De veranderende dynamiek in Weesp

Een Placemaking-onderzoek naar de verbinding en fysiek-sociale barrière tussen Weespersluis en de ‘oude’ delen van Weesp





Tobias Jansen

Bachelorscriptie Interdisciplinaire Sociale Wetenschap

Universiteit van Amsterdam

Scriptiebegeleider: Drs. R (Rosanne) van Wieringen

Tweede lezer: Drs. R (Robbie) Iimori-Voss

28 januari 2026

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelorscriptie “De veranderende dynamiek in Weesp: een Placemaking-onderzoek naar de verbinding en fysiek-sociale barrière tussen Weespersluis en de ‘oude’ delen van Weesp”. Met deze scriptie rond ik na drie en een half jaar mijn bachelor Interdisciplinaire Sociale Wetenschap (ISW) af. Ik heb altijd een brede interesse gehad in stedelijke ontwikkelingen. Tijdens de bachelor hebben de mensen in deze stedelijke ontwikkelingen steeds meer mijn belang gewekt. Met name het samenspel tussen de stad en de mens, en hoe dit elkaar beïnvloed. De Placemaking stage en dit afstudeeronderzoek heeft mij laten beseffen wat het belang is van een ‘goede’ plek in de stad.

De Placemaking methode heeft mij in staat gesteld breder te kijken naar complexe maatschappelijke vraagstukken dan enkel vanuit de wetenschap. De combinatie met de Placemaking-stage bij Gebiedsteam Stadsgebied Weesp van de gemeente Amsterdam heeft ervoor gezorgd dat ik de maatschappelijke vraagstukken in Weesp vanuit een wetenschappelijk perspectief heb kunnen koppelen aan een verbeteringsgericht onderzoek in de maatschappij. Voor de totstandkoming hiervan wil ik mijn scriptiebegeleider, Rosanne van Wieringen, in het bijzonder bedanken. Haar scherpe analytisch vermogen, positiviteit en vertrouwen hebben gezorgd voor een uitstekende begeleiding en ondersteuning tijdens het Placemaking-proces.

De transdisciplinaire Placemaking-methode is gestoeld op haar belanghebbenden en betrokkenen. Deze mensen zijn onmisbaar geweest is het uitvoeren van dit onderzoek. Weespers zijn zeer betrokken burgers en hebben bijgedragen aan al mijn inzichten in de veranderende dynamiek in Weesp. Hiervoor wil ik alle betrokkenen bedanken voor het bijdragen en participeren in mijn onderzoek. Daarnaast wil ik het gehele kernteam-stadsgebied Weesp bedanken voor de uitdaging, de goede begeleiding, velen lessen en bovenal, de warme sfeer. Tot slot wil ik mijn stagebegeleider, Sanne Peek, expliciet bedanken voor het grote vertrouwen en waardevolle adviezen die ik tijdens deze afstudeerstage heb mogen ontvangen.

Veel leesplezier,

Tobias Jansen

Weesp, 28 januari 2026

(Omslagfoto: eigen archief; foto van schilderij (2025), Museum Weesp)

Samenvatting

Naar aanleiding van de sterke bevolkingsgroei en toenemende sociale spanningen tussen bewoners uit 'oude' delen van Weesp en bewoners uit Weespersluis, heeft er in opdracht van Stadsgebied Weesp (gemeente Amsterdam) een Placemaking-onderzoek plaatsgevonden. Het doel van dit onderzoek was om via de Placemaking-filosofie de sociale- en fysieke barrières te overbruggen en zo harmonieus samenleven te bevorderen. In dit onderzoek is gewerkt volgens de transdisciplinaire Placemaking-methode, bestaande uit vier iteratieve fasen. Allereerst is via een locatie-onderzoek de tweeledige barrière – bestaande uit het spoor en botsende culturele normen – in kaart gebracht. Daaruit is de volgende probleemstelling tot stand gekomen: *Hoe kan er meer interactie gecreëerd worden tussen 'Oude' Weespers en Weespersluizers zodat er meer menging ontstaat tussen deze twee groepen?*

