

### *Introductie Podcast*

Gemiddeld besteden we bijna twee uur per dag op de socials, waar algoritmes steeds meer bepalen hoe we met elkaar omgaan. Je zou kunnen zeggen dat steden ook worden gevormd door algoritmes. Algoritmes die bestaan uit regels. In deze podcast duiken we in de wereld van de meest opmerkelijke internationale regels en onderzoeken we of die ook hier kunnen werken, in onze eigen Nederlandse steden. Dit is Algoritme van de Stad. Welkom.

Van espresso voor €1 tot pop-up zwembaden op parkeerplaatsen en van een stad als podium tot de omhelzing van graffiti. Achter veel stedelijke fenomenen zitten stuwende regels die de stad smoel geven en bepalen hoe we met elkaar samenleven. Met wisselende hosts en spraakmakende stadmakers duiken we in de wereld van deze bijzondere algoritmes. Let's go!

### *Jeroen Beekmans*

Mijn naam is Jeroen Beekmans. Vandaag ben ik de host en in deze aflevering kijken we naar parkeerbeheer, want de dominantie van de auto in de stad neemt af. Kunnen we parkeerplekken daarmee inzetten voor andere dingen? Dit doe ik samen met Arna Mačkić.

### *Arna Mačkić*

Wat voor gedragsveranderingen moeten we toepassen om dus op een andere manier te leven en gebruik te maken van die stad die ook beter is voor het klimaat en misschien ook beter is voor onze sociale contacten en ons sociale leven.

### *Jeroen Beekmans*

En Jesse Jorg

### *Jesse Jop Jorg*

Dat is inderdaad een prachtig gegeven. Weet je gewoon wat wat geld zeg, maar koppel het aan 12 m<sup>2</sup> en het is *yours*.

### *Jeroen Beekmans*

Maar eerst een stukje geschiedenis. Ik woon samen met een autobezitter, dus ik weet ook hoe autobezit voelt. Zelf heb ik het privilege om te fietsen naar mijn werk, maar mijn vriendin die werkt buiten de stad en die pakt daarvoor dagelijks de auto om naar haar werk te gaan. En logisch ook, want met het ov doe je daar 3 keer zo lang over. Nou heeft mijn vriendin wel een halve autobezitter van mij gemaakt door mij een jaar of 3 geleden op rijles te schoppen en ik kan ook niet ontkennen dat het bevrijdend voelt om voor een emmer muurverf gewoon even naar de bouwmarkt te kunnen rijden of naar je eigen familie in het zuiden van het land, zonder dat je moeder je hoeft op te halen van het station omdat je de laatste streekbus hebt gemist. Maar met een auto ontkom je ook niet aan parkeren en die functie parkeren is heel dominant in steden, terwijl die publieke

ruimte in wezen heel flexibel is. De stad waarin parkeerruimte ook een andere functie aan zou kunnen nemen, al dan niet tijdelijk, lijkt mij een ontzettende verrijking van het stedelijk leven. En wat is nou het mogelijke antwoord hierop? Parklets. Via een kleine omweg stel ik jullie voor aan parklets en daarvoor beginnen we, heel lang geleden, in 1902 toen Henry Ford begon met de productie van de eerste personenauto's. Het duurde een halve eeuw voordat de auto een massaproduct werd en in de jaren '60 stegen de lonen in Nederland explosief en kwam die eigen auto binnen het bereik van de arbeider. Het was niet langer een speeltje voor de rijken. De auto was in die tijd meer dan een vervoermiddel. Het stond ook symbool voor vrijheid en emancipatie van diezelfde arbeider die ineens beschikte over een betere *work-life balance*, meer vrije tijd en met het gezin op uittrok met diezelfde auto, met die heilige koe.

En dankzij die auto konden mensen uiteindelijk ook steeds verder van hun werk wonen. Dus al die mensen die dagelijks naar de stad kwamen, moesten alleen wel ergens parkeren, stoepen en stadspleinen die veranderden in parkeerplaatsen. Denk aan het Binnenhof in Den Haag, de Nieuwmarkt in Amsterdam en zelfs in Utrecht was het Neude tot in de jaren 90 een parkeerplaats. Er is nog veel veranderd in onze verstandhouding met de auto in de publieke ruimte. In Nederlandse binnensteden kan 1 m<sup>2</sup> woning zomaar € 11.000 kosten tegenwoordig. En als je dan even kijkt naar een parkeerplaats voor de deur van diezelfde woning, die kost niet eens € 50 per vierkante meter per jaar. Econoom Jos van Ommeren van de Vrije Universiteit berekent dat de marktprijs van zo'n parkeerplaats ongeveer uitkomt op € 3.600. Met andere woorden, parkeren wordt eigenlijk gesubsidieerd door overheden. Het idee dat je voor heel weinig geld tijdelijk een stukje stad kunt claimen, is eigenlijk een heel prikkelende gedachte. Dat moet designbureau Rebar in San Francisco ook gedacht hebben toen ze in november 2005 een paar dollar in een parkeerautomaat op straat stopte. En een parkeerplaats omtoverde tot mini parkje in plaats van er een auto op te zetten. En zo riepen ze die eerste dag uit tot Parking Day.

Ik kan me de iconische fotos van het mini parkje nog goed herinneren, een grasmat van precies de grootte van een parkeerplaats 12 m<sup>2</sup> om precies te zijn, een boom in een pot en een bankje en iemand die op dat bankje heel rustig een krantje zit te lezen tussen al dat geparkeerde blik in. Als een soort van activistische daad en dankzij parking day zien we nu in steden overal ter wereld zogeheten parklets ontstaan. Dus installaties die parkeerplaatsen op straat transformeren in verblijfsplekken. We kunnen parkjes zijn, dat kunnen moestuinen zijn, maar bijvoorbeeld ook horecaterrassen. En dat zag je veel in coronatijd.

