Inleiding:
de stad op mensenmaat

Je stapt de deur uit zonder plan. Je wilt gewoon even wandelen, een blokje om, wat frisse lucht. Aan het eerste kruispunt twijfel je. Links ben je sneller thuis, maar toch ga je naar rechts. Die straat voelt aangenamer. Waarom precies, weet je niet.

Even verder vertraag je op een plein. Aan een andere straathoek stap je vanzelf wat sneller door. Misschien kijk je nog even achterom. Niemand heeft je gezegd wat je moet doen en nergens hangt een bord dat je de weg wijst. Toch pas je onderweg je gedrag aan.

Dat is hoe een stad werkt.

Veel van die keuzes maken we zonder erbij stil te staan. Ze bouwen voort op wat we onderweg hebben meegemaakt: een straat waar we ons prettig voelden, een plein waar we liever niet alleen waren, een opmerking die bleef hangen of die donkere doorgang waar we automatisch een tandje bijstaken. Al die ervaringen vormen gaandeweg een soort mentale blauwdruk die we meenemen naar nieuwe plekken. Hij helpt ons inschatten waar we ons op ons gemak voelen, waar we opletten en wanneer we ons gedrag aanpassen.

Maar ook de plek zelf geeft op elk moment signalen af. Een bankje, een boom, een open zicht, een smalle doorgang of een drukke groep mensen kan uitnodigen, afremmen of ervoor zorgen dat we onze route veranderen. We denken graag dat we zelf onze weg door de stad kiezen, maar onderweg worden we ongemerkt bijgestuurd door wat we zien, horen en voelen.

Publieke ruimte is altijd een beetje mysterieus. Achter elke straat, elk plein en elk park zitten keuzes over ontwerp, inrichting en beheer. Hoe een plek uiteindelijk wordt gebruikt en beleefd, wordt nooit volledig aan de tekentafel bepaald. Een plek kan zelfs mee veranderen met het uur van de dag, met de mensen die er zijn en met wat zij van elkaar verwachten. Een leeg plein op maandagochtend is niet dezelfde plek als datzelfde plein op vrijdagavond. De stenen zijn dezelfde, maar wat er mogelijk, normaal of prettig voelt, kan helemaal anders zijn.

Voor steeds meer mensen speelt een groot deel van dat dagelijkse leven zich af in een stedelijke omgeving. Vandaag woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden en volgens de Verenigde Naties zal dat aandeel tegen 2050 oplopen tot bijna zeventig procent (UN DESA, 2018). Verstedelijking is dus al lang geen toekomstscenario meer.

Ook Vlaanderen behoort tot de sterk verstedelijkte regio's van Europa. De stad stopt hier al lang niet meer aan de stadsgrens. Bebouwing, dorpskernen, stadsranden en infrastructuur lopen op veel plaatsen in elkaar over. Wanneer ik in dit boek over 'de stad' spreek, bedoel ik die stedelijke omgeving dan ook in brede zin, van stadscentrum tot stadsrand en de meer verstedelijkte gemeenten daartussen.

Tegelijk zullen mensen dichter bij elkaar wonen en de beschikbare ruimte steeds meer moeten delen. Publieke ruimte is een van de weinige plekken waar heel verschillende leeftijden, gewoontes, ritmes en

behoeften elkaar tegenkomen. Vaak gaat dat zonder problemen, soms met wat meer moeite. Zeker wanneer ruimte schaarser wordt, is het niet evident om voor al die verschillen plaats te maken. De kwestie is dus niet óf we in steden zullen leven, maar vooral hoe we er samen willen leven.

De manier waarop we steden inrichten, is doorheen de geschiedenis sterk veranderd. Middeleeuwse steden groeiden vaak organisch rond markten, kerken en pleinen. Wonen en werken waren er sterk verweven met het leven op straat. Met de industrialisering kwamen hygiëne, orde en controle sterker op de voorgrond. Later kreeg het modernistische denken steeds meer invloed. Efficiëntie, functiescheiding, verkeersdoorstroming en schaalvergroting werden belangrijke uitgangspunten. Wonen, werken, recreatie en mobiliteit kregen elk hun eigen plek. De stad werd steeds meer georganiseerd als een systeem en minder bekeken als een plek waar mensen hun dagelijkse leven leiden.

Kritiek op dat modernistische model is niet nieuw. Jane Jacobs waarschuwde al in 1961 dat stedelijke vitaliteit niet ontstaat uit abstracte planning, maar uit dichtheid, diversiteit en menselijke interactie (Jacobs, 1961). Jan Gehl benadrukte later dat steden eerst moeten worden ontworpen voor mensen en pas daarna voor auto's of iconische architectuur (Gehl, 2010). Zijn observaties in Kopenhagen toonden hoe kleine ingrepen zoals bredere voetpaden, bankjes en autoluwe zones een kettingreactie kunnen veroorzaken in sociaal gebruik en verblijfsduur.

Vandaag duikt die menselijke maat vaak op onder de noemer *leefbaarheid*. We spreken over leefbare buurten, straten en steden. Hoewel het begrip zelf moeilijk scherp af te bakenen is, wordt het vooral interessant wanneer we het terugbrengen naar het dagelijkse leven. Kun je gemakkelijk naar school, werk of de winkel? Kan een kind zelfstandig buiten spelen of alleen de fiets nemen naar school? Is er een plek om even te zitten wanneer wandelen moeilijker wordt? Kun je afspreken met vrienden zonder iets te moeten kopen? En kun je ergens ook gewoon zijn?