Vervolgens heeft er in co-creatie met belanghebbenden een focusgroep plaatsgevonden om scenario's voor ontmoeting en het verkleinen van de barrières te verkennen. De oplossingsrichtingen uit deze sessie zijn geschaald op basis van wenselijkheid, impact en haalbaarheid. Op basis van deze selectie is een tweevoudige interventie uitgevoerd, bestaande uit het monitoren van een lichtkunstwerk in de Bouhuijstunnel en een ludieke bakfiets-parkeeractie in het centrum om symbolische vooroordelen te doorbreken. De resultaten laten zien dat fysieke regulatie van de ruimte de sociale irritatie kan verminderen, wat een cruciale randvoorwaarde blijkt voor sociale acceptatie. Op basis van hiervan wordt aanbevolen om frictiepunten te reguleren, de fysieke barrière te verbeteren en sociale menging te stimuleren.

Inhoud

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding: een groeiende stad en sociale spanning 5
1.2 Vraag vanuit Stadsgebied Weesp – Gemeente Amsterdam 9
1.3 Theoretische oriëntatie 9
1.4 De filosofie van Placemaking 12
1.5 Opbouw van de scriptie 13
2. Locatie-onderzoek 14
2.1 Belanghebbenden 14
2.2 Achtergrond en mengingsbeleid Weesp 15
2.3 Empirisch locatie-onderzoek 15
2.4 De Fysieke Barrière 17
2.5 De sociale barrière 20
2.6 Actiegerichte duiding en herziene probleemstelling 25
3. Co-creatie van oplossingen 26
3.1 Doel van de co-creatiefase 26
3.2 Aanpak van het co-creatieproces 26
3.3 Opbrengsten van de co-creatie 27
3.4 Selectie en analyse van oplossingsrichtingen 29
4. Interventies 33
4.1 Doel van de interventiefase 33
4.2 Ontwerp, onderbouwing, uitvoering en monitoring van de interventies 33
4.3 Lichtkunstwerk in de Bouhuijstunnel (Fysieke barrière) 34
4.4 Opzet historische wandeling Weespersluis (Sociale barrière) 37
4.5 Ludieke bakfiets-parkeeractie (Symbolische barrière) 37
5. Conclusie en reflectie 41
5.1 Samenvatting van het proces 41
5.2 Discussie 42
5.3 Reflectie op eigen rol en leerproces 43
6. Aanbevelingen 44
7. Literatuurlijst 47
8. Bijlagen 51

8.1 Bijlage 1: leefbaarheidsonderzoek 51
8.2 Bijlage 2: observaties en interviews..... 63
8.3 Bijlage 3: spatial mapping 72
8.4 Bijlage 4: overige gesprekken 80
8.5 Bijlage 5: overzicht methode en resultaten locatie-onderzoek..... 82
8.6 Bijlage 6: co-creatie 85
8.7 Bijlage 7: interventies..... 93

