



# VAN GEMEENGOED TOT KRITISCHE REFLECTIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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