Gemeente Amsterdam

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van -

Nummer	-
Directie	Verkeer en Openbare ruimte
Van	Moeskops
Datum	29 januari 2024
Portefeuille	Openbare ruimte en Groen
Agendapunt	-

Onderwerp

Instemmen met het initiatiefvoorstel Gastvrije Openbare Ruimte van het lid Moeskops

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

I. In te stemmen met genoemd initiatiefvoorstel
II. het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
1. het concept van een "gastvrije architectuur" verder te definiëren en integraal onderdeel te maken van de inrichting van onze openbare ruimte;
2. een standaard toetsmoment op "gastvrijheid" in de procedures van het beoordelen van een inrichting op te nemen;
3. te investeren in het ontwerpen van menselijke en toegankelijke plekken waar iedereen zich welkom voelt;
4. maak vrouwen en meiden de graadmeter bij de (her)inrichting van de openbare ruimte en betrek deze groep bij (her)inrichting van de stad;
5. zorg voor een uitwisseling met het Frauenbüro uit Wenen om ideeën uit te wisselen voor een inclusievere inrichting voor onze stad.
6. bij aankoop van straatmeubilair voor de openbare ruimte in te zetten op gastvrije varianten van straatmeubilair en inrichtingselementen;
7. een inventarisatie van verschillende vormen van "hostile architecture" (vijandige architectuur) aan de stadsdelen op te vragen en in gezamenlijkheid met alle stadsdeelbesturen een gerichte aanpak op te stellen om 'hostile architecture' te weren en te vervangen.

Wettelijke grondslag

artikel 147a, lid 1 van de Gemeentewe

Inhoudsopgave

Inleiding 2
Een gastvrij buiten: meer dan toegankelijk voor de standaardmens 3
Meiden zijn de otters van de openbare ruimte 5
Baas over eigen blaas in internationale context 5
Gastvrije inrichting voor vrouwen en dus iedereen 7
Trage mobiliteit 7
Inclusief groen 8
Gastvrij straatmeubilair 9
Conclusie 11

Initiatiefvoorstel

Inleiding

Het café, de school, het werk: overal ontmoeten we mensen die op ons lijken of die we zelf hebben uitgekozen. In Amsterdam lopen we het risico dat we meer langs elkaar gaan leven. Alleen buiten, in onze openbare ruimte, is er de mogelijkheid van de toevallige ontmoeting. Een gesprek op een bankje in het park, iemand even helpen met de juiste dienstregeling in het bushokje of al wandelend elke ochtend dezelfde buurman tegenkomen. Dwarsverbanden, eenzaamheidsbestrijding en sociale cohesie: buiten liggen kansen.

Helaas maakt de gemiddelde Amsterdammer steeds minder gebruik van de openbare ruimte. Nog maar 10 procent van de kinderen speelt vaker buiten dan binnen, terwijl dat bij onze ouders nog 65% was. Zowel kinderen als ouders ontmoeten elkaar hierdoor niet of nauwelijks meer en blijven in hun sociale bubbel. Men voelt zich minder veilig in het verkeer, met name op de fiets en lopend[1]. Met als bijkomend gevolg dat we ook vaker de keuze maken om in de auto te stappen. Gezondheidseffecten worden hierdoor ook zichtbaarder, zoals de toename van obesitas onder jongeren tussen 18 en 25 jaar [2]. Ook zorgt de ongastvrije sfeer van sommige plekken voor een minder uitnodigende openbare ruimte. "Hostile architecture" is hier een goed voorbeeld van, dat als doel heeft bepaalde groepen mensen te weren van bepaalde plekken in de openbare ruimte[3].