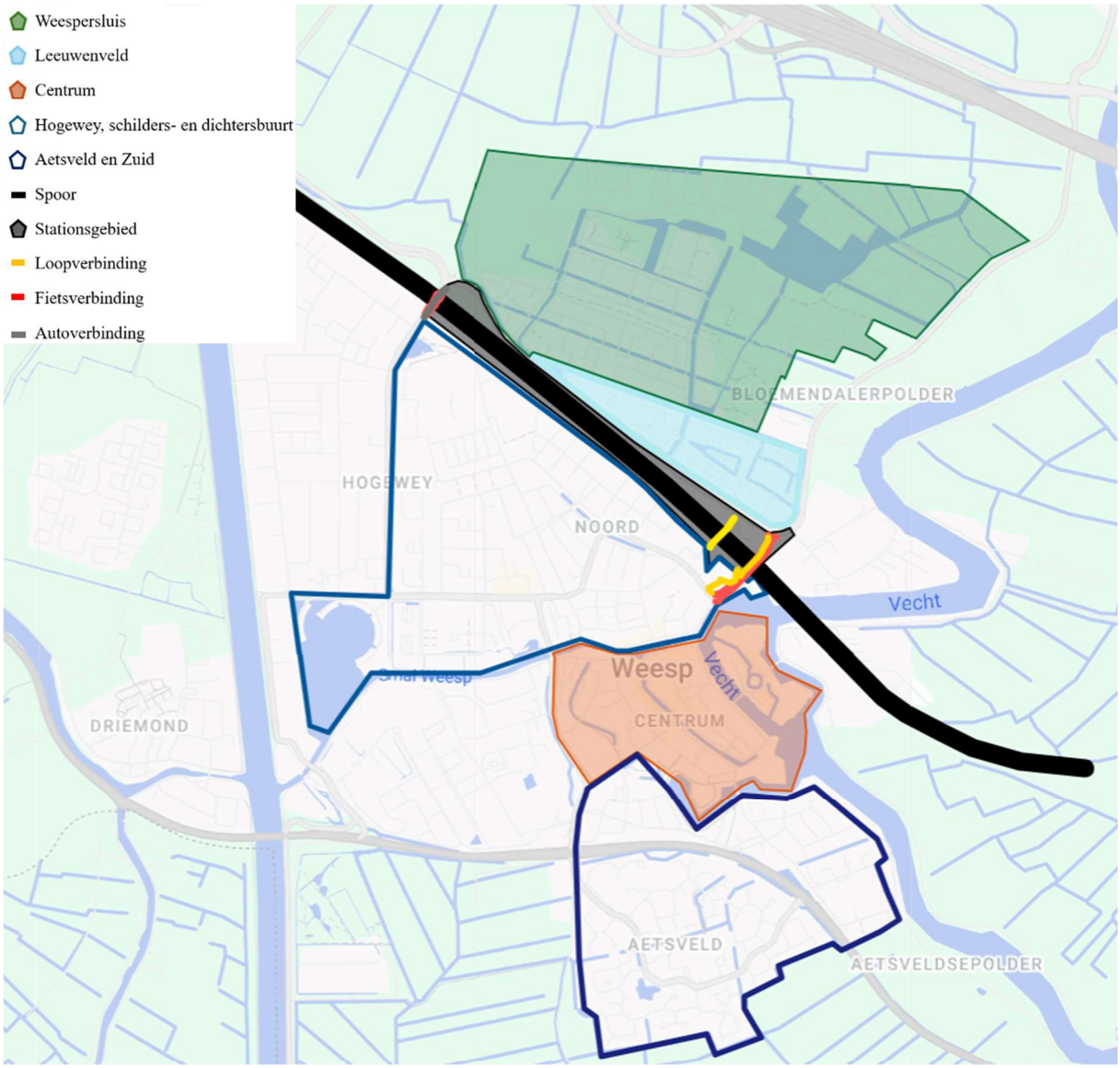
1. Inleiding

1.1 Aanleiding: een groeiende stad en sociale spanning

“Oude en nieuwe Weespers: tijd om elkaar wat meer te zien”, zo titelde het Weespernieuws op 16 oktober 2025 een ingezonden brief over de toon in de discussie over ‘oude’ en ‘nieuwe’ Weespers (Weespernieuws, 2025). Het betrof een betoog waarin de schrijver concludeert met de volgende oproep: “Misschien moeten we wat vaker een praatje maken in plaats van te papegaaien dat die yuppen manieren moeten leren. Na een paar gesprekken kom je er al snel achter dat het gewoon vriendelijke mensen zijn. Net als de meeste oude Weespers.”

Al na enkele uren loopt de facebook-reactiepagina onder het artikel vol met reacties. Veel mensen zijn het er stellig mee oneens, andere verdedigen het standpunt (*Ingezonden - Oude en Nieuwe Weespers: Tijd Om Elkaar Wat Meer te Zien*, 2025). “Dat komt omdat een bepaald asociaal narcistische bakfiets *yuppenras* nu allemaal op een kluit net buiten het echte Weesp is neergezet als een soort azc die door ons strot gedrukt is.” – “Veel nieuwe Weespers maar ook veel oude. De sfeer is ietsje veranderd maar niet veel eigenlijk. Weesp is gewoon Weesp en als je er woont ben je Weesper!” – “Ik heb een heel klein cafeetje aan de Stationsweg en daar komen iedere dag honderden, misschien wel duizenden ‘nieuwe’ Weespers langs. Lopend en fietsend, alleen of met de kids in de bak. Er is er niet één die groet of vrolijk kijkt. En de blikken zijn bijna dodelijk als er enig oponthoud is. Misschien moeten deze mensen eerst maar eens laten blijken dat zij oprecht blij zijn om in ons mooie stadje te zijn komen wonen.”

