



MEER OPENBARE RUIMTE VOOR MÜNCHEN?

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

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

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

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

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

Minder auto's voor een leefbare stad

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

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

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

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

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

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

Hoe bespreken buurtbewoners het straatexperiment?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

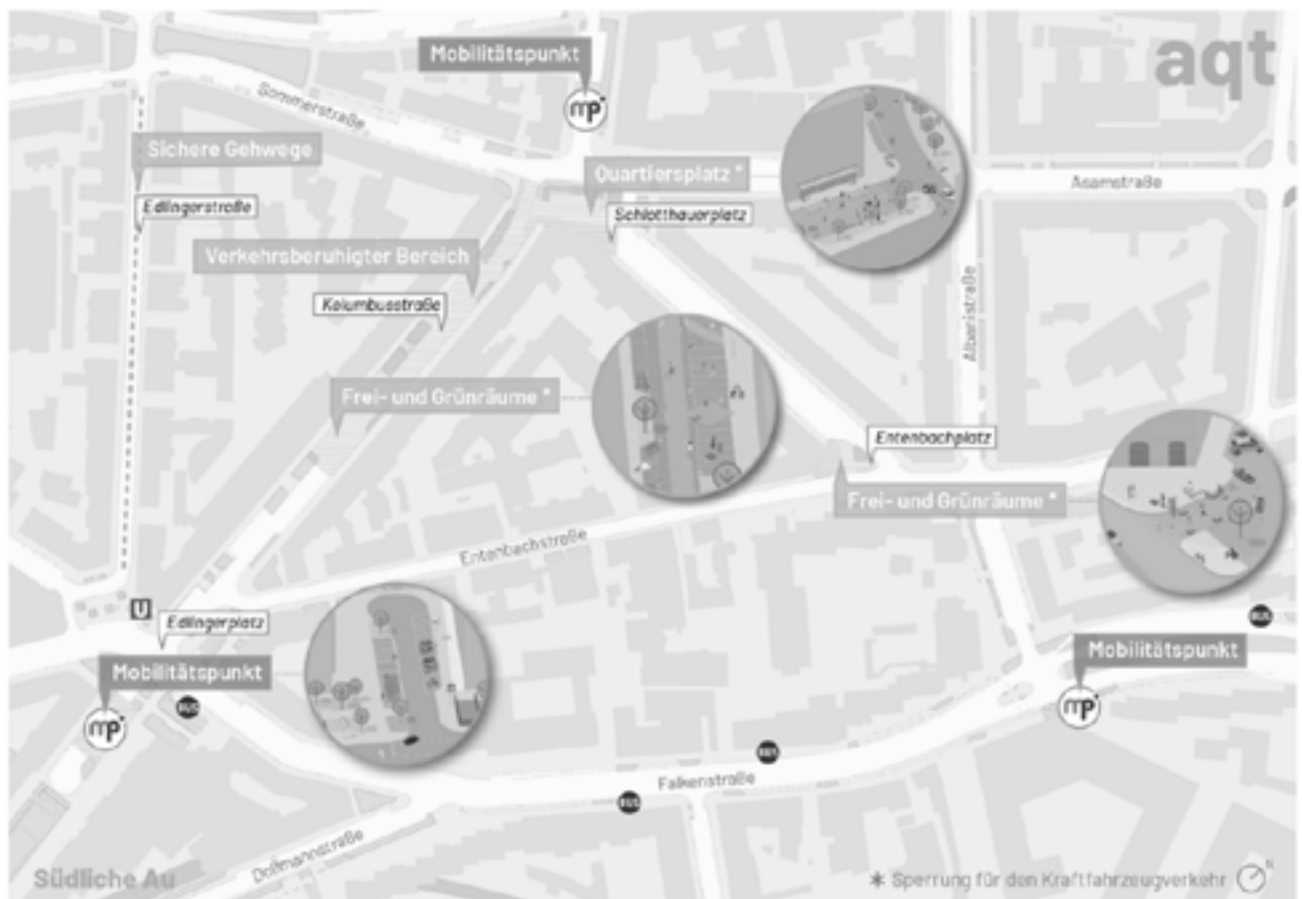
te begrijpen of de emotionele intensiteit samenhangt met algemene weerstand en angst voor verandering, of specifiek gericht is op bezwaren tegen bepaalde maatregelen van het aqt *urban living lab*.

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

Ruimte creëren voor toekomstige straatexperimenten

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Literatuurselectie

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

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

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