Veel steden omarmen de parklets steeds meer en toch zie je niet zoveel van deze initiatieven op straat. Wenen wilde het burgers toch gemakkelijk mogelijk maken om een nieuwe invulling te geven aan parkeerplaatsen. De gemeente lanceerde een online tool die heet *City Making Wien* en die biedt stedelingen een stap voor

stap handleiding om een parkeerplaats te claimen op straat en om te vormen, eigenhandig, naar een parklets. Architect Juan Carlos Carvajal Bermúdez stond aan de wieg van deze regeling en vertelt over het waarom.

*Telefoongesprek met Juan Carlos Carvajal Bermúdez*

“The concept of City Making Wien is exactly making policies transparent and secondly connecting the people with the right authorities. So a little bit of this will disentangle the jungle of regulations and bureaucracy, so that people can execute or implement that easily.”

*Jeroen Beekmans*

City Making websites toonden via een open databestand van de gemeente alle parkeerplaatsen van Wenen op een kaart en burgers konden vervolgens heel gemakkelijk gewoon een parkeerplaats aanklikken en claimen. En diezelfde tool begeleidt burgers zelfs bij het ontwerp en het bouwen van hun eigen parklet.

*Telefoongesprek met Juan Carlos Carvajal Bermúdez*

“Many people actually don’t understand or don’t know how to make technical drawings. We also developed this small design tool very rudimentary that helps people design their own parklet.”.

*Jeroen Beekmans*

En dat leverde in heel Wenen honderden mini-parkjes op op parkeerplaatsen. Juan vertelt dat ze niet alleen burgers, maar ook scholen en andere organisatie aanvraag deden voor hun eigen parklet.

*Telefoongesprek met Juan Carlos Carvajal Bermúdez*

“For example there was an Association, a food cooperative, that used the parklet to plant actually some tomatoes, some vegetables. And they also used the parklet in the summer as a dining table, lunch table. They consumed what they produced because they were not only producing these veggies but they were also cooking and producing meals. I found it really cool, their concept.”

*Jeroen Beekmans*

Nou, dat klinkt allemaal fantastisch. En toch zegt Juan dat er een keerzijde van die parklets is. Dat is namelijk verrommeling, dus veel aanvragers zijn aanvankelijk enthousiast en die claimen vol enthousiasme een parket en die gaan lekker aan de slag en na verloop van tijd verliezen ze de aandacht voor het onderhouden van hun parklets.

De regeling bestaat nog steeds, die heet nu iets anders, *Grätzloase*, en is eigenlijk wat formeler geworden. Er is nu een heel scala aan nieuwe regels geïntroduceerd. Zo beslist een jury welke parklet een vergunning krijgt en welke niet. Zijn parklets alleen tussen maart en november toegestaan en is een commerciële functie niet toegestaan en moet je zelf in de straat wonen waar je een parklet wil aanvragen.

Daartegenover staat dat aanvragers een beroep kunnen doen op financiële ondersteuning vanuit de gemeente. Rafaella woont in Wenen en die vroeg een parklet aan in haar eigen straat.

Rafaella

“We lived in a street that was already quite green and there were a lot of trees. But you couldn't really use the street. We wanted to make use of the street, like to be able to sit under the tree and not always look at parked cars there. Because there were always the same cars. Like they didn't even use the car. It was all made of wood and we used pallets for a fence. Because you had to use the fence to be separated from the cars. You have to meet a lot of security measures as well. Then we painted it, the fence we painted green, the rest we didn't. So that it would be a more liveable space. We also put like beach chairs there, that you can put together and put into one of the benches. And we also had umbrellas for the sun, because it can be really hot. In the first year we actually didn't plant many plants because we were so exhausted from building it that we just hung some pots on the fence. Right now it looks like a tiny forest because everybody that wanted to get rid of plants in the street, or didn't have enough space anymore put them there. So it's really nice now, like a jungle.”

*Jeroen Beekmans*

Wat Wenen eigenlijk heel goed heeft gedaan, is het heel simpel, inspirerend ook, toegankelijk maken van een tamelijk bureaucratische regeling door ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen hun weg vinden naar die parklet-tool, die online omgeving en zelf een parklet kunnen aanvragen, een parkeerplaats claimen en hun plan kunnen uitvoeren. En dan merk je eigenlijk dat goede communicatie cruciaal is voor het doen slagen van zo'n regeling dus om het toegankelijk te maken. Ik denk dat Rafaella de opbrengst van zo'n regel heel mooi samenvat.

*Rafaella*

“It works like a little garden in the city. Actually in my house or in Vienna especially you don't have a lot of balconies. The old buildings, none of them have balconies. So the street is actually the only way to get to fresh air very fast. So it's really nice to have a parklet in front of your door. We mostly used it to have lunch for example. But also for studying or having work meetings. And I think you can do pretty much everything there. So the children used it a lot. At some point there was also a little sandbox for them. After some time I found out that, because our window looked out over the parklet, that also people from offices nearby used it to have their lunch. So it was really nice, because at first they didn't know us and we didn't know them. Yeah they just saw it and used it. That's the purpose of the parklet I would say”

*Jeroen Beekmans*

In augustus werd Wenen door de Economist overigens voor de zoveelste keer verkozen tot meest leefbare stad ter wereld. Dus blijkbaar doen ze daar iets goeds. Je zou kunnen zeggen dat parklets hier misschien wel symbool staan voor goed stedelijk bestuur. Uiteindelijk is die parklet geen doel op zich, maar een middel op weg naar een nieuwe verstandhouding tussen de stad en auto tussen stedelingen en auto. In de Amsterdamse pijp zie je bijvoorbeeld dat voor effect het heeft Als je simpelweg parkeerplaatsen opheft en die vrijgekomen ruimte vergroent.

