeld een bouwhub, vervoer over water, samenwerking tussen groothandels of door samenwerking te bevorderen tussen onderaannemers. Ten tweede kijken wij naar het uitstootvrij maken van de vervoersstromen naar bouwplaatsen. Tachtig procent van de vervoersbewegingen in de stad gaat met bestelbusjes: als wij de dieselbusjes kunnen vervangen zorgt dat voor veel schonere lucht in de stad. Ten derde kijken we naar de rol van de overheid. De helft van het bouwlogistieke volume in steden ontstaat in opdracht van de overheid zelf. Voor de andere helft is de overheid vergunningsverlener. Dan kan zij bij gronduitgifte of het afgeven van de bouwvergunning reguleren hoe de bouwlogistiek wordt georganiseerd. De overheid kan een grote rol spelen om logistiek schoner te maken en vervoerbewegingen te verminderen.

Zalmhaven Rotterdam is een voorbeeld van een project waar er goed over de regulering is nagedacht. Er is vastgelegd in de bouwvergunning dat de bouwers niet op de bouwplaats mogen parkeren. Zij komen met het openbaar vervoer. Dat zorgt niet alleen voor minder overlast maar is ook velliger, want bouwverkeer is buitenproportioneel betrokken bij ongelukken.”

Je zou zeggen dat de concepten er zijn, maar waarom worden zij niet toegepast?

“Wat betreft de elektrificatie van het bouwverkeer gaat het goed. Steeds meer steden gaan naar nul emissie. Het valt te verwachten dat aannemers ook de overstap zullen maken. De samenwerking is daarentegen wat moeilijker. Dit betekent dat je de goederenstromen bundelt, maar ook dat je met de leveranciers kijkt naar de efficiëntste manier om de bouwplaats te bereiken. Dat vinden mensen die in de aannemerij zitten best wel eng, maar de sociale innovatie die nodig is begint op gang te komen. Aannemers zien dat, als je het goed doet, je projecten binnenhaalt. Steeds vaker worden punten gegeven bij de aanbesteding voor logistieke kwaliteit en omgevingshinder. Bij de projectuitvoerder daarentegen zien wij nog heel veel oud gedrag. Er wordt geoffreerd met een bouwhub, maar bij de uitvoering wordt hier weleens van afgeweken.”

Wat voor rol kan de overheid hierbij spelen?

“Wij zijn bezig met de afronding van een groot Europees project hierover. Als het om de samenwerking gaat zie je dat de leveranciers bijvoorbeeld te laat in het proces worden betrokken. Zij hebben dan geen tijd om het transport anders te organiseren. Als je ze al voor de aanbesteding betreft zou je slimmere oplossingen kunnen bedenken. Je kunt het zien als een watervalmodel. Het eerste niveau is de stadsplanning. Tien jaar vooruit wordt bepaald wat gebouwd gaat worden. Het tweede is de gebiedsplanning. Dan gaat het om het waarborgen van de leefbaarheid en veiligheid. Bij de stadsplanning is er nog weinig overleg en worden weinig eisen gesteld aan bouwlogistiek in de bouwvelop bij de gronduitgifte.

Dan ontbreken de prikkels om iets aan logistiek te doen. Na de gebiedsplanning komt de aanbesteding. Als je een projectontwikkelaar geen regels meegeeft dan is hij helemaal vrij in welke aannemer hij kiest. De vierde stap is de uitvoering zelf. Dan gaat het ook om de monitoring van afspraken. In het onderzoeksproject hebben wij de verschillende niveaus aan elkaar geknoopt. In Amsterdam weet de gemeente met Stadsregie al jaren vooruit wat er gebouwd wordt en kun je zien met modellen en gegevens van het ingenieursbureau waar de verkeersknelpunten zullen ontstaan als gevolg van de bouw.”

Zijn er voorbeelden waar het wel goed gaat?

“*Transport for London*, vergelijkbaar met de vervoersregio hier, stemt bouwprojecten af om de vervoersstromen te optimaliseren. Daar hebben zij ook spelregels ontworpen voor de bouwlogistiek. Als het om de gebiedsplanning gaat is Wenen ook interessant. Zij hebben een nieuwe wijk ontwikkeld, Seestadt. In de milieueffectenrapportage is het maximum aantal vervoersbewegingen voor de bouw vastgesteld. Bij de gronduitgifte is contractueel vastgelegd waaraan de aannemers moeten voldoen. Een deel van de grondprijs ging naar een overkoepelende logistieke coördinatie door een onafhankelijk ingenieursbureau waarvan iedereen gebruik moest maken.

De stadsplanning is ver weg maar bij de gebiedsplanning weet je wie de stakeholders zijn. Dat zijn ondernemers, bewoners, mensen die van het gebied gebruikmaken en erdoorheen reizen. Op dat moment zou je in overleg moeten gaan om de bouwlogistieke spelregels te bepalen. De multi-actor-multicriteria-analyse (MAMCA) kan daarbij helpen. De vertaling van het gebiedsplan naar een projectplan loopt door in een contract tussen de overheid en de ontwikkelaar/bouwer. Er worden afspraken gemaakt over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie in een zogenaamd BLVC-plan. Dat is een heel concreet kader wat een voorbeeld zou kunnen zijn voor andere steden.