Het CBS toont aan dat de woonomgeving, en vooral de sociale binding daarmee, een nóg belangrijkere rol voor onze tevredenheid lijkt te spelen dan bijvoorbeeld tevredenheid over de woning

[1] https://www.trouw.nl/binnenland/amsterdammer-voelt-zich-onveilig-op-de-fiets-maar-een-helm-dragen-nou-nee~b2bc9998/
[2] https://www.ad.nl/gezond/overgewicht-onder-jongeren-neemt-toe-voor-elk-kind-en-diens-gezin-plan-op-maat-maken~a1104641/
[3] https://www.parool.nl/wereld/een-bankje-waar-je-net-niet-lekker-op-zit-het-zou-verboden-moeten-worden-vinden-de-groenen-in-keulen~be4d7f89/

zelf.[4] We leven in een stad waar we steeds eenzamer worden en we vooral mensen uit onze eigen sociale bubbel ontmoeten[5]. Bij inrichting van een nieuwe weg, buitelen we over elkaar heen om de verschillende "normen" zo goed mogelijk te laten passen, een aantal meter voor de auto, een verplicht plekje voor het groen en ruimte voor een speeltuintje. Levert een stapeling van normen echter een plek op die Amsterdam verdient? De openbare ruimte zou fijn en gastvrij voor iedereen moeten zijn. Hoe kunnen we dit tij keren en ervoor zorgen dat we elkaar wél weer buiten ontmoeten? Kortom: hoe maken we de openbare ruimte weer een plek voor ontmoeting en fijn verblijf *voor iedereen*?

In dit voorstel benoemen we een aantal ideeën om de openbare ruimte van Amsterdam gastvrijer te maken, die vind je echter niet direct terug in de beslispunten, want uiteindelijk gaat het erom dat stedelijk ontwerp in het proces de stap zet om even achterover te leunen en te kijken, bevordert ons uiteindelijke ontwerp menselijke ontmoeting oftewel is het ontwerp daadwerkelijk gastvrij?

Een gastvrij buiten: meer dan toegankelijk voor de standaardmens

Ruimtelijke ordening is ontworpen voor de 'standaardmens' of 'genderneutraal'. In praktijk betekent dit een gezonde witte heteroseksuele man. Dit komt doordat die groep van oudsher alle publieke- en besluitvormingsposities innamen. Dat kunnen we ze amper kwalijk nemen; intersectioneel inzicht was er nog niet. Dat de openbare ruimte niet even gastvrij is voor iedereen ligt aan een gebrek aan informatie over ervaringen en behoeftes van iedereen behalve de voornoemde groep[6].

De consequenties van een ongastvrije openbare ruimte zijn groot.Deels is dat een gevolg van omgangsvormen en cultuur, echter willen wij in dit voorstel duidelijk maken dat juist fysieke inrichting de sociale welzijnscomponent van de openbare ruimte kan vergroten.

Het is een verdrietig feit dat niet iedereen zich even welkom voelt in onze openbare ruimte. Vooral vrouwen, meiden en leden van de lhbtiq+-gemeenschap worden regelmatig geïntimideerd op straat. Van de Nederlandse vrouwen voelt 44% zich onveilig in het openbaar[7].

Vrouwen blijven vervolgens vaker binnen dan mannen, waardoor ze ook beweging vermijden. Alleen voor die doelgroep al reden om onze openbare ruimte eens onder de loep te nemen. Of zoals

[4] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/01/tevredener-met-het-leven-bij-sterkere-binding-met-buurt

[5] https://www.parool.nl/amsterdam/amsterdammer-zit-nog-even-vast-in-eigen-sociale-bubbel-kans-op-polarisatie~bf565427/
[6] https://decorrespondent.nl/12496/ik-zie-ik-zie-wat-jij-niet-ziet-hoe-de-onzichtbaarheid-van-de-vrouw-de-wereld-vormt/d8fd45ea-4c91-02c4-11cf-8da7d1f72c26
[7] https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/veiligheid/aanpak-straatintimidatie/

de Verenigde Naties het verwoordt: "Community infrastructure and social spaces reduce women's isolation and empower women and girls to participate".[8]

Uit onderzoek blijkt ook dat lesbische, homoseksuele en biseksuele Amsterdammers relatief vaak te maken hebben met straatintimidatie (54 procent)[9]. Ook mensen met een duidelijk religieuze uiting als hoofddoek of keppel en mensen met een beperking ervaren intimidatie in de openbare ruimte. Zwarte mensen of mensen van kleur worden vaker argwanend bekeken, ondervraagd over hun aanwezigheid of erger[10]. Dit maakt dat de openbare ruimte voor mensen niet op dezelfde manier ervaren en gebruikt wordt.