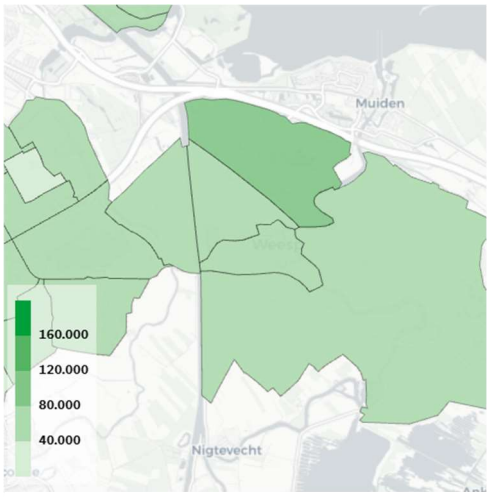
Deze spanning is een direct gevolg van de sterke demografische groei en de daaruit voortvloeiende veranderde dynamiek in Weesp. Nadat in 2016 autosnelweg A1 werd verplaatst (Bereikbaarheid Muiden en Weesp Via Nieuwe A1, 2016), werden de eerste stappen gezet naar de bouw van een uitbreidingswijk ten noorden van station Weesp; Weespersluis (Planning, z.d.). Tot die tijd was Weesp een compacte gemeente met lange tijd een bevolkingsaantal rond de 18.000 (Centraal Bureau voor de Statistiek, z.d.). Tot 2025 is dit met onder andere de bouw van Weespersluis gegroeid naar bijna 27.000 inwoners (Dashboard Kerncijfers | Website Onderzoek en Statistiek, 2019). Op een kleine stad als Weesp heeft dit een grote invloed. Het centrum met zijn stedelijke voorzieningen is nog altijd geborgen binnen de 17^{e} -eeuwse vestingwerken. Dit gebied met voorzieningen is niet verder gegroeid (zie overzichtskaart, figuur 1).



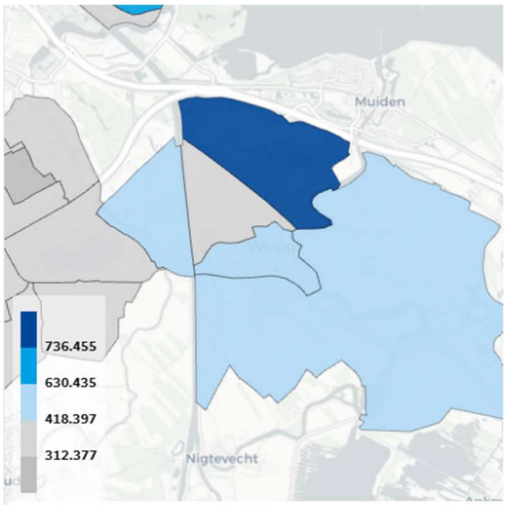
Figuur 1:Overzichtskaart Weesp (eigen werk)

Er bestaat een duidelijke sociaaleconomische en sociale segregatie tussen de wijken. Weespersluis wordt voornamelijk bewoond door kapitaalkrachtige nieuwkomers, veelal afkomstig uit Amsterdam, wat resulteert in een sterke homogene groep qua sociaaleconomische status (SES). In Weespersluis hebben inwoners gemiddeld een hoger besteedbaar inkomen en een hoge WOZ-waarde van hun koopwoningen (figuur 2 & 3). In de figuren is het donkerste gedeelte steeds Weespersluis.