Het project Entree van Amsterdam is een voorbeeld waar geëxperimenteerd wordt met het eerder betrekken van stakeholders. Het is een omvangrijk project van vier jaar. Daar heeft de gemeente met bewoners, ondernemers en andere partijen een BLVC-

plan opgesteld en dat meegegeven bij de aanbesteding zodat alle voor alle partijen duidelijk was waaraan zij moesten voldoen qua geluid en het wel en niet werken met landbouwtractoren.”

Er wordt dus al geëxperimenteerd, wat zijn de lessen die wij daarvan kunnen leren?

“Een van de lessen gaat om de gronduitgifte. Te vaak wordt de afdeling van de gemeente die over bouwlogistiek gaat beperkt of niet betrokken bij de gronduitgifte. Sowieso heeft de gemeente een prikkel om de opbrengst te maximaliseren en regels over logistiek verminderen dit. Ook bij Entree is geen gebruik gemaakt van de MAMCA. Dat zou kunnen helpen om de belangen te wegen. Je moet ook niet vergeten dat er in veel gebieden al overleggen tussen stakeholders zijn. Daar zou je ook best gebruik van kunnen maken. Een volgende les is om ervoor te zorgen dat wat je afsprekt heel concreet is en dat de communicatie goed geregeld is met bewoners en doorlopend plaatsvindt. Maar dan heb je nog niet een slimme en schone bouwlogistiek. De lokale belangen van bewoners of reizigers hoeven ook niet de maatschappelijke belangen te zijn. Bijvoorbeeld als je alleen met de buurt overlegt en een MAMCA met de buurt doet zonder aandacht voor duurzaamheid of uitstootvermindering. Dergelijke maatschappelijke belangen zouden eerder, in de stadsplanning, moeten worden meegenomen.

Wat voor rol kan de bouwsector spelen?

“Wij hebben het over de samenwerking tussen overheid, projectontwikkelaar en aannemer, maar de samenwerking tussen aannemer, onderaannemer en toeleveranciers is net zo belangrijk. Steeds meer aannemers zijn aangesloten op het platform *Bewuste Bouwers*. Zij worden pro-actiever. De website van *Bewuste Bouwers* is een soort Trip Advisor voor bouwers. Daar kun je suggesties en klachten kwijt. Steeds meer aannemers stellen ook een omgevingsmanager aan die nauw samenwerkt met die van de gemeente. Die speelt een belangrijke rol bij de coördinatie tussen de verschillende projecten op de bouwplaats. Maar er zijn barrières. In de Nederlandse aanbesteding mogen aannemers niet praten met stakeholders. Bij de eerste informatieavond komt de aannemer de stakeholders tegen, maar dan staat alles eigenlijk

al vast. Als er eerder wordt nagedacht over de belangen die betrekking hebben op een project ontstaat een veel slimmere planning.

Bij de aanbesteding van de Amstelveenlijn heeft de winnende partij dat wel gedaan, maar op basis van data van het Kadaster en de Kamer van Koophandel. Bijvoorbeeld langs de VU hebben zij de werkzaamheden gepland in de zomer en afspraken gemaakt met de VU en de RAI om de hertentamens in de RAI te doen. De informatievoorziening is ook belangrijk. Het is minder erg als er 's avonds herrie is als je weet wanneer het is afgelopen. De boosheid ontstaat vooral door onzekerheid. De omgevingsmanager van de aannemer bij de Leidsebrug in Amsterdam heeft een website ontwikkeld die aangeeft tot hoe laat zij werken en wat het geluidsniveau is. Ook als het gaat om duurzaamheid willen aannemers best meewerken, maar er moet een gelijk speelveld worden gecreëerd. Niet dat voor de ene ontheffingen worden verleend en voor de andere niet.”

Hoe kan dit gelijke speelveld worden gecreëerd?
“Dat is wel weer iets voor de overheid. Het gaat om de handhaving van wat is afgesproken. Bij de aanbestedingen worden veel beloofd, maar vaak weinig daarvan waargemaakt. Wij hadden het al over het voorbeeld van de bouwhub, maar er worden ook beloftes gemaakt over transport over water terwijl vervolgens niets over water gaat. Dat is lastig bij de grote gemeenten. De handhaving is versnipperd over verschillende afdelingen en de handhavers hebben vaak niet het BLVC-plan. Ook is er soms een kennistekort bij de handhavers over hoe je moet handhaven op bouwlogistiek. Die is er wel, bijvoorbeeld bij het ingenieursbureau van Amsterdam, maar het is vooral een kwestie van het ontsluiten van kennis. Wat wij nu zouden moeten doen is experimenteren op een kleine schaal om zicht te krijgen op hoe zoiets zou kunnen werken met leveranciers, aannemers en het ingenieursbureau van de gemeente.”