Toegankelijk betekent dat je ergens doorheen kan bewegen, gastvrij is dat je er ook graag wilt zijn.

Op het voor de hand liggende snijvlak van omgangsvormen en inrichting is er in Amsterdam nog veel te winnen als het aankomt op fysieke toegankelijkheid van openbare plekken voor mensen met een beperking. Er wordt nog veel gebouwd voor een bepaalde fysicaliteit: iemand van gemiddelde lengte, met goed zicht, op twee benen[11].

Vaak is het geen bewuste keuze van (gebieds)ontwikkelaars om de stad in te delen aan de hand van de wensen van één specifieke groep, zeggen onderzoekers. Het ligt eerder aan een gebrek aan kennis over de wensen van anderen dan witte heteroseksuele mannen bij de inrichting van de openbare ruimte. Kortom, in het ontwerpen van de openbare ruimte moeten we een intersectionele lens gaan gebruiken.

Hiervoor hebben we informatie nodig over de ervaringen en behoeftes van Amsterdammers. Christina Criado beschrijft in haar boek *Invisible Women* wat de rol van volledige data is op de leefwereld van vrouwen. Zorgen dat je dataset een compleet beeld geeft is cruciaal in het ontwerp van een openbare ruimte die niet uitgaat van slechts een enkele doelgroep.

---

[8] https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/Gender%20Equal%20Cities%20Report%202019.pdf
[9] https://www.parool.nl/amsterdam/nog-steeds-heeft-driekwart-van-de-jonge-vrouwen-in-amsterdam-last-van-straatintimidatie~bb4be2ca/
[10] L, Kern. Feminist City. p. 94
[11] https://www.parool.nl/ps/trappen-zonder-leuning-schuine-wanden-kinderkopjes-rolstoelers-en-blinden-hebben-het-vaak-zwaar-in-openbare-gebouwen-zeggen-deze-architecten~bfgd840b/

Meiden zijn de otters van de openbare ruimte

Volgens universitair docent Karin Voogd en professor sociologie Radboud Engbersen zijn meiden de otters van de stadsecologie[12]. Net zoals de otter wordt gezien als de ultieme indicator voor kwalitatief goed rivierwater, zo zijn meiden de ultieme indicator voor een kwalitatief goede openbare ruimte, omdat zij pas buitenspelen als een ruimte veilig en uitnodigend is.

Waar meiden zijn, is het dus goed toeven. In andere woorden: als de openbare ruimte prettig gemaakt wordt én toegankelijk is voor vrouwen en meiden, hebben eigenlijk alle groepen het natuurlijkerwijs fijn in de openbare ruimte. En door te streven naar veel meiden op straat, zorgen we daarmee dus voor ontmoeting op straat. Gastvrij voor meiden is gastvrij voor iedereen.

Buitenvoorzieningen voor jongeren zijn vaak meer op jongens gericht dan op meiden. Voetballen, krachttraining en pannaën bijvoorbeeld, zijn typische jongensactiviteiten waar ook meiden van kunnen genieten, maar door hen in mindere mate worden uitgeoefend.

Behalve dat vrouwen de openbare ruimte op een andere manier ervaren, bewegen ze zich ook anders door de openbare ruimte. En die ruimte is daar niet op ingericht. Zo maken ze bijvoorbeeld meer gebruik van het openbaar vervoer en lopen en fietsen ze meer dan mannen en jongens, die weer meer autorijden.

In grote steden is het grootste deel van de openbare ruimte echter bestemd voor de auto. Door soortgelijke verhoudingen opnieuw in evenwicht te brengen, wordt het delen en gebruiken van de openbare ruimte gelijkwaardiger én trekt het de rest van de gebruikers aan.