Dit staat in contrast met het ‘oude’ Weesp, waar de SES van de bewoners meer gemengd is. Deze verschillen leiden tot de ervaring van een ‘wij’ tegen ‘zij’ gevoel, dat vooral voelbaar is op de plekken waar de groepen elkaar noodgedwongen tegenkomen, zoals in het stationsgebied en het centrum (interview respondent 2, bijlage 2).



Figuur 3: Gem. besteedbaar hh-inkomen wijken in 2023 (Dashboard Kerncijfers | Website Onderzoek en Statistiek, 2019)



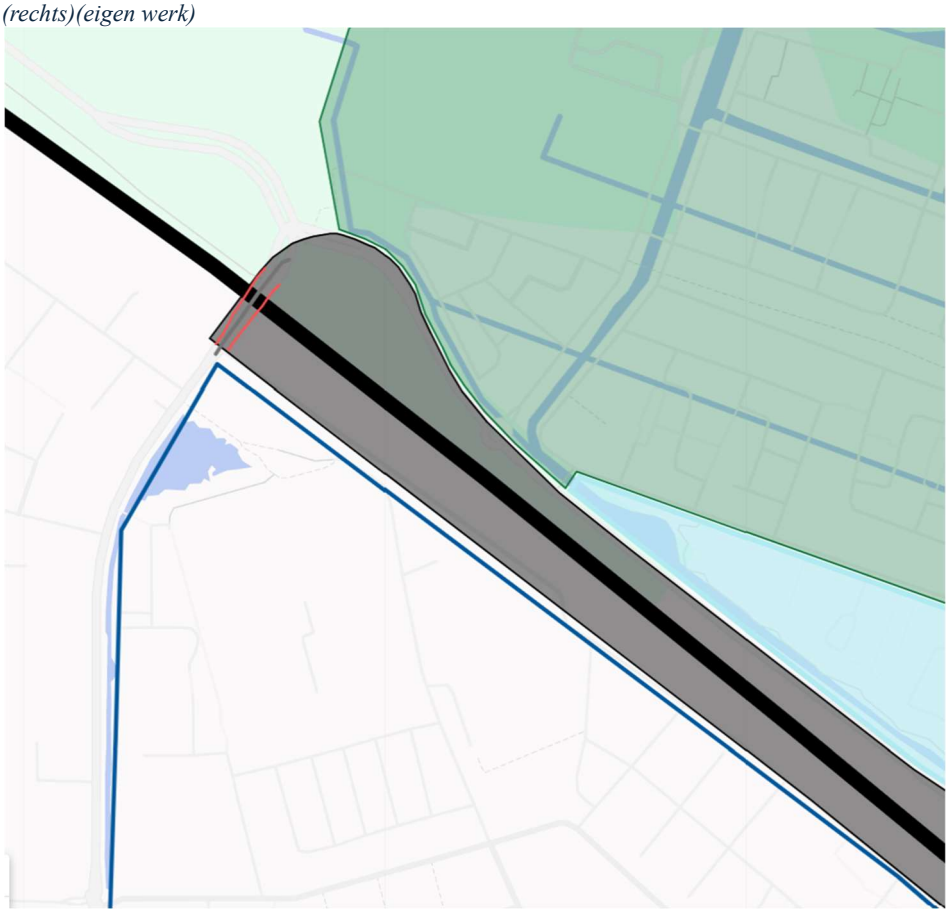
Figuur 2: WOZ-waarde wijken in 2025 (Dashboard Kerncijfers | Website Onderzoek en Statistiek, 2019)

Naast deze sociale verschillen vormt het spoor in het stationsgebied een fysieke scheidslijn tussen Weespersluis en de buurten ten zuiden van het station (figuur 1). Dit betreft het stationsgebied met spoor dat gelegen is tussen Weespersluis en Leeuwenveld en de meeste andere wijken in kwestie: Weesp Centrum, Aetsveld, Hogewey, Zuid, Schilders- en Dichtersbuurt. Er zijn drie tunnels die Weespersluis verbinden met de rest van Weesp; twee reguliere tunnels aan de buitenkant voor automobilisten, fietsers en wandelaars (Mr. Bouhuijstunnel en tunnel Hogeweyselaan) en een voetgangerstunnel door het station (Figuur 4 en 5). Hieromheen is het stationsgebied gelegen.