Wat zou uw advies zijn aan planologen in de praktijk, bijvoorbeeld bij een gemeente?

“Bereken op basis van de bouwplannen wat voor vervoersstromen die gaan opleveren in jouw regio - op welke wegen en op welke tijdstippen- en dat te

confronteren met de verkeersmodellen om te zien of dat nog past. Je hebt drie soorten maatregelen om er iets aan te doen: bouwlogistieke maatregelen om het bouwverkeer te verminderen, verkeerstechnische maatregelen –bijvoorbeeld tijdelijk een extra weg aanleggen of de verkeerssignalering afstemmen- en schuiven met de planning van de bouw.”

Wat moet het vervolgonderzoek zijn op dit gebied?

“Ten eerste hebben wij rekenmodellen nodig om inzicht te krijgen in de kosten van alternatieve logistieke concepten voor aannemers. Transport zorgt voor tien tot vijftien procent van de kosten van de bouw. Ten tweede gaat het om het delen van informatie tussen bedrijven. De interne bouwinformatiesystemen zijn op orde, maar zij kunnen de informatie niet makkelijk met elkaar delen. Zo zou je projecten op elkaar kunnen afstemmen. Een derde en heel grote opgave is het koppelen van informatie uit het bouwproject aan de tactische en operationele verkeersmanagementsystemen van de gemeente. Je kunt bijvoorbeeld langer groen geven voor bouwverkeer of 's nachts de bouwplaatsen bevoorraden. Tot slot hebben wij het alleen gehad over het verkeer naar de bouwplaats, maar 55 pSWrocent van het afval in de stad is bouw gerelateerd. Je zou het veel meer circulair kunnen doen maar dan moeten de productieketens goed op elkaar afgestemd kunnen worden. Als je zegt dat de helft van wat van je bouwplaats komt hergebruikt moet worden gaan de aannemers nadenken over hoe het kan.”

Marie Morel (m.w.a.morel@hva.nl) en Andrew Switzer (a.w.switzer@hva.nl) werken beide bij het Lectoraat Coördinatie Grootstedelijke Vraagstukken van de Hogeschool van Amsterdam en zijn redacteur van Rooilijn.

Recensies

Edda Bild

The extensive territorial reach of noise

Benedikt Boucsein, Kees Christiaanse, Eirini Kasioumi en Christian Salewski (2017) *The Noise Landscape. A spatial exploration of airports and cities*, nai010 publishers, Rotterdam, 318 p., ISBN 978-94-6208-355-4, € 49,95

The Noise Landscape delivers a thorough, timely and comprehensive study of airports and the expansive areas surrounding them, as examples of contentious contemporary urbanized landscapes. Noise Landscapes are defined as “a specific environment shaped by aviation and by its vicinity to the airport” and in more detail as “the urbanized, noise-and infrastructure-polluted productive landscape of varying density, where urban development, industry, agriculture, landscape and airport-related activities alternate”. The term is used as an analytical proxy to systematically document the space affected by aviation-related activities that expands well beyond what is usually planned in the vicinity of airports, thus raising a number of planning and design challenges. ‘Noise’ is used throughout the book (occasionally in relation to air pollution) to problematize the economically oriented and seldom critical discourse on airports in various national and supranational policies in Europe. This is related to



the struggle of juggling the interests of a multitude of actors while attempting to promote efficient policies to regulate airports (such as their expansion and effects). Of particular interest are the efforts of local communities and other actors to recognize the issues raised by exposure to noise in terms of equity, access to opportunities, health and other broader political issues.

The book’s authors are architecture, design and urban planning experts with extensive theoretical and applied knowledge on complex urban processes and airports. While the book is rooted in the domain of architecture and urban design, it remains of highly multi-disciplinary interest as it is written in an approachable, albeit sometimes uneven, style and a very appealing visual design, abounding with infographics, maps and photographs that help drive the authors’ arguments.

The book is divided into four sections, inviting the reader to transition from a descriptive to an analytical mindset: the first section (*Background*) outlines the logic behind using the Noise Landscape term in relation to aviation. The second section (*Explorations*) describes the ecosystems of eight European airports and their peculiarities based on a number of factors (including their specific regulatory frameworks). The third section (*Investigations*) further unpacks four of the eight airports to discuss the complexities faced when planning within Noise Landscapes and how various actors react to the presence of aviation noise in their daily life. Finally, the fourth section (*Readings*) includes three essays embedded in cultural-historical, morphological and design perspectives that can offer conceptual and analytical tools to better understand Noise Landscapes as unique and challenging urban phenomena.