749 jaar is Amsterdam heteronormatief mannelijk ingericht, dat moet principieel in balans gebracht worden. Zoals uit het onderzoek van Voogd en Engbersen volgt, is dat een gastvrij buiten voor meiden, een gastvrije omgeving voor iedereen is. Terwijl andersom, met een andere groep als dominante leidraad, dat niet zo is. Ons voorstel is daarom om vrouwen en meiden de graadmeter te maken bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in de stad. Er zijn geen verliezers in een stad die op die manier wordt ingericht.

Baas over eigen blaas in internationale context

Als D66 hebben we veelvuldig gepleit voor meer toegankelijke openbare toiletten, want als er een duidelijke manier is om iemand naar binnen te jagen, is het de onmogelijkheid om naar de wc te gaan.

In 2017 maakte Geerte Piening zich onsterfelijk door haar boete voor wildplassen aan te vechten met het argument dat ze geen keuze had, en dat terwijl mannen in de Leidseplein omgeving de keuze hebben uit menig plaskruis. Ilana Rooderkerk lanceerde het initiatiefvoorstel "Baas over

[12] Kom naar buiten! Radboud Engbersen, Karin Voogd, Erasmus Universiteit.

eigen Blaas" om de achterstand van Amsterdam op andere steden in te lopen. Amsterdam had maar 1 openbare wc per 10.000 inwoners. Ter vergelijking hebben Parijs en Londen er 1 op 5500 inwoners.

Voldoende openbare wc's is de eerste stap naar een eerlijkere en meer gastvrije openbare ruimte. Buiten de landsgrenzen is veel inspiratie te vinden voor vervolgstappen.

Ook in Wenen zijn ze begonnen met voldoende genderneutrale openbare toiletten. Deze genderneutrale openbare toiletten echter niet altijd alleen toiletten – nee, het zijn ervaringen. Neem bijvoorbeeld een toilet in Ottakring – hier ontgrendel je voor 50 cent een kleine bosoase midden in de stad, compleet met vogelgezang en afbeeldingen van bomen.[13] Een wc als een plek waar je je welkom voelt.

In Wenen houdt het zelfs niet op bij de inrichting van de openbare ruimte. De gemeentelijke dienst het Frauenbüro, heeft "gender mainstreaming" verder gebracht in al het stedelijk ontwerp. Bij het bouwen van woningen wordt er bijvoorbeeld nagedacht over de zichtlijnen vanuit de ramen die meer sociale controle op straat te creëren.

Het Einsiedlerpark en St.-Johann-Park waren de eerste parken die onder regie van het Frauenbüro geheel aangelegd werden met de behoeften van vrouwen en meiden voorop. In alle fasen van het project werden meerdere doelgroepen actief betrokken: inwoners van alle leeftijden en categorieën, stedenbouwkundigen, sociologen(s) en lokale beleidsmakers. Maar door vrouwen en meiden voorop te zetten, zijn twee inclusieve en succesvolle parken gecreëerd.

Ook andere steden hebben - met succes - ingezet op een prettige en inclusieve stedelijk omgeving. Zo heeft de stad Malmö (Zweden) de meiden van een wijk betrokken bij de heraanleg van een openbaar sport- en recreatieterrein. De meiden brachten nieuwe ideeën aan om het aanbod van sportieve activiteiten en bijbehorende faciliteiten -zoals wc's- bij te sturen zodat ze niet alleen tegemoetkwamen aan de voorkeur van jongens. Dergelijke projecten zijn ook elders uitgevoerd, zoals in Bordeaux. En Make Space for Girls laat zien dat parken en publieke ruimtes -van Myanmar tot Stockholm- die met dit inclusieve principe in het hoofd worden ontworpen ook niet duurder zijn.[14]