Sinds de bouw van Weespersluis is er meer behoefte aan een overgangsgebied tussen de oude stad en de uitbreiding. Het spoor is hierin een barrière en werkt als een scheidslijn tussen Weespersluis en de buurten ten zuiden van het station. Dit gebied wordt de komende jaren mogelijk herontwikkeld om onder andere een scharnierfunctie te creëren tussen ‘nieuw’ en ‘oud’ Weesp, aldus projectleider Stadsgebied Weesp (gesprek 28, bijlage 4). De ontwikkeling voor het stationsgebied moet bijdragen aan deze overgang; dit betreft een ‘dynamisch woon- en werkgebied’ waarin er een hogere dichtheid in woningen en werkgelegenheid gewenst wordt.



Figuur 4: Stationstunnel (links) en Meester Bouhuijstunnel (rechts)(eigen werk)



Figuur 5: Tunnel Hogeweyselaan (eigen werk)

1.2 Vraag vanuit Stadsgebied Weesp – Gemeente Amsterdam

In het kader van deze demografische en sociale uitdagingen, en in opdracht van het gebiedsteam Stadsgebied Weesp van de gemeente Amsterdam, richt dit onderzoek zich op het overbruggen van de sociale barrière om harmonieus samenleven te bevorderen.

De centrale onderzoeksvraag waarmee dit onderzoek start luidt: “Hoe kan de sterke groei en daardoor veranderde dynamiek in Stadsgebied Weesp begeleid worden, zodat bewoners uit Weespersluis en ‘oud’ Weesp in harmonie kunnen samenleven?”.

1.3 Theoretische oriëntatie

Fysieke scheiding leidt tot sociale scheiding

De sociaalruimtelijke barrière in Weesp is inzichtelijk te maken door de relatie tussen deze twee scheidingen te benadrukken. Zo functioneert in Weesp het spoor als een duidelijke fysieke grens tussen de twee delen, Weespersluis en de ‘oudere’ delen van Weesp. Een grens als deze creëert volgens Anciaes et al. (2015) een vorm van *community severance*. Dit houdt in dat infrastructuur de mobiliteit en interactie tussen gebieden beperkt. Spoorlijnen zijn barrières die de meeste impact hebben; ze worden omschreven als “physical barriers … because they provide a limited number of crossing facilities” (Anciaes et al., 2015, p. 295). Dit is ook te zien in Weesp. Er zijn enkel drie doorgangen, en maar één toegankelijke doorgang richting het centrum. De routes worden hierdoor verlengd, wat de vanzelfsprekendheid van interacties tussen beide zijden vermindert.

Deze fysieke beperking zorgt ook voor psychologische barrières. Zelfs wanneer een spoor oversteekbaar is, kan het volgens Anciaes et al. (2015) gevoelens van een scheiding oproepen, zeker wanneer de doorgangen als niet prettig worden ervaren. Dit wordt *secondary severance* genoemd. Hierdoor vermijden bewoners de oversteek, waardoor de sociale afstand tussen wijken groter wordt. Daarbij komt dat langdurige fysieke afscheiding leidt tot heroriëntatie van bewoners op hun ‘eigen’ wijk. Bewoners passen hun sociale oriëntatie hierop aan en daardoor concentreren hun activiteiten zich meer één zijde van de barrière (Anciaes et al. 2015). Hierdoor verankert de fysieke scheiding zich in sociale praktijken en vermindert wederzijds contact tussen bewonersgroepen structureel. In Weesp betekent dit dat het spoor niet slechts een infrastructuur is, maar een ruimtelijk-sociale grens die bestaande verschillen tussen wijken kan verdiepen en de sociale cohesie onder druk zet.