For example, chapter three offers a critical view on noise policies implemented in relation to aircraft noise complaints, with a focus on London’s Heathrow Airport. Building on abundant research available on the negative effects of exposure to constant high levels of noise, the chapter debates the usefulness of existing noise management strategies that had emerged to address pragmatic needs as identified by certain stakeholders. Such traditional strategies include: conducting noise measurements, drawing noise

contour maps (that represent areas exposed to equal levels of noise) and allocating funds for soundproofing buildings situated within the noise contour area. The authors contend that they are insufficient and limited in scope, raising the need for new, more equitable policies that can mitigate aviation noise. A compelling argument is made for the consideration and explicit inclusion of outdoor spaces (such as parks, streets, squares or school courtyards) in noise mitigation policies and solutions, as exemplified by the case of the area around Heathrow Airport. Most interventions and compensation initiatives are directed towards "protecting" indoor spaces (and subsequently indoor life) from exposure to high levels of sounds, for example through the insulation of building façades using sealed windows or absorbing construction materials. Comparatively, access to and enjoyment of outdoor spaces exposed to high noise levels is an afterthought, and current design solutions (e.g. shielding open areas using insulated huts as in the case of a school in the vicinity of Heathrow) cannot be scaled up and are incompatible with maintaining a good quality of life for those living within Noise Landscapes.

Similarly, in chapter four the authors discuss the design challenges that Noise Landscapes face, including restrictive regulations, vast unbuilt green areas, densely built and inhabited edges and proximity to the city. The focus is on ways in which various

airports (with Amsterdam Airport Schiphol standing out) embrace these challenges and use strategies to reframe Noise Landscapes as opportunities for creative and adaptable design solutions. The "experiments" taking place in the Schiphol Noise Landscape are an example, e.g. the creation of the Schiphol golf course or of the Buitenschot Park, a noise reducing ribbed structure that became a recreational area.

The book invites readers to take a critical approach to airports, their role within the urban landscape and their relation to cities. It is framed within current debates in both the noise and broader soundscape literature as well as within larger urbanistic debates. The use of noise and its spatial extent to sketch out the substantially larger territory, referred to as a form of "urbanized landscapes" where the effects of airports can be felt, is compelling. The ephemeral and pervasive nature of noise, as well as its extensive territorial reach, make it difficult to mitigate in a manner satisfying for all involved actors, turning it into a challenge situated at the intersection of economic interests, health concerns and questions of quality of life. The book is a timely, well-written and empirically-based addition to current scholarship on new forms of urbanity, specifically in relation to the complex topics it aims to bring together: the unplanned, non-designed and controversial urban impact of airports, their relationship with cities, and the broader noise con-

cerns that affect the everyday life of people situated in rapidly changing and evolving urban spaces.

Edda Bild (A.E.Bild@uva.nl), PhD-candidate in Urban Planning (University of Amsterdam), studies relationships between public space users' activities and their soundscapes.

Gerben Helleman

De ontwerper als verbinder

Thijs van den Boomen, Eric Frijters, Sandra van Assen en Marco Broekman (red.) (2017)
Stedelijke vraagstukken, veerkrachtige oplossingen. Ontwerpend onderzoek voor de toekomst van stedelijke regio's, trancity*valiz, Haarlem, 280 p., ISBN 978-94-92095-32-9, € 27,50

De laatste jaren is binnen de gebiedsontwikkeling een belangrijke verschuiving te zien van een grootschalige, projectmatige werkwijze naar een meer organische aanpak van onderop waarbij de potentiële kwaliteiten van een gebied worden benut. Plannen, ontwerpen en visies zijn daarbij nog altijd welkom, maar niet als blauwdruk. Ze moeten fungeren als middel om te inspireren en de mogelijkheden te verbeelden. Hoewel dit gedachtegoed alweer onder druk staat in steden met een tekort aan woningen, zien we dat ontwerpers mede door deze verschuiving in de afgelopen jaren

op zoek zijn gegaan naar een nieuwe rol. Ten eerste door aan andere tafels aan te schuiven. Ze verbreden hun inhoudelijke speelveld: naast ruimtelijke eenheden zetten zij zich ook in voor zaken als water-, afval-, energie- en voedselstromen. Ten tweede proberen ontwerpers eerder aan tafel te schuiven: zij willen al vanaf de ideeënfase betrokken zijn en niet pas bij de ontwerpfase.

Het lectoraat *Future Urban Regions* (FUR), dat verbonden is aan diverse academies van bouwkunsten in Nederland, heeft de afgelopen drie jaar in achttien ontwerp ateliers onderzoek gedaan naar deze nieuwe rol van de ontwerper (architecten, stedenbouwers, landschapsarchitecten). Een rol die in hun ogen eerder ondersteunend, onderbouwend en onderzoekend zou moeten zijn dan oplossend, doelgericht of uitvoeringsgericht. Deze rol en werkwijze wordt samengevat onder de noemer van ontwerpend onderzoek. Het ontwerp wordt daarbij ingezet om te bevragen, te inspireren, kansen te identificeren, besluitvorming te voeden, partijen te verbinden en om te onderzoeken wat mogelijk is. De ontwerper is daarmee veel minder een artistiek ingenieur en veel meer een onderzoeker. De lectoraten hebben hun (en andere) ervaringen gebundeld in het schitterend vormgegeven boek *Stedelijke vraagstukken, veerkrachtige oplossingen*. Aan de hand van een driedeling in wat, hoe, en wie, beschrijven ze de meerwaarde en valkuilen van ontwerpend onderzoek.