Aan tafel zitten Arna Mačkić, architect en medeoprichter van Studio LA en het voormalige hoofd Architecture design van de Gerrit Rietveld Academie. Ze schreef ook het boek *Mortal Cities and Forgotten Monuments* over de betekenis van nieuwe architectuur en symbolen voor het herenigen van bewoners na grote verwoestingen van een stad zoals in Bosnië. Waar ze oorspronkelijk vandaan komt, maar moest ontvluchten tijdens de burgeroorlog. We hebben hier ook Jesse Jorg, oprichter van We the City en hoofd impact bij RAUM. Hij is initiatiefnemer van onder andere het bankjescollectief en ROOF, waarmee hij zich richt op het gezamenlijk verbeteren van de publieke ruimte. Even een introductie vraagje voor jullie, hebben jullie zelf eigenlijk een parkeerplaats met een prachtige bolide voor de deur?

*Jesse Jop Jorg*

Ik wel, ik woon tegenwoordig in een huis met een carport.

*Jeroen Beekmans*

Een echte carport, toe maar dus hij staat nog droog ook. Ben jij nou verslaafd aan je auto? Of zou je kunnen zeggen: Ik vind het ook prima om er afstand van te doen?

*Jesse Jop Jorg*

Nou, ik heb een beetje met mezelf afgesproken - ik heb twee jonge kinderen - dat als de jongste 8 is, dan doe ik de auto weg, want met kleine kinderen en alles wat daarbij komt kijken vind ik het wel echt heel fijn. En die autostoeltjes die je steeds moet meenemen en zo bij auto delen, dat zie ik gewoon niet zo zitten. Maar als die tijd achter ons ligt, dan zou ik het heerlijk vinden, zeg maar om gewoon aan auto delen te gaan doen. En ik denk dat tegen die tijd het allemaal nog beter en nog fijner georganiseerd is, dus dat de stap ook nog makkelijker wordt.

*Jeroen Beekmans*

Nou goed, aan die belofte ga ik jou houden. Over 8 jaar kom ik bij je terug en Arna?

.

*Arna Mačkić*

Nee, Wij hebben geen auto, ik heb ook geen rijbewijs. We wonen in een buurt, eigenlijk in de jaren 70 gebouwde buurt, met heel veel sociale huurwoningen en een appartementenblok van vier verdiepingen met rondom parkeerplaatsen, zeg maar echt grote parkeerplaatsen. En ja, Het is best wel een gekke omgeving omdat er dus heel veel plek is voor parkeerplaatsen. En heel weinig plek voor stoep. Er zijn geen plekken om je fiets neer te zetten. Dus ja, ik merk zelf ook bijvoorbeeld mijn jongste kind kan nog niet lopen, dus die moet ik elke keer naar beneden tillen en nu heb ik nadat ik een keer ruzie heb gehad met een autobezitter, van het blok, want ik mocht mijn fiets niet op een bepaalde plek neerzetten. Nu heb ik een plek voor mijn fiets gevonden voor de deur aan een paal, waar ik mijn kind dan zo in het fietsstoeltje kan zetten zonder een heel ver te moeten dragen. Maar ja, dus wij zitten eigenlijk een beetje in een soort strijd, tussen autobezitters en fietsbezitters.

*Jeroen Beekmans*

Zijn er veel mensen bij jou in de buurt die afhankelijk zijn van de auto?

*Arna Mačkić*

Ja heel veel, Ik denk sinds wij er wonen en we een van de weinige bewoners zijn, denk ik die ook heel bewust ervoor kiezen om geen auto te hebben. Maar dan merken we wel van ja, wij kunnen gewoon onze fietsen nergens kwijt, er is gewoon geen enkele fietsenrek dus ja, hoe doe je dat? Je ziet bijvoorbeeld ook studenten die er wonen, die plaatsen hun fiets dan op de smalle voetpaden en de voetpaden zijn denk ik 1 meter 20 breed dus heel smal en dat levert gewoon heel veel frustratie op bij autobezitters die denken van ja, maar je hebt toch gewoon een kelderbox, daar kan je een fiets toch prima in doen, Waarom moet dat op straat terwijl Ik denk ja, Waarom moet jouw auto voor de deur?

*Jeroen Beekmans*

Ja, op 3m afstand van de voordeur.

*Arna Mačkić*

Ja.

*Jeroen Beekmans*

Zo'n regeling in Wenen, wat vinden jullie daarvan?

*Jesse Jop Jorg*

Ik vind dat super interessant. Ik ben heel erg gegrepen door verschillende initiatieven die gaan over het terugdringen van de auto in de publieke ruimte en de voorbeelden die je geeft in de pijp bijvoorbeeld. Je ziet hoe groot verschil het maakt als de auto veel minder dominant is in die kleine straatjes en dat er veel meer groen is, dat maakt er doorheen wandelen zo'n fijne ervaring. Je kunt dat bij heel veel verschillende manieren bezien. Het nodigt veel meer uit tot ontmoeting tot een bankje buiten zetten. En het is gewoon een hele fijne omgeving om in te

zijn. Het is ook heel goed voor de biodiversiteit. Als het echt groen gaat worden, dus je hebt ook andere initiatieven die een beetje hetzelfde doel hebben, zoals leefstraat, wat uit Gent komt, daarin kun je 1, 2, 3 maanden tijd je hele straat helemaal leeg vegen. Samen met buurtbewoners die in dezelfde straat wonen.