De sociale scheiding die uit de fysieke barrière voortkomt, wordt versterkt door de verschillen in vestigingsduur tussen de twee kanten. In het onderzoek van Elias & Scotson (1994) wordt een onderscheid gemaakt tussen de *established and the outsiders*, ofwel de gevestigde bewoners en de nieuwkomers. De voornaamste reden dat deze twee groepen niet vanzelfsprekend in elkaar opgaan, heeft te maken met het verschil in vestigingsduur. De gevestigde bewoners wonen al generatielang in dezelfde

buurt en kennen hun buurtgenoten al hun hele leven. Dit veroorzaakt een gevoel van verbondenheid en creëert een sterke sociale controle die de gevestigde normen en waarden in stand houdt. Deze opgebouwde geschiedenis zorgt voor een gevoel van superioriteit in de betreffende buurt. De gevestigde bewoner voelt zich 'beter' dan de nieuwkomer. De buurt met nieuwkomers kent de wijk daarentegen veel minder goed. En, ook de medebewoners zijn minder bekend bij elkaar, omdat deze allemaal 'nieuw' in de wijk zijn. Doordat er een stereotype bestaat over deze groep houden zij zich afzijdig van sociale contacten met de andere wijk, wat op zichzelf de segregatie tussen deze wijken versterkt.

Sociaalruimtelijke segregatie

Sociaal ruimtelijke segregatie is een belangrijk begrip in de planologie en omgevingspsychologie en -sociologie. Het betreft een scheiding in de omgeving op fysiek, maar ook op sociaal vlak (Musterd & Slot, 2016). Een scheiding die elkaar aanwakkert en versterkt. Wanneer er menging tussen de betreffende groepen ontstaat, reduceert de segregatie, en andersom. Verwikkeld in de sociaalruimtelijke segregatie ligt sociaaleconomische segregatie. In Weespersluis, bijvoorbeeld, zijn er voornamelijk koopwoningen met een klein deel sociale huur (gesprek 37, bijlage 4). Hierdoor is het overgrote deel van de inwoners kapitaalkrachtig en hebben zij een hoge sociaaleconomische status. Dit vormt een groot contrast met de bewoners van het 'oude' Weesp; hun sociaaleconomische status is veelal gemengd, met in enkele buurten juist meer sociale huurwoningen dan koopwoningen. Kortom, de populatie van Weespersluis is vrij homogeen, in het 'oude' Weesp is het juist wel gemengd.

Een verklarende rol hierin is het liberale karakter van de bouw van Weespersluis. In tegenstelling tot veel kavels in Amsterdam bezit de gemeente nagenoeg geen grond in Weesp (Gemeente Weesp, 2020). Hierdoor heeft zij minder controle en wordt de exploitatie van een dergelijke ontwikkeling aan de ontwikkelaar overgelaten. Dit maakt dat het gehele plan initieel al minder sociaal van aard is, omdat een ontwikkelaar met veel grote koopwoningen een grotere omzet kan maken. Dit heeft ervoor gezorgd dat er een sterk homogene groep qua SES in Weespersluis is komen wonen. Dit maakt de menging met de rest van Weesp lastig; er bestaan immers grote verschillen.

Cultuurverandering

In Weesp is er veel veranderd als gevolg van de bouw van Weespersluis. Het draait deels om de geografische en cultuurverandering van dorps naar stedelijk. Die cultuurveranderingen zijn bijvoorbeeld zichtbaar/merkbaar in de aanpassingen in winkel- en horeca-aanbod. Ook zijn er veel meer bakfietsen te zien in de straten, zijn mensen wat 'vluchtiger' en zeggen ze bijvoorbeeld niet vanzelfsprekend gedag op straat. Zowel in het straatbeeld als in demografie zijn dit dingen die anders zijn dan hoe mensen het gewend zijn; de bewoner uit Weespersluis heeft andere cultuurbehoeften dan de bewoner uit de 'oude' delen van Weesp.