Onder het kopje 'wat' staan de nieuwe thema's voor de ontwerper centraal met vooral aandacht voor de eindigheid van de bronnen van moeder aarde. De ruimtelijke opgaven concentreren zich daardoor niet meer alleen op het traditionele wonen, werken en recreëren, maar ook op de vraag hoe we omgaan met de beperkte voorraden grondstoffen, materialen en energie. De auteurs doen een pleidooi om als ontwerpers een rol te spelen in het realiseren van wat zij gezonde stedelijkheid noemen. Dit concept wordt in het boek uitgewerkt in een zestal thema's: veerkrachtige infrastructuur, duurzame energie, materialencyclus, vitale economie, gezond leven en sociaal-culturele verbondenheid. Binnen deze thema's passeren alle trends en begrippen van dit moment de revue: energietransitie, circulaire economie, *cradle to cradle*, metabolisme, hittestress, sociaal inclusief, diversiteit, *smart cities* en *urban farming*. Vaak zijn dit holle begrip-

pen, maar in het boek krijgen ze handen en voeten doordat ze naast een inhoudelijke beschrijving rijk worden geïllustreerd met (inter)nationale praktijkvoorbeelden, zoals de wateropslag op het Benthemplein in Rotterdam en het bio-energiepark bij Saerbeck (Duitsland). Daarnaast gaan de begrippen meer leven door de ontwerpvoorstellen van de verschillende hogescholen. Onder andere voor een werkgebied in Groningen (eendenkroos op ongebruikte kavels), een mijnwerkerswijk in Heerlen (grondstoffenbank) en het Eindhovens Kanaal (kweekvijver voor algen).

Onder het kopje 'hoe' wordt de samenwerking rondom deze stedelijke vraagstukken besproken en de rol van de ontwerper in dit proces. Daar horen andere methoden en technieken bij dan in het verleden. Klassieke middelen als masterplannen en detailtekeningen moeten worden ingeruild voor denkbeelden, *storytelling*, animaties, *mapping* en scenario planning. Het voordeel van ontwerpend onderzoek is daarnaast dat het zich ontwikkelt van abstract naar concreet en convergeert van breed naar smal. Meer passend bij de complexiteit van de hedendaagse opgaven. Bij het driejarige traject van het FUR-lectorat zijn drie procesmodellen getest voor ontwerpend onderzoek: de C3-kubus, het DTP-diagram en het ICCI-model. Hoewel getracht is om deze uit te werken in overzichtelijke afbeeldingen, wordt het boek hier net iets te technocratisch en theoretisch.

Signalementen

Misschien nuttig voor studenten en experts, maar minder voor andere lezers. Dat komt mede doordat de relatie tussen de gehanteerde modellen en de uitgeschreven praktijkvoorbeelden minder sterk is dan in de andere delen van het boek.

Naast de inhoudelijke ('wat') en procesmatige ('hoe') verbreding zal de ontwerper ook steeds meer moeten gaan werken met andere partijen ('wie'). Ook dat vergt een andere rol. Er is minder vraag naar een solistische ontwerper die aan de hand van iconische gebouwen en vastomlijnde structuurvisies de gebruiker een bepaald ideaal wil opleggen. Het gaat juist om een ontwerper die aan de hand van een iteratieve werkwijze rekening houdt met de ongrijpbaarheid van stedelijke vraagstukken en samenwerkt met zowel vakspecialisten uit andere disciplines als met een groot aantal stakeholders op nationaal, regionaal en stedelijk niveau. De individuele inspanning maakt, aldus de auteurs, plaats voor een collectieve aanpak. In dat bonte gezelschap van actoren die komen en gaan kan de ontwerper de stabiele factor zijn. Een makelaar, een gids, een verbinder.

Het boek is gelukkig niet louter een loftrompet voor ontwerp en ontwerpers. De ontwerper krijgt wel een groot aantal competenties toegewezen, maar aan de andere kant wordt ook opgemerkt dat een ontwerper geen procesmanager, financieel deskundige of jurist is. Het boek is daarmee redelijk genuanceerd

en laat ook de beperkingen zien. Mede omdat veel van de beschreven projecten niet zijn uitgekozen uit een grote lijst van *best practices*, maar vraagstukken zijn waar de studenten en docenten van de verschillende hogescholen aan hebben gewerkt. Daardoor krijgt de lezer meer rijp en groen voorgeschoteld dan in veel andere boeken. Knap is dat het boek niet doorslaat naar de andere kant: het toont niet alleen een overzicht van afstudeerprojecten. De voorbeelden zijn ondersteunend aan het grotere verhaal en niet andersom. Ontwerpend onderzoek is niet de heilige graal en de ontwerper niet het schaap met vijf poten. Wel kan de ontwerper op veel vlakken een grotere rol spelen. Wellicht groter dan de lezer vooraf had gedacht.