Dus dan is er helemaal geen auto voor een best een lange periode en dan verandert die straat zo ongelooflijk sterk van karakter en je ziet dat er ineens allemaal picknickbanken buiten komen te staan. Mensen zijn gewoon enthousiast. Het hele idee van waar straat voor bedoeld is, dat verandert en die verbeelding van wat er allemaal mogelijk is. Dat is volgens mij een heel sterk iets, zeker als je het samen op lokaal niveau met elkaar moet doen. Ik denk dat daar heel veel potentie ligt en ik vind het ook heel charmant. Dat je als gemeente in dit geval bewoners uitnodigt om iets te doen en dat je het niet oplegt, is niet van tevoren bedacht. Dit moet hier gebeuren in het geval van leefstraten, maar er wordt een uitnodiging en een handreiking gedaan. Er is een mogelijkheid. En het is vervolgens aan bewoners om dat wel of niet te doen slagen. En dat is best moeilijk en daar is nog best wel veel over te zeggen en ik denk dat het wat je ook al aangeeft, dat het voorbeeld in Wenen een heel goed voorbeeld is, omdat er heel erg veel nadruk is gelegd op de communicatie en de handreiking. En hoe je mensen meeneemt in iets wat best wel lastig is: het transformeren van een parkeerplaats. Ik bedoel, hoeveel mensen hebben er ervaring mee? Dat is gewoon best een nieuw gegeven eigenlijk, dus dat moet je wel allemaal kunnen organiseren, enzovoorts. En dat is natuurlijk in de regel vaak iets wat dan een beetje blijft hangen, wij zij die dat netwerk hebben die dat kunnen, die de wegen kennen naar geld.

*Jeroen Beekmans*

Als ik jou zo hoor, Arna, dan denk ik, jij moet in de wijk waarin heel veel mensen juist heel afhankelijk zijn van die auto, waarbij misschien zo een prachtige vergoeding als die in de Amsterdamse Pijp ziet, nog even iets verder weg ligt.

*Arna Mačkić*

Als je wil dat mensen die zo afhankelijk zijn van de auto, daar anders over na gaan denken of zich anders tot die auto gaan verhouden, dan moet er dus nog veel meer gaan veranderen in de manier waarop zo'n stadsdeel is opgezet. Wat voor voorzieningen er zijn en ja, toegang tot openbaar vervoer. Dat is een veel grotere verandering en ik vind zo een experiment of zo een initiatief in Wenen super interessant, omdat het een experiment is. En je kan inderdaad verbeelden wat het allemaal oplevert. Maar ik vind het wel problematisch dat het initiatief erg bij de burger ligt en veel minder bij een overheid of een gemeente. Want naar mij straalt dat een boodschap uit van de overheid, de gemeente heeft hier niet echt een visie op, maar ze staan het wel een beetje toe, dus het voelt een beetje van: als jullie burgers dat leuk vinden en initiatief willen nemen, daar tijd voor hebben, doe maar. Terwijl we eigenlijk allemaal weten hoe steden zich moeten gaan verhouden tot de auto die eigenlijk in de toekomst radicaal moet veranderen. En

als we die verandering niet nu of de komende tijd in gang gaan zetten dan wordt het straks wel een hele harde verandering.

*Jesse Jop Jorg*

Dat is grappig. Ik denk juist dat het heel erg mooi aanvullend kan werken, dus dat mensen dit al helemaal voor zich zien, die kunnen daar al stappen in nemen. Er zijn natuurlijk allemaal andere regels waar de gemeente mee aan het sturen is. Maar als je dat aan elkaar koppelt en heel veel verschillende mogelijkheden geeft, denk ik dat dat heel erg interessant kan zijn bij elkaar. Juist hier, waar verbeelding volgens mij een hele cruciale rol speelt. Omdat we het zo gewend zijn dat straten bedoeld zijn voor auto's, denk ik dat er ook heel erg veel nodig is. Dat je als gemeente echt alles uit de kast moet trekken en dat zie je ook bij veel initiatieven die gedaan worden in steden, bijvoorbeeld de Anspachlaan in Brussel. Dat was een zeer auto-dominante straat in het centrum van Brussel, die vrij radicaal ineens autovrij werd gemaakt. Nou, dat riep zo ontzettend veel emoties op bij mensen. Ik denk dat je op heel veel verschillende manieren zowel kleine stapjes als wat grotere stappen moet maken en dat je heel veel verschillende manieren gewoon moet proberen, zeg maar om een soort collectieve verbeelding aan te jagen van wat mogelijk is. Ik vind het heel interessant wat [Marco Te Brömmelstroet](#) doet, bijvoorbeeld, die het boek *Het recht van de snelste* heeft geschreven. Dat gaat heel erg over de dominante auto en dat wij als voetgangers, fietsers ons daarop moeten aanpassen in plaats van andersom. En dat is niet één realiteit. Dat is een geconstrueerde realiteit waarin de autolobby in Amerika ontzettend veel invloed heeft gehad en waarbij Jaywalking, je steekt de straat zomaar over in plaats van bij een oversteekplek, maar dat is strafbaar. Dat is illegaal. Er zijn heel veel van die constructies. En als je die allemaal optelt, dan kom je uit op een stad waarin die auto dus ontzettend dominant is. En daarom denk ik dat zo'n omgebouwde parkeerplaats niet alleen een klein stukje publieke ruimte is, maar ook heel erg een symbool. Dan weet je dat je gewoon die publieke ruimte eigen kan maken.

*Jeroen Beekmans*

Ik moet denken aan een voorbeeld uit Zweden ergens had op opgepikt. Vanaf de lente en de zomer van 2020 ontwierp het Zweedse Architecture Design Instituut samen met een ontwerpbureau een modulaire oplossing. Dus het initiatief kwam vanuit het instituut zelf. En dat waren modules die precies op een parkeerplaats pasten en die werden getest in volgens mij inmiddels 7 steden in heel Zweden. En die modules kunnen ook vloeiend aangepast worden, dus naar welke behoeftes er is in een bepaalde straat waren en dat waren dus allemaal aanpasbare elementen van hout. Dat kunnen parkeerplaatsen zijn, dat kunnen plantenbakken zijn, zitplekken, vind je dat interessant dat zo'n initiatief dan vanuit een meer publieke organisatie komt?