Soms zit het niet alleen in de fysieke inrichting van de stad. Zo gaan vrouwen vaak vroeger op pad dan mannen; de kinderen moeten nog voor de reguliere werktijd naar school of opvang gebracht worden. En aangezien de zorgtaak nog altijd meer bij vrouwen ligt, gebruiken zij eerder de infrastructuur. Stockholm geeft daarom prioriteit aan het sneeuwruimen op de routes die veel - vaak wandelend of fietsend - door vrouwen worden gebruikt. Hierdoor wordt ervoor gezorgd dat deze

[13] https://secretvienna.org/viennas-public-toilets/

[14] https://www.makespaceforgirls.co.uk/case-studies

routes toegankelijk en veilig blijven, vooral voor vrouwen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer, kinderopvang en andere dagelijkse activiteiten.

Het Frauenbüro speelt nog steeds een grote rol in de inrichting van Wenen. Een van hun initiatieven is het veiligheidsgevoel op straat vergroten door de zichtlijnen van nieuwbouw hierop af te stemmen. Het idee is om zo het gevoel van binnen naar buiten te brengen.. Deze integrale visie zou een verrijking voor Amsterdam kunnen zijn om ons transitieproces te verbeteren. Wij stellen dan ook voor een uitwisseling met het Frauenbüro uit Wenen op te zetten om te leren van een stad die al verder is dan Amsterdam.

We hoeven echter niet alleen buiten de grenzen te kijken. Ontwerper en onderzoeker Eva James ontwierp het Sumatraplantsoen in de Indische Buurt met oog op gender inclusiviteit. Helaas is dat plein bij een onderzoek gebleven, maar het leverde wel een op de Amsterdamse context toepasbare toolkit op[15].

Gastvrije inrichting voor vrouwen en dus iedereen

Om de stad in te richten naar de behoeften van vrouwen en meiden zijn er verschillende oplossingen waarvan we weten dat ze resulteren in een meer toegankelijke en gastvrije openbare ruimte. Zoals ruimte maken voor trage mobiliteit, inclusiever groen, een schone en hele stad en het weren en vervangen van vijandige architectuur. Hieronder staan ze verder uitgewerkt.

Trage mobiliteit

Het verkeer in Amsterdam is meer dan een manier om van A naar B te komen. De fiets promoot zelfstandigheid. Het is een uniek gegeven dat je als 11-jarig meisje zonder je ouders naar je school of sportclub kan. Fietsende jongeren leren zelf problemen op te lossen, maar proeven ook van de vrijheid die in veel andere landen pas mogelijk wordt gemaakt als je gaat auto rijden. Stiekem voor het eerst kussen onder een brug en dan hard doorfietsen om toch nog op tijd te zijn voor het eten, dat doet iets met de sociale ontwikkeling van jongeren.

Lopen of fietsen zorgt voor de mogelijkheid tot verbinding tussen Amsterdammers. Vanuit een gesloten koekblik begin je immers geen gesprek met je mede weggebruikers. Minder auto's in de stad draagt niet alleen bij aan een betere luchtkwaliteit, maar is in zichzelf lichamelijk en geestelijk gezond en bevordert sociale cohesie.

Vrouwen rijden minder auto dan mannen en verplaatsen zich vaker te voet of per fiets. Ook als je slecht ter been bent, of als je om wat voor reden dan ook wat minder snel kan reageren op veranderende situaties, is een rustige omgeving de fijnste plek om je doorheen te bewegen. Door meer

[15] https://www.bureaujames.com/socialdesign#/blind-spot/

keuzes te maken waarbij we ruimte maken voor trage mobiliteit in de stad, komen onze kwetsbaarste groepen vaker buiten, met alle sociale en gezondheids voordelen van dien.

Amsterdam neemt maatregelen om verkeersdeelname aantrekkelijker te maken door de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Betere scheiding van snelheden, door bijvoorbeeld snelle fietsers uit te nodigen op de rijbaan en daarmee plek op het fietspad te behouden om juist langzaam te rijden met je kinderen of rustig te kletsen met de persoon naast je, dragen verder bij aan een gastvrije openbare ruimte. Met enkele relatief simpele veranderingen in het denken over de openbare ruimte, vertragen we de stad en kiezen we daadwerkelijk voor de voetganger en fiets.