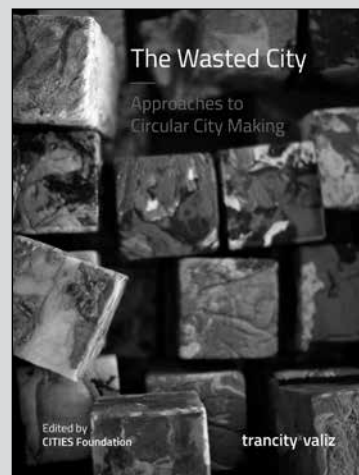
Gerben Helleman (gerbenhelleman@gmail.com) is stadsgeograaf en onder andere zelfstandig publicist/onderzoeker bij Stadslente en redacteur van Rooilijn.

The wasted city

CITIES Foundation (2017) *The wasted city*, trancity*valiz, Haarlem, 176 p., ISBN 978-94-92095-31-2, € 22,50

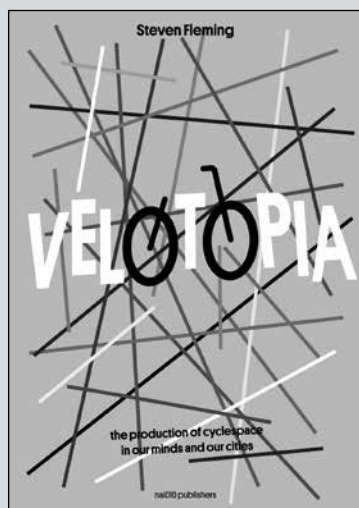
Doordat steden en economieën blijven groeien plegen we steeds meer roofofbouw op natuurlijke bronnen. Het concept van de circulaire economie kan daar uitkomst voor bieden. Dit houdt in dat we de behoefte aan nieuwe grondstoffen en het vernietigen van afval minima-

liseren door bestaande materialen en reststoffen opnieuw in te zetten in het productieproces. Daarmee verschuift de huidige lineaire economie (*take-make-waste*) naar een circulair systeem (*reuses, recycles and repairs*). Het boek onderzoekt de verschillende benaderingen van circulariteit en de manier waarop we afval in ons dagelijkse systeem kunnen integreren. Dit aan de hand van casestudies in onder andere Nederland, Engeland, Slovenië en de Verenigde Staten, waar progressieve beleidsmakers en economische innovaties de eerste stappen zetten naar een stedelijke kringloopeconomie. Het boek is ontworpen als een toolkit die een nieuwe impuls kan geven aan dialoog, draagvlak en actie voor circulaire benaderingen en initiatieven. Het is vooral interessant voor burgers, ontwerpers, politici en andere stadmakers die inspiratie zoeken en die samen met andere partijen aan de slag willen gaan om deze systeemverandering te realiseren.



Velotopia

Fleming, Steven (2017) *Velotopia*, nai010, Rotterdam, 240 p., ISBN 978-94-6208-352-3, € 24,95



Amsterdam en Kopenhagen zijn allang niet meer de enige plekken op deze aarde waar de fiets wordt omarmd. Hele regio's in Nederland zijn met elkaar verbonden door de combinatie van trein en fiets. In andere landen wordt de fiets steeds vaker ingezet om historische stadscentra weer leefbaar te maken. Maar hoe zou een stad eruitzien die volledig is ingericht op de fiets? En wat is nodig om de perfecte fietsstad te ontwerpen? In dit boek gaat de auteur op zoek naar antwoorden hierop en wordt de lezer uitgedaagd om groot te denken. Het pleidooi is om de tweewieler in te zetten als het ontwerpend hoofdprincipe bij

stedenbouw en architectuur. Dat betekent dat niet alleen het autoverkeer aan belang moet inboeten. Om de meeste verbindingen tussen locaties te realiseren moeten steden het fietsverkeer verkiezen boven wandelen en openbaar vervoer. Deze compacte en fietsvriendelijke steden zijn volgens de auteur niet alleen gezond en groen, maar ook mooier, productiever, toegankelijker en comfortabeler dan andere steden. Dit boek is bestemd voor alle vormgevers van steden en gebouwen die willen werken aan een fietsparadijs.