Leefbaarheid zit voor mij dus niet in één grote kwaliteit van een plek, maar in de optelsom van veel kleine dingen die het dagelijkse leven makkelijker, aangenamer of vrijer maken. Een omgeving kan daarin veel mogelijk maken, maar evengoed drempels opwerpen die we pas merken wanneer ze ons in de weg zitten. Een stad kan op papier uitstekend functioneren en toch veel vragen van mensen die niet passen bij de gebruiker waarvoor ze ooit werd bedacht.

Zo bekeken is leefbaarheid geen extraatje dat we aan een stad kunnen toevoegen wanneer de basis op orde is. Het is de basis zelf: de mogelijkheid om er een goed dagelijks leven te leiden. Veiligheid, inclusie, vrijheid, ontmoeting, gezondheid en rechtvaardigheid maken daar deel van uit. En uiteindelijk komen veel van de thema's samen in de vraag: welke kwaliteit van leven maakt een stad mogelijk, en voor wie?

Wat we van een leefbare stad verwachten, verandert bovendien mee met de tijd. Nieuwe uitdagingen stel-

len andere eisen aan de ruimte waarin we leven. Een veranderend klimaat vraagt om meer groen, schaduw en ruimte voor water, maar ook om buurten waar voorzieningen dichtbij zijn en mensen minder afhankelijk zijn van de auto. Door de vergrijzing worden veilige en comfortabele routes, rustplekken en bereikbare voorzieningen belangrijker. En naarmate ongelijkheid groeit, worden plekken waar je kan komen, tijd kan doorbrengen en onder de mensen kan zijn zonder dat daar een prijskaartje aan hangt steeds belangrijker.

Een toekomstbestendige stad moet dus meer kunnen dan efficiënt functioneren. Ze moet plaats bieden aan verschillende mensen, ritmes en levensfasen. Daarvoor volstaat het niet om te kijken naar wat we bouwen of waar we iets inplanten. We moeten ook begrijpen wat een omgeving met mensen doet.

We denken gemakkelijk dat de manier waarop iemand zich door de stad beweegt vooral het resultaat is van individuele keuzes. Maar als dat zo eenvoudig was, zou een concept als nudging weinig zin hebben. Het feit dat gedrag verandert wanneer we iets in de omgeving veranderen, laat zien hoe gevoelig we zijn voor wat er rondom ons gebeurt. Voor mij was dat ooit de weg naar een bijkomende opleiding omgevingspsychologie.

Architectuur en stedenbouw kijken vooral naar hoe ruimte wordt ontworpen en vormgegeven. De omgevingspsychologie kijkt vanuit de andere richting: wat doet die ruimte met de mensen die er gebruik van maken?

Die invloed zit evengoed in de mensen die een plek met ons delen. Door een plek te gebruiken, pikken we op wat er normaal is, wat er van ons wordt verwacht en wat we misschien beter niet doen. Veel van die regels staan nergens geschreven. We leren ze door te kijken naar anderen, door reacties die we krijgen en door wat we eerder hebben meegemaakt. Alleen krijgt niet iedereen onderweg dezelfde boodschappen mee.

Dat zie je al wanneer je naar verschillende generaties kijkt. Een plein betekent iets anders voor een kind dan voor een tiener, een ouder of iemand van tachtig. Doorheen ons leven veranderen onze mogelijkheden, ervaringen en de vrijheid die we krijgen. Een kind leert hoe ver het alleen mag gaan, een tiener merkt waar rondhangen wordt getolereerd en op latere leeftijd kan een gebrek aan rustpunten bepalen hoe ver je nog komt. Dezelfde plek kan daardoor doorheen een mensenleven iets heel anders betekenen.

Gender speelt daar eveneens in mee. Jongens en meisjes groeien nog altijd op met andere verwachtingen over hoe ze zich horen te gedragen, hoeveel vrijheid ze krijgen en welke ruimte ze mogen innemen. Dat begint vaak heel vroeg en zie je later terug in de keuzes die mensen maken, de plekken waar ze graag komen en hoe vrij ze zich daar voelen.

Wat vrouwen en meisjes op een plek ervaren, zegt daarmee ook iets over de plek zelf. Bij Engbersen en Voogd (2005) vond ik daar een treffend beeld voor: vrouwen als de otters van de publieke ruimte. Een otter is niet meteen het dier waarmee ik mezelf spon-

taan zou identificeren, maar het beeld zegt verrassend veel.

Otters vind je vooral waar de omstandigheden goed genoeg zijn om te leven en te blijven. Hun aanwezigheid zegt daardoor iets over de kwaliteit van het ecosysteem. Op een vergelijkbare manier kan de aanwezigheid van vrouwen en meisjes iets vertellen over een publieke plek. Voelt de plek veilig? Vind je er gemakkelijk je weg? Kun je er comfortabel verblijven? Heb je het gevoel dat je er mag zijn?

Een plek die op dat soort vragen goed scoort, werkt vaak ook beter voor kinderen, ouderen en andere mensen die hogere eisen stellen aan veiligheid, toegankelijkheid of comfort. De ervaringen van vrouwen en meisjes zijn uiteraard geen maatstaf voor ieder-



Figuur 1. Meisjes als spiegel van de publieke ruimte.

een, maar wel een interessante lens om naar publieke ruimte te kijken.

Die lens vernauwt onze blik niet. Ze vestigt de aandacht op zaken waar we anders gemakkelijk aan voorbijgaan. Want tussen hoe een plek bedacht is en hoe mensen haar werkelijk gebruiken, valt ontzettend veel te ontdekken.