Als concretisering stellen we de logica die we nu toepassen bij voetgangersoversteekplaatsen ter discussie. Nu is het; als auto's zich misdragen, plaatsen we een drempel. Maar het is als voetganger áltijd fijner om verhoogd over te steken. Daarnaast maak je de stad meteen vele malen meer rolstoeltoegankelijk, fijner voor rollators, kinderwagens en boodschappenwagentjes. Kies standaard voor een verhoogde voetgangersoversteekplaats, mits het niet onoverkomelijk is voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten. "Ja, mits" in plaats van "Nee, tenzij". De tegenstelling tussen "het kan niet ander"s of" alleen als de auto's zo hard rijden dat we een drempel nodig hebben". Redeneer vanuit de langzame modaliteit in plaats van vanuit de snelle.

Inclusief groen

Bij het realiseren van openbaar groen wordt te weinig rekening gehouden met de wensen van jonge vrouwen[16]. De voorkeur van jonge mannen is vaak het uitgangspunt en daardoor gebruiken vrouwen het groen minder én voelen zij zich er minder veilig[17]. Dat is zonde, want als we het groen inclusiever (fijn en veilig) kunnen maken voor jonge vrouwen, kunnen we het groen inclusiever maken voor iedereen.

Denk aan adequate straatverlichting, vrij zicht op voetpaden in parken, en geen donkere hoekjes of bosjes vlak langs wandelroutes, of die reeds vermelde openbare toiletten: al die kleine aanpassingen samen maken de stad niet alleen voor vrouwen, maar voor meer mensen een fijne plek om te wonen. Parken kunnen ook een grotere rol spelen bij het verbeteren van de fysieke en mentale gezondheid, omdat ze jonge vrouwen kunnen inspireren en aanmoedigen om actiever te zijn en het plezier en de vrijheid van buiten te ervaren.
Verblijfsgroen en recreatiegroen in de openbare ruimte zijn anders dan klimaatneutraal en hittewerend groen. Bij het inrichten van een stuk stad moet er dan ook goed rekening gehouden worden met de *functie* van groen: gaat het om verblijfs- en recreatiegroen? Dan moet het bijvoorbeeld uitnodigen om in te verblijven en te recreëren. Zorg voor vrij zicht op de voetpaden, plaats ook

[16] https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/genderongelijkheid-in-het-publiek-domein-vrouwen-voelen-zich-minder-veilig-in-het-groen/#:~:text=Onderzoek%20Bij%20het%20realiseren%20van,zij%20zich%20er%20minder%20veilig.
[17] https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/genderongelijkheid-in-het-publiek-domein-vrouwen-voelen-zich-minder-veilig-in-het-groen/#:~:text=Onderzoek%20Bij%20het%20realiseren%20van,zij%20zich%20er%20minder%20veilig.

eens een kletsbankje met de rug naar het voetpad toe en denk eens na over hoe lekker ons groen eigenlijk ruikt. Creëer zoveel mogelijk veilig en fijn groen in de stad, door:

- In te zetten op zichtbaar groen. Dichte, zichtbeperkende begroeiing en/of tekenen van verwaarlozing kunnen tot gevoelens van onveiligheid leiden. Sociaal groen is juist zichtbaar en beleefbaar: mensen moeten het kunnen ervaren. Mits mogelijk, kies dan in de bebouwde omgeving vaker voor groene gevels dan groene daken, tenzij deze in het uitzicht liggen of toegankelijk zijn (dakparken);
- Groen moet passen bij de locatie. Groen dat juist knusse hoekjes of beschutting biedt kan in tegenstelling tot het punt hierboven ook een doel dienen. Zo biedt bijvoorbeeld de beschutting van dichte begroeiing veiligheid en privacy bij mannenontmoetingsplekken.
- Een ruim en gevarieerd lokaal groenaanbod is wenselijk; dit vergroot de kans op gebruik en contact, en daarmee het welzijns effect. Daarbij dragen alle vormen van groen (bomen, struiken, heesters, vaste planten, etc.) bij aan dit positieve effect;
- Zorg ervoor dat het groen goed onderhouden wordt; verwaarlozing en zwerfafval roepen gevoelens van onveiligheid op. Denk daarbij niet alleen aan de grotere groengebieden, maar ook aan de kleinere groenelementen, zoals straatbomen en groen in tuinen[18];
- Bij het inrichten van de openbare ruimte kan extra aandacht worden besteed aan bijvoorbeeld bomen die lekker ruiken en/of voor schaduw zorgen. Groen kan op vele manieren bijdragen aan een gastvrije openbare ruimte.
- Groen moet veilig aanvoelen, niks zo vervelend als niet kunnen zien wie eraan komt of je bespied voelen. Creëer zichtlijnen, overzichtelijkheid, verlichting en een bepaalde kleinschaligheid, binnen groengebieden.[19]

Gastvrij straatmeubilair

Er klinkt terechte kritiek op de 'vijandige architectuur van Amsterdam. Voorbijgangers die niet meer even kunnen zitten door stalen punten die uit een muurtje steken, ouderen die niet meer goed op bankjes zonder rugleuning kunnen plaatsnemen en leuningen die halverwege zitbanken worden geplaatst zodat daklozen er niet op kunnen liggen[20]. Deze 'vijandige architectuur' zorgt ervoor dat de toegankelijkheid en gastvrijheid van de openbare ruimte van de stad afneemt.

Door acties van De Vriendelijke Bankjesbond[21] heeft burgemeester Halsema eerder toegezegd dat er geen nieuwe vijandelijke architectuur meer bijkomt[22]. Dus: dat er niet langer bankjes ongastvrij gemaakt worden door middel van stalen leuningen[23]. Goed nieuws, maar er zijn nog een tal van

[18] https://research.wur.nl/en/publications/groen-en-wonen-de-meerwaarde-van-groen-in-de-stedelijke-omgeving
[19] https://www.rooilijn.nl/stelling/sociale-veiligheid-in-steden-bereik-je-met-een-goed-ontwerp/
[20] https://www.at5.nl/artikelen/222475/vijandige-architectuur-in-amsterdam
[21] https://www.instagram.com/vriendelijkebankjesbond/
[22] https://www.nrc.nl/nieuws/2023/01/23/de-stad-als-spijkerbed-a4155073
[23] https://www.instagram.com/p/CXLiL5JIbLM/?igshid=MDJmNzVkMjY%3D

plekken die als natuurlijk rustpunt gezien worden, zoals betonnen en stenen randen, maar voorzien zijn van ijzeren punten. Dit leidt ertoe dat deze plekken niet meer gebruikt kunnen worden door jong en oud om op uit te rusten.

Recent werden op de Wallen -weliswaar als proef- nog een strook struikelbobbels geplaatst van 60 centimeter breed op straat. Blijkbaar zijn die bedoeld om de dealers die altijd op die hoek hangen een oncomfortabele plek te bieden. Niet alleen weten we vanuit de inrichting openbare ruimte dat vijandige architectuur vaak juist een agressie en onrust verhogend effect heeft, maar D66 vindt dit echt een brevet van onvermogen vanuit de gemeente. Net zoals dat geldt voor slapende daklozen op de bankjes geldt voor de dealers; wees blij dat je de vaste plekken weet, zodat je er wat aan kan doen.

Of als je jongeren wegpest van een hangplek met sonische geluiden die alleen jonge oren vervelend vinden. Het voelt wellicht alsof je de overlast oplost. Maar je creëert ook agressie en wantrouwen. Als je de ruimte zo inricht dat het onprettig is om er te zijn, dan zorg je voor minder overlast op de korte termijn, maar het effect is ook dat er geen sociale controle is. Stel de vraag, creëer je op lange termijn niet meer overlast en rottigheid?