De fusie van de gemeente Amsterdam met Weesp speelt ook een rol in de veranderde dynamiek. Dit heeft voor veel veranderingen gezorgd, wat voor sommige groepen positief is en voor anderen negatief. Sommige openbare plekken zouden bijvoorbeeld slechter onderhouden worden door de gemeente en de woningprijzen zouden sterk toegenomen zijn (interview respondent 2, bijlage 2; informeel interview respondent 13, bijlage 1). Aan de andere kant geven mensen aan een positieve verandering te zien in het centrum met betrekking tot de onderhoudsstaat van panden (informeel interview respondent 14, bijlage 1). Er stond voorheen veel meer leeg en er was achterstalligheid; door een gegroeide behoefte aan voorzieningen is dit verminderd.

Verandering in buurten kan veel invloed hebben. Wanneer er veel veranderingen in een buurt zijn, kunnen er ‘sociale schokken’ ervaren worden (Verheij, 2022, p. 48). Dit zijn gebeurtenissen zoals gentrificatie en overheidsbeleid, waardoor er verlies ervaren wordt omdat er sociale structuren afgebroken worden. De inhoud van veranderingen maakt niet per definitie uit; het gaat om het gevoel gerespecteerd te worden, wat ontbreekt bij vernieuwing (Verloo & Bertolini, 2020). Zo wordt er bij iedere verandering een gevoel van verlies ervaren, dat ruimte voor rouw behoeft. Deze situatie zorgt ervoor dat er een zekere spanning ontstaat in de openbare ruimte, omdat iemand verantwoordelijk is voor de verandering. In deze casus speelt dit een duidelijke rol door de groei van bevolkingsgroepen anders dan het ‘oude’.

Mengen van groepen

Het uiteindelijke doel van dit onderzoek is zorgen voor een harmonische samenleving in Weesp die bijdraagt aan een eenheidsgevoel onder bewoners uit Weespersluis en de ‘oude’ delen van Weesp. Om dit te bewerkstelligen is het van belang om deze groepen te laten mengen. Deze menging begint bij het accepteren van andere groepen (Veldboer et al., 2007). Acceptatie is nodig om met elkaar samen te leven. Daarnaast is iedereen op papier voor ‘menging’; echter kiezen de meeste mensen toch voor gelijkgestemden om mee om te gaan. Groepen die elkaar nauwelijks kennen, denken vaak negatief over elkaar (Allport, 1954). Hierdoor is er een sociale afstand die vooroordelen en stereotypering veroorzaakt en in stand houdt. Menging kan ervoor zorgen dat deze afstand verkleind kan worden, waardoor een groter eenheidsgevoel ontstaat.

Om te komen tot een menging zijn het hebben van een gezamenlijk doel en noodzaak tot samenwerken cruciale elementen (Veldboer et al., 2007). Daarnaast speelt de fysieke ruimte een rol van eigenaarschap. Wanneer men zich mede-eigenaar voelt van een publieke ruimte zal er sociale controle plaatsvinden, zullen er eerder activiteiten worden georganiseerd en verbinding worden gelegd met mensen uit andere groepen. Dit gedeelde eigenaarschap wordt versterkt wanneer bewoners ontdekken dat zij gezamenlijke belangen hebben, zoals de wens voor een veilige, levendige en aantrekkelijke omgeving, waar zowel 'oude' als 'nieuwe' Weespers zich herkend voelen. Voor de casus ‘fysieksociale barrière Weesp-Weespersluis’ kan het relevant zijn om een

gedeelde publieke ruimte te creëren waar beide partijen zich mede-eigenaar van of verantwoordelijk voor voelen.

Het doelbewust vormgeven van een dergelijke omgeving om sociale interactie en de kwaliteit van leven te bevorderen vormt de kern van de Placemaking-filosofie (DUSP, 2013). Deze benadering stelt namelijk dat plekken effectiever verbeterd kunnen worden door samen te werken met de mensen die de plek dagelijks gebruiken en hen als mede-ontwerpers van hun eigen leefomgeving te betrekken (Verloo, 2011).

1.4 De filosofie van Placemaking

De Placemaking-methode wordt beschouwd als zowel een fundamentele filosofie als een dynamisch, cyclisch proces dat gericht is op de bewuste vormgeving van de publieke ruimte om sociale interactie en de algehele kwaliteit van leven van een gemeenschap te bevorderen (