Play the City

Ekim Tan (2017) *Play the City*, Jap Sam Books, Heijningen, 392 p., ISBN 978-94-90322-87-8, € 30,00

Het internationale adviesbureau *Play the City* heeft de afgelopen jaren onderzocht welke mogelijkheden *gaming* kan bieden voor een meer dynamische stadsontwikkeling. Het boek - met als ondertitel *Games informing the Urban Development* - is een vervolg op het proefschrift van dezelfde auteur. Waar de als architect opgeleide promovendus van de TU Delft toen vooral keek naar *gaming* als methode voor stedelijk ontwerp, gaat het nu om praktische instrumenten die stedelijke planningsmechanismen kunnen verbeteren. Het idee

van *gaming* is dat je met behulp van simulaties en rolspellen toekomstbeelden en oplossingsrichtingen test en bespreekt. Partijen krijgen zo meer inzicht in elkaars wensen, mogelijkheden en belangen. De eenvoudige taal en spelregels zorgen daarbij voor een jargonvrije communicatie tussen professionals en burgers. In combinatie met het interactieve karakter kan *gaming* een positieve invloed hebben op participatie- en besluitvormingsprocessen. In het boek staat de door het adviesbureau ontwikkelde methode *City Gaming* centraal. Naast een stappenplan worden de ervaringen en uitkomsten in onder andere Amsterdam, Istanbul en Kaapstad beschreven. Op het onlineplatform *Games for Cities*, dat ook door hen is geïnitieerd, staan ook diverse inspirerende voorbeelden.



De stad op ooghoogte in Nederland

STIPO (2017) *The city at eyelevel in the Netherlands*, blauwdruk, Wageningen, 256 p., ISBN 978-94-9247-412-4, € 29,50



In 2012 verscheen de eerste editie van het boek *The city at eye level: lessons for street plinths*. Een boek met internationale ervaringen over de manier waarop gebouwen met een actieve begane grond en menselijke maat kunnen bijdragen aan een betere publieke ruimte. De stad op ooghoogte. Eind vorig jaar verscheen een nieuw boek over hoe we in Nederland werken aan een betere openbare ruimte (*placemaking*). Veertig losse verhalen met artikelen, interviews en projectbeschrijvingen uit onder andere Amsterdam, Den Haag, Groningen en Tilburg. Met als gemeenschappelijke deler: het creëren van

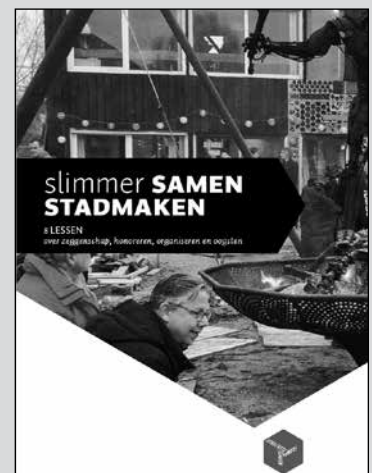
aangename verblijfsplekken waar ruimte is voor ontmoeting, interactie en beleving. Beleidsmakers en vormgevers kunnen lering trekken uit de aanbevelingen over hoe je aantrekkelijke plekken met andere partijen kan organiseren en kunnen aan de slag met de meer vakinhoudelijke adviezen, zoals functie-menging, het centraal stellen van langzaam verkeer, het realiseren van zachte overgangen tussen de publieke en private ruimte en voldoende aandacht voor de openbare ruimte via ontwerp, beheer én programmering. De boeken zijn open source en zowel in het Nederlands als Engels te downloaden op www.thecityateyelevel.com.

Slimmer samen stadmaken

Martijn Duineveld & Marit Overbeek (2018) *Slimmer samen stadmaken*, Utrechtse Ruimtemakers, 16 p., gratis te downloaden

Overheden betrekken burgers steeds meer bij de planning, vormgeving en onderhoud van hun stad. Terwijl burgers steeds vaker zelf stappen ondernemen om hun leefomgeving te verbeteren en om maatschappelijke initiatieven te ontplooiën die in hun ogen de markt en de overheid laten liggen. Daarmee versterken ze eigenaarschap in de publieke ruimte en soms ook 'het wij-gevoel' in buurten. Zo ook in Utrecht. Een van de

belangrijke gangmakers aldaar zijn de *Utrechtse Ruimtemakers*. Een zwerm van mensen, initiatieven en collectieven die actief (willen) zijn bij het vraagstuk omtrent de verschuiving van macht tussen markt, overheid en bewoners. Zij hebben de handen ineengeslagen om zo tezamen meer invloed en ruimte in de stad te krijgen. De publicatie is een journalistiek verslag van een bijeenkomst georganiseerd door de Utrechtse Ruimtemakers en de gemeenteraad. Initiatiefnemers, ambtenaren, ondernemers en raadsleden wilden aan de hand van Utrechtse praktijkervaringen onderzoeken hoe de rol van initiatiefnemers in het samen stadmaken is te versterken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot acht lessen over zeggenschap, honoreren, organiseren en oogsten. Lessen die voor alle politici, beleidsmakers en stadmakers in Nederland leerzaam zijn.