Wij zouden ook Amsterdammers zelf willen uitdagen om na te denken hoe erg het eigenlijk is als wat jonge Amsterdammers een keer op hun geveltrap gaan zitten. Spreek je ze aan op de herrie en rotzooi die ze maken? Of hang je een vijandig bord op en plaats je een rij spikes? Kan je misschien af met een gezelliger bord met een goede Amsterdamse grap erop?

Om ervoor te zorgen dat vrouwen de openbare ruimte echt gebruiken en er niet alleen doorheen lopen, is het verwijderen van “hostile architecture” en toevoeging van gastvrij meubilair zoals prettige bankjes essentieel. Deze zitplaatsen zijn bijvoorbeeld essentieel voor "verzorgers", aangezien vooral kinderen en ouderen een stad met bankjes nodig hebben om even uit te rusten van het lopen. Zonder bankjes gaan dit soort gebruikers vermijdingsstrategieën toepassen en gaan ze minder uit of verkorten ze hun reistijd. En zeg nou zelf, wie heeft er ooit lekker kunnen hangen op de schuine randjes in een bushokje? Terwijl ook het bankje in het OV kan verleiden deze bus een keertje te laten gaan omdat je net in een leuk gesprek bent beland.

Amsterdam moet namelijk hoger reiken dan “niet-vijandig”, de buitenomgeving van Amsterdam hoort uit te nodigen om te verblijven en ontmoeten. Een gastvrije omgeving waar iedereen zich thuis voelt. De onnodige armleuningen op bankjes moeten worden weggehaald, maar waarom wordt er op ontmoetingsplekken ook niet vaker ingezet op een picknicktafel? Tegenover elkaar voer je immers meer gesprek dan naast elkaar. En als we dan toch bezig zijn, een verlaagd gedeelte aan een picknicktafel biedt ruimte voor kinderen en het aanschuiven met een rolstoel.

Door bijzondere aandacht te besteden aan locatie en de oriëntatie van zitplaatsen moeten we gezellige zones creëren, om mensen te laten willen zitten door ze bijvoorbeeld met de rug naar de straat te plaatsen.

In een park is een picknicktafel misschien het beste idee, maar op een plein zijn twee bankjes tegenover elkaar misschien geschikter. Voor ontmoeting en verblijf is wellicht geen gouden standaard. Maar we kunnen ons bij de inrichting wel afvragen: zijn we een plek voor ontmoeting aan het creëren?

Creëer zoveel mogelijk toegankelijkheid in de stad, door bijvoorbeeld:

- Toegang te creëren bij pieren en uitkijkpunten voor mensen in een rolstoel;
- Onnodige armleuningen bij bankjes weg te halen;
- Bankjes tegenover elkaar te plaatsen of met de rug naar de straatkant;
- Comfortabel meubilair te plaatsen bij OV-haltes;

Conclusie

Zoals gezegd, dit voorstel gaat minder over de losse concrete en kleine dingen die we hier benoemen, maar om een verandering van denken over de openbare ruimte van Amsterdam. De stad verdient meer dan niet-vijandig te zijn. Het verdient een openbare ruimte waar iedereen zich veilig, prettig en welkom voelt. Een gastvrije stad die niet wordt ingericht vanuit het systeem, maar vanuit de mens, met het expliciete inzicht dat elk mens anders is.

Wat wij hopen te bereiken met dit voorstel is dat binnen de gemeente en de mensen die bezig zijn met het inrichten en herinrichten van onze openbare ruimte er een realisatie plaatsvindt dat gastvrijheid iets is dat je kan uitstralen *buiten*.

Meiden zijn de otters van het Amsterdamse buiten. Een gastvrije openbare ruimte gaat voorbij aan de verschillende terechte normen die we hanteren. Maken we uiteindelijk een plek die een fijne plek is om te bewegen, te verblijven en te ontmoeten? Dat is in essentie de toets die we in willen bouwen. We zijn dat verplicht aan onze meiden, maar daarmee aan alle Amsterdammers.