*Arna Mačkić*



Ik heb ook een tijd in Rotterdam gewoond. Wij keken eigenlijk aan één kant uit op het Schiekanaal en daarvoor had je allerlei parkeerplaatsen en die werden eigenlijk gebruikt door vooral jongeren, want daar was ook een soort samenscholingsverbod, zeg maar. Als je dan in de auto zat, dan had je dat niet. Dus die jongeren ja, die gingen allemaal in die auto's zitten en gewoon met elkaar hangen. En dat leverde ook best wel veel overlast op, want daar waren ook veel ballonnetjes die gebruikt werden en er zat een coffeeshop naast en er werd gedeald. Dus op een gegeven moment dachten wij, oké, we gaan initiatief tonen. We gaan een brief naar de burgemeester schrijven. Dat hebben we gedaan en meerdere bewoners hadden ook al geklaagd, want er was een schietpartij echt precies daar. Met geparkeerde auto's die geraakt werden en toen hebben ze dus besloten om enorme plantenbakken op die parkeerplaatsen te zetten. Toen hield dat op, die jongeren die kwamen niet meer parkeren, maar die waren ook hun hangplek kwijt. Voor ons was er ook niks te doen, want die plantenbakken waren zo groot dat je er eigenlijk ook niet eens fijn kon wandelen. Er was weinig ruimte voor bankjes. Het was soort van tegenovergestelde en toen hadden wij ook als buurt een beetje het idee van ja, We hebben hier echt de boot gemist in het meepraten hierover. We hebben wel initiatief getoond en er is iets mee gedaan, maar je merkt dat er dan toch voor een gemeente heel veel moeite is om dan een vertaalslag te maken die voor iedereen werkt. Natuurlijk kun je heel erg op veiligheid zitten en ja, en risicomijden. Terwijl buurtbewoners vooral een fijne plek willen waar ze aan dat water kunnen zitten en waar hun kinderen kunnen spelen, maar ook waar die jongeren kunnen hangen dus.

*Jesse Jop Jorg*

Ja, ik denk dat inderdaad die communicatie tussen overheid of gemeente en burgers echt cruciaal is. En ja, ik vind dat er tot nu toe zo weinig voorbeelden zijn, waarbij er een soort middenweg gevonden is waarbij de verantwoordelijkheid bij of waar in ieder geval het bedenken van zoiets bij beide kanten ligt. Dus dat er echt gezamenlijk over na wordt gedacht. In plaats van hier heb je een parkeervak. Ga jij maar nadenken wat jij daar wil en dan gaan inderdaad de mensen met de meeste tijd. En de mensen met de meeste kennis en zelfverzekerdheid. Die gaan daarover nadenken, terwijl de anderen dat minder hebben. Als ik denk aan sommige bureaus van mij die daar echt zo hard werken, dat ze daar echt geen tijd voor hebben, gewoon geen ja. Dat is gewoon voor hun een brug te ver om ook nog daar over na te denken, dus ja, Ik denk dat, dat zou ik als soort ideaal zien. Kan de gemeente manieren vinden om daadwerkelijk met bewoners samen na te denken?

Dat is ook wel interessant, want je hebt een beetje fases voor mijn gevoel, dus je haalt de Rebar aan, zoals die in San Francisco gewoon liet zien. Je gooit wat muntjes in een parkeerautomaat. And that Space is yours. Die 12 m<sup>2</sup> en daar een parkje van maken is natuurlijk ook heel erg. Gewoon de verbeelding aanspreken en op dit moment heb je gewoon met die parkett industrie. Dat er steeds meer kleine ontwerpbureaus zich echt specifiek gaan richten op dat stukje stad. En nu

is het volgens mij ook een beetje de fase waarin Marie misschien echt wat inspirerende en bijzondere voorbeelden kan laten zien die nog meer tot de verbeelding spreken en nog meer laten zien. Hoe zonde het eigenlijk is dat het. Voor die geparkeerde auto die 90% van de tijd stilstaat gebruikt wordt.

*Arna Mačkić*

Zit het hem ook niet heel erg in wie zich eigenaar voelt over zo'n parklet? Ik vind dat bijvoorbeeld uit Rotterdam vrij treffend, waarbij al sinds 2014 horeca ondernemers de mogelijkheid hebben om hun een deel van de parkeerplaatsen voor hun zaak daar een parklet van te maken, waardoor het terras groter wordt, hè? Dus in corona tijd is dat nog uitgebreid met dat experiment Als je nu door Rotterdam loopt, dan zie je dat ook echt nog steeds gaande is. Je ziet eigenlijk dat de horecaondernemers die natuurlijk wel een commerciële functie hebben, mensen zijn die heel erg belang hebben bij dat die parklets daar zijn. En dat de publieke ruimte op die manier prettig aanvoelt.

Rotterdam is een interessant voorbeeld, omdat als je dan kijkt naar de Nieuwe Binnenweg of de Kruiskade daar was, en is de auto nog steeds heel erg dominant. Maar ook vanuit het idee van zien en gezien worden, dus die auto is echt een manier om jezelf zeg maar tentoon te stellen. Dus inderdaad plekken maken langs de weg waar die autos rijden waar je op een terras kan zitten om daar naar te kijken. Ja, dat past zo erg bij Rotterdam.

*Jeroen Beekmans*

Praalwagens

*Jesse Jop Jorg*

En, het is ook wel interessant, dit voorbeeld gaat ook over flexibel in het jaar maken.

En, dat vind ik *in itself* gewoon heel interessant. Los van dit onderwerp vind ik al heel erg interessant dat de publieke ruimte andere functies kent. In de winter dan in de zomer. Dat kun je ook nog tot veel meer extreme vormen uitrekken, denk ik, maar die parkeerplaats *again* is weer een heel tof experimenteerveld, want in Wenen is het ook gewoon seizoensgebonden.

*Jeroen Beekmans*

Klopt, ja daar gaan de parklets een opslag van de gemeente in de winter. Als je dan dus je parklet niet meer wilt, dan biedt de gemeente hem aan aan iemand anders die ook een parklet wil, maar niet de de tijd of de kennis om er eentje te bouwen. Het is op zich wel interessant, denk ik en dan toch naar parkeerplaatsen kijken: Eigenlijk is een parkeerplaats een ultiem flexibel dingetje. Hoewel 90% van de auto's langparkeerders zijn die al langer staan dan 12 uur, maar toch en een parkeerplaats eigenlijk een heel flexibel stukje publieke ruimte. Dan is het eigenlijk heel bizar dat de regels voorschrijven dat de functie daarvan zo ontzettend vast ligt, hè? Ik ben dus ook wel benieuwd wat er gebeurt als je dus

hier in Utrecht of elders een parkeerplaats hebt? Nou ja, dus dus gaat betalen voor een parkeerplaats en er iets anders mee gaat doen. Ik weet niet hoe streng de regels hierover zijn? Weet jij dat, weten jullie dat?

*Jesse Jop Jorg*

Ik ben zelf ambtenaar geweest en ik weet zeg maar dat binnen de gemeente werken natuurlijk ontzettend veel mensen en er zijn verschillende stromingen, zeg maar die weer ook op een andere manier naar kijken. Je hebt afdeling beheer. Die is in de regel best wel conservatief, maar je hebt mensen die het beleid maken, die proberen die mensen juist heel erg aan te moedigen om dit soort gedrag te vertonen: 'Ga je maar bemoeien met de publieke ruimte. Doe maar dingen.' Weet je, dat voorbeeld wat Rebar zo uitzonderlijk maakt, is ergens ook wel weer raar. Weet je wel. Dat is inderdaad een prachtig gegeven dat je gewoon wat wat geld zeg, maar koppelt aan een aan 12 m<sup>2</sup> en *it's yours* tijdelijk, Dat is gewoon eigenlijk een heel, heel tof en grappig idee, want je hebt ook van die standaard containers van die afvalcontainers die omgebouwd zijn tot zwembad. Ja, kun je niet gewoon een zwembad-verhuurbedrijf beginnen, zodat je, zoals je die springkastelen ook hebt en dat je die gewoon neertakelt. En ja, is voor jou een dag, een weekend een week wat je wil.

*Jeroen Beekmans*

Kennen jullie het voorbeeld trouwens van Van die kunstenaar die op een gegeven moment besluit om dus wel geld in de meter te gooien en dan een parkeerplaats te claimen? Maar dan een tent in de vorm van een auto opzet waar hij in slaapt?

*Jesse Jop Jorg*

Ja precies ja, Maar dat is, het is heel erg spelen met die gedachte. Het komt allemaal voort uit dezelfde soort fascinatie. Je gooit muntjes in de automaat en Het is *yours*. Weet je, doe, doe maar gekkigheid.

*Jeroen Beekmans*

Een stukje publieke ruimte gehuurd. Ja, en nu. En nu is het van mij. En dan ook nog refereren aan die auto.

*Arna Mačkić*

Maar gaat het uiteindelijk niet gewoon om een gedragsverandering bij mensen? Ook zeg maar breder dus niet alleen maar over hoe we de publieke ruimte toe-eigen, maar meer. Ja, wat is überhaupt goed voor ons en voor het klimaat en wat voor gedragsveranderingen moeten we toepassen om dus ja op een andere manier te leven en gebruik te maken van die stad die ook beter is voor het klimaat en misschien ook beter is voor onze sociale contacten en gewoon ons überhaupt, ons sociale leven.

*Jesse Jop Jorg*

Ik vind het mooi als hele abstracte stevige noties gevat kunnen worden in iets heel simpels en in dit geval is die symboliek van deze ruimte even niet voor de auto, maar voor andere doeleinden. En precies dat weet je van oké en wat zou het dan allemaal kunnen zijn? Daar zit heel veel in, want daar zit bijvoorbeeld in van. Weet je die ruimte? Die kan ook bedoeld zijn voor de dieren, voor wateropvang. Je kunt natuurlijk ontzettend wild gaan op wat het allemaal zou kunnen zijn in plaats van dat die ruimte vrijkomt en dat dat soort van gedachten triggert. Dat vind ik er zo lekker aan. Ik vind dat Jan Gill dat heel mooi heeft gezegd dat we in een tijd leven die je zou kunnen duiden Als de renaissance van de stad waarin de auto gewoon veel minder dominant is en waarbij er dus veel meer ruimte vrij komt. Zeg maar voor de mens. Nou dat is eigenlijk het grotere plaatje en daarin kun je heel erg sturen als stad en dan heb je heel veel knoppen waar je aan kan draaien. Dus de maximumsnelheid die nu verlaagd wordt in geheel binnensteden naar 30 km per uur. De parkeernorm, en dat mensen die nu sociale huurwoningen gaan wonen voor een deel helemaal geen aanspraak kunnen maken op vergunning, omdat die gewoon dichtbijgelegen is bij een ov-knooppunt. Nou en zo heb je nog heel veel andere knoppen waar je aan kan draaien.

*Jeroen Beekmans*

Ik wil even Rafaella nog erbij halen, want die zegt ook dat in de idee ontwikkeling voor haar parklet ze in de eerste instantie heel veel weerstand voelde vanuit de bewoners van haar van haar appartementencomplex. Boze burens die helemaal niet zagen zitten dat zij dat zij die parklet begon. En dat vind ik ook wel interessant, dan wordt ineens een discussie over wat wat een parkeerplaats moet zijn wordt ineens wel wordt ineens op straatniveau gevoerd, hè direct?

*Telefoongesprek met Rafaella*

"It is quite weird how People can react to think like that. Because most people react really positive. But some people Yes, I know you are some of the people that were mad at us, because of the parking lot or because we did not ask them before that. But after the first year they did. So I can say we won."

*Jeroen Beekmans*

Het klinkt bijna als een oorlog die Je moet winnen, zo van cultuur oorlog over een parkeerplaats moet zijn. Volgens mij moeten dat ook ook weer niet zijn.

*Jesse Jop Jorg*

Maar ik heb ook veel voorbeelden van mensen die voor wie het juist heel makkelijk was en die er verbaasd over waren, hoe makkelijk het eigenlijk was om die handtekeningen te verzamelen. Maar wat ze daarbij zegt, Rafaella, dat het na verloop van tijd de situatie anders maakt. Dat is heel interessant, want dat is precies wat in heel veel van dit soort gevallen die gaan over auto's, steeds weer de kop op doen. Dus ook bij winkelstraten waar veel auto's komen. Al die winkeliers zijn in eerste instantie vaak tegen de mogelijkheden voor die auto's minder

maken, maar als het gebeurt, is vaak de omzet, die gaat omhoog, omdat het gewoon een fijnere omgeving is om te winkelen. En datzelfde gegeven zie je constant weer, dus het beleefbaar maken en mensen ook in laten zien van hé, ik was toen tegen, maar nu maak ik er gebruik van. Dat is echt een ervaring, zeg maar die je echt meeneemt in het kijken naar de toekomst.

*Jeroen Beekmans*

In Zuid-Korea in Sonchon stad. Daar zijn ze een aantal jaar geleden heel rücksichtslos experiment gedaan, hè? In een wijk van die stad hebben ze 1500 auto's van straat gehaald voor een maand lang dus gewoon was verboden voor auto's. Die hele wijk was afgegrensd eigenlijk. En wat ik eigenlijk wel leuk vind aan wat dat heeft opgeleverd eigenlijk, is door een steen in de vijver te gooien, merk je dat er nog steeds blijvende resultaten zijn, dus dus vandaag de dag zijn er nog steeds heel veel van die straten autovrij. Geen parkeerplaatsen en de limiet is overal naar beneden gebracht, is 30 km per uur geworden. Er zijn nog steeds autoloze weekenden. En wat ik ook wel een hele toffe interpretatie van de nieuwe regels vind, is dat bewoners door de gemeente werden gestimuleerd om hun parkeerplaats voor de deur in te ruilen. En in ruil daarvoor en die parkeerplaats of die auto die werd aan de rand van de stad gezet.

In ruil daarvoor kregen ze gratis deelfietsabonnement, dus dan is dan is er ook iets wat wat ze ervoor terugkrijgen. Ik denk dat hè, misschien ook wel, soms door iets heel, heel radicaals te doen, door één kant heel erg op te schieten. Merk je ook dat er bepaalde dingen blijven hangen, hè?

*Arna Mačkić*

Wat ik zelf bijzonder vind aan dat voorbeeld van Korea is, het is natuurlijk heel radicaal, maar ik vind het wel mooi dat bewoners er dan iets voor terugkrijgen en ik denk dat dat heel erg nodig is om juist wel die gedragsverandering in gang te brengen. Want hoe zorg je er dan voor dat mensen dus minder afhankelijk zijn van die auto, dat ze deelauto's hebben, dat ze kunnen fietsen, dat openbaar vervoer beter beschikbaar is of bereikbaar is en dat het ook betaalbaar is. Dat is ook belangrijk Als ik een soort toekomstbeeld zou hebben, dan zou ik het liefst willen dat de overheid, met inderdaad al die lessen die we kunnen leren uit ja wat burgers zelf hebben gedaan en alle initiatieven, gaat nadenken hoe we dus een soort transformatieperiode in gaan. En hoe kunnen we dus langzaam aan bepaalde dingen gaan veranderen en in de gebouwde omgeving dus publieke ruimte, maar tegelijkertijd, hoe kun je mensen minder afhankelijk maken van de auto? En dat betekent dat buurten eigenlijk toch ook heel erg moeten gaan veranderen.

*Jeroen Beekmans*

Even kijken, dit gaat natuurlijk over de regels, hè? Hoe kunnen overheden sturen aan de knoppen van regelgeving of regels om een een het autogebruik te ontmoedigen of een nieuwe, een nieuwe verstandhouding tussen stelling en openbare ruimte tot stand te brengen? Kennen jullie nog van die interessante

voorbeelden die we hier niet moeten missen, die de moeite van het vermelden waard zijn?

*Jesse Jop Jorg*

Wat ik heel interessant vind, is dat er in Utrecht een 2% regeling bestaat. Dat betekent dat per parkeerrayon 2% van de parkeerplaatsen getransformeerd kan worden. Dus dat gebeurt een à twee keer per jaar en dan wordt er een parkeerplaats getransformeerd in bijvoorbeeld een mooie tuin waar je ook kan zitten of in een soort van parklet die je echt nog meer bestemd is. Zelfs een ontmoetingsplek. Maar dat gebeurt eigenlijk best wel weinig, ondanks dat mooie aanbod, waarbij financiering ook niet eens zo'n heel groot probleem is.

*Jeroen beekmans*

Dus Utrecht heeft eigenlijk een TYPE regeling, zoals in Wenen, kun je zeggen.

*Jesse Jop Jorg*

Nou, het heeft een hele mooie voedingsbodem, maar als het gaat over die communicatie, dan is er weer echt een wereld te winnen. En dat gaat, zeg maar. Dat heeft te maken met. Aan de ene kant, zeg maar hoe je überhaupt die regeling presenteert en wat voor informatie die beschikbaar is.

*Jeroen Beekmans*

Want hoe kan ik die vinden op de website van de gemeente?

*Jesse Jop Jorg*

Of nou, je ziet, zeg maar wel dat er parkeerrayons zijn en dat er een mogelijkheid is. En vervolgens heb je een mailadres, maar dat is het zo'n beetje. Dus die handreiking is wel heel beperkt. Laat staan zeg maar dat je echt meteen aan de slag kunt. En weet je dat je verbeelding kan laten spreken of dat je een tool hebt waarin je zoals in Wenen bestaat, dat je je precies prikkelt. Als je dat loslaat, dan denk ik dat je er in Utrecht veel meer resultaten uit kunt halen en dat die 2% regeling dus veel meer aanzet, zeg maar tot daadwerkelijke transformatie en dat is dat voorbeeld in Barcelona. Dat is ook heel treffend, dus je hebt daar die hele typische grit waarin ook de auto straten zeg maar heel dominant zijn en jammer van die hele kleine hoekjes. Zeg maar van vierkante. Hoe heet dat Arna?

*Arna Mačkić*

Super block.

*Jesse Jop Jorg*

Maar zo'n vierkant blokje, hoe heet dat gesloten bouwblok?

Dat je er gewoon 9 van die blokjes pakt en die dan zeg maar, super autoluw maakt nou en Als je dan de beelden ziet wat dat dan ineens van plekken worden, Dat is echt ongelooflijk. Dat vind ik een van de beste voorbeelden zeg maar waarin je dat verschil zeg maar zo heel zichtbaar en voelbaar kan maken bij bij

Pontevedra, een stad in Noord Spanje. Daar is echt al heel lang geleden besloten, zeg maar om een heel groot deel van de binnenstad helemaal autovrij te maken en daar is echt nou ja, met heel erg veel visie toegewerkt naar een stad die echt heel anders voelt en waar mensen ook op een punt staan dat ze zich anders gaan gedragen dat er gewoon minder hard gesproken wordt, is door een journalist ervaren dat de mensen in het algemeen minder hard spreken. Omdat het auto geluid zeg maar veel minder dominant is. Ja, dat soort verschijnselen en dat mensen minder haast ervaren. En weet je dat soort dingen die je pas ervaart als het inderdaad in een vergevorderd stadium zit, die zijn wel echt buitengewoon interessant.

*Arna Mačkić*

Zo'n wijk als molenwijk in Amsterdam Noord, waar je allerlei flats hebt van zo'n 12 verdiepingen waar ook een soort parkeertorentjes tussen staan, dus alle auto's die zijn daarin geparkeerd aan niet op straatniveau, waardoor je alleen maar groen hebt overal om je heen aan alle kanten met fietspaden er doorheen en voetpaden. En ja, Dat is zo'n fijne publieke ruimte.

*Jeroen Beekmans*

Heel veel van dat soort wijken, want Molenwijk stond symbool of was de blauwdruk voor de Bijlmer, hè? En ook in een wijk als Overvecht zie je dat ook wel weer. Heel veel investeringen worden gedaan om juist die gescheiden verkeersstromen weer eigenlijk strak te trekken, hè of plat te maken dat mensen dat ze elkaar weer tegenkomen.

*Arna Mačkić*

En ik heb zelf in Zoetermeer in zo'n wijk gewoond, met de flats van 12-13 verdiepingen ook een beetje Bijlmerjaren 80 structuur, maar daar had je gewoon enorme parkeerplaatsen. Inderdaad voor de flat dus aan de voorkant had je parkeren, aan de achterkant had je groen. Maar ja beide was eigenlijk van niet zo'n heel goed niveau, maar Als je dan besluit van ja, alles is groen, dan moet je dus ook dat groen gaan inrichten en er over na gaan denken van hoe wat voor type groen is dat dan en wat kan je daar dan doen? En dat vind ik nu in molenwijk echt super goed gelukt.

*Jeroen Beekmans*

Wat hebben we nodig om zo'n situatie als in Wene, n om die voor elkaar te krijgen in een stad als Utrecht, hoe, hoe, hoe zorgen we?

*Arna Mačkić*

Daarvoor zou het goed zijn als een gemeente heel duidelijk een doel zou stellen van waar willen we heen tot 2030 of 40 of 50 en dan vervolgens dus gaat uitzoeken. Hoe, hoe staat het ervoor in verschillende buurten? Wat is daar nodig om zo'n proces zeg maar gang te zetten.

Ik denk ook wat Jesse zegt al die voorbeelden ja, gebruiken het, zet ze in. Maar ook heel duidelijk, ja, bijna campagne voeren. Mensen gaan uitleggen waarom het belangrijk is en en gesprekken aangaan op welke manier dat mogelijk zou kunnen zijn. Maar ik denk dat je de gemeente echt een heel duidelijk doel moet stellen. En ik denk dat dat ook nodig is, want We moeten ook echt wel naar een toekomst waarin die auto heel minimaal aanwezig is en dan moet je duidelijke keuzes maken.

*Jesse Jop Jorg*

En, eigenlijk moeten we juist nu daar nog duurder heel erg op inzetten, want over 10 jaar of zo is een heel groot deel van de auto-arsenaal elektrisch en vervalt een van de belangrijke argumenten. Om die auto minder dominant te maken en wordt het verhaal moeilijker om te vertellen. Ja, nu is dat nog veel makkelijker.

*Arna Mačkić*

Precies ja ja zeker dus ja.

*Jeroen Beekmans*

Arna, Jesse, mag ik jullie hartelijk bedanken voor jullie aanwezigheid voor dit fijne gesprek?

*Outro*

Je luisterde naar Algoritme van de Stad. Een podcast van RAUM. Vond je het interessant? Geef sterren, deel het op je socials en check vooral ook onze andere afleveringen in je favoriete podcastapp of ga naar onze website [raumutrecht.nl](http://raumutrecht.nl).

Wil je op de hoogte blijven? Abonneer je dan op de podcast of word lid van de nieuwsbrief van RAUM. En heb je zelf ideeën voor nieuwe afleveringen of wil je graag experimenteren met regels? Mail ons op [info@raumutrecht.nl](mailto:info@raumutrecht.nl)

Algoritme van de Stad kwam tot stand door onze fijne partners Stimuleringsfonds voor Creatieve Industrie en Coöperatiefonds Berlijnplein. Dank voor het luisteren.