Column O. Naphta

Utopia est

Met de opkomst van het neoliberalisme is de utopie met de vuilnisman meegegeven. Dat wordt tenminste beweerd. Maar klopt dat wel? Al een decennium of drie wordt tot vervelens toe gezeverd dat het afgelopen is met de maakbare samenleving. Ik heb dat altijd opgevat als de vertwijfeling van het postmoderne kamp over de vraag waar het heen moet met de maatschappij. Men weet het niet. Wat men wel weet is dat daarvoor geen pasklare mallen voorhanden zijn waarnaar de samenleving gemodelleerd kan worden. Nou ja, ze zijn er wel, maar die vermaledijde samenleving toch, die werkt er niet aan mee, omdat die uit eigenwijze types bestaat die rare trends en modes volgen – groepsdieren zou je zeggen. Een sterk punt van dat postmoderne kamp is dat het zijn vertwijfeling van meet af aan heeft verpakt als veroordeling van een vorige generatie die de samenleving zou hebben willen smeden naar een pasklare mal. Intijden van persoonlijk succes als leidraad voor maatschappelijk gedrag spreek je je twijfel uit als een besliste veroordeling van iets dat zich elders, bijvoorbeeld in het verleden afspeelde. Met een postmodern modewoord heet dat een constructie. En die constructie krijgt vervolgens vorm als een intimidatie die de (tegenst)ander meteen in de verdediging drukt. Ik hoef mijn erudiete lezers niet uit de doeken te doen dat we hier te maken hebben met een van de grondslagen van de populistische beweging die daarbij liefst niet gehinderd wordt door kennis.

Nu heb ik vroeger zelf meegemaakt. Als historische ervaringsdeskundige heb ik eigenlijk nooit goed begrepen waarop maakbare samenleving, maakbare stad en noem maar op, nu eigenlijk slaat. Laten we het even bij de stad houden en bij ons vak: de planmatige inrichting en vormgeving van de fysieke ruimte. Ik heb heel wat plannen gemaakt, eraan meegewerkt, plannen veroordeeld, veranderd, afgeschoten wegens gebrek aan kwaliteit. Dat laatste betrof meestal in hoogdravende wartaal of tekentaal verpakte luchtkastelen zonder fundament in behoorlijk uitgevoerd onderzoek

naar ruimtebehoefte, veranderend ruimtegebruik, slijtage, wijzigingen in appreciatie, waarden, normen- en doelenanalyse. Het aardige van de moderne planning was juist de wil tot fundering van ruimtelijke plannen en maatregelen in methodisch verantwoord uitgevoerd onderzoek naar dynamisch ruimtegebruik en structurele wijzigingen in de maatschappelijke verhoudingen en gedragingen van groepen en individuen als gevolg van industriële, sociale, demografische revoluties. Plannen maken betekent onvermijdelijk het toepassen van idealistisch getinte normen en criteria en dus studie van waarden die zulke normen voortbrengen. Een parkeernorm is niet minder, maar ook niet meer dan een uit een complex waardensysteem gedestilleerd criterium dat wordt toegepast in een plan om een bepaalde ruimte in te richten. De hoeveelheid criteria die in ons vak wordt toegepast, en daarmee de hoeveelheid aan tijd, plaats en omstandigheden aangepaste idealen is in maat en getal nauwelijks te overzien.

Plannen maken is dus onderzoeken, rekenen en sleutelen, idealen toepasbaar maken, kortom, een ambacht. Een ambacht op wetenschappelijke grondslag. Wat je maakt is niet de maatschappij zelf, maar een inrichtingsplan voor een deel van de samenleving op enig moment en voor beperkte tijd.

De geschiedenis leert dat generaties zich tegen elkaar afzetten. Als het gaat om maakbaarheid heeft het huidige, neoliberale tijdsgewricht veel te bieden aan de volgende, samengebald in de verhuizing van de pretentie van gedragsbeheersing van het collectieve naar het individuele domein, vergezeld van een even kostbare als uitgebreide en ondoorgroendelijke controlitis op alle niveaus van handelen: de staat, de ziektekostenverzekering, de actuele kapitalistische bedrijfsinrichting met haar op stalinistische leest geschoeide arbeidsverhoudingen, zich suf administrerende onderwijzers en verpleegsters. Vermarkting van goederen en diensten bij de gratie van beheersing, hoezo liberale vrijheid? Liberalisme voor het gewone volk? Stel je voor zeg.

Critical Comparative Urbanism



Comparative urbanism has been proposed as an important way of both interrogating the generalizability of urban theory and attending to specific cultural and historical contexts.

This seminar focuses on displacement as an analytical lens, and asks how this concept might aid the comparison of geographically, historically, and culturally diverse contexts.

By bringing perspectives from different regions to bear on a number of central urban themes, the Critical Comparative Urbanism seminar series explores the value of such a comparative approach for our understanding of both specific urban contexts and global urbanisms.

During the seminar, both speakers present their research on displacement in one specific urban case study. Afterwards, they enter into a dialogue with each other and the audience to explore the conceptual and practical (im)possibilities of comparison between, and theorization through, different urban cases.

With: Asher Ghertner and Wouter van Gent

When: June 5th 2018

15:00 - 17:00

Where: Room A2.11 Roeterseiland

Nieuwe Achtergracht 166, Amsterdam

The seminar is free and open to anyone.

Please let us know if you are coming by sending an email to urbanstudies@uva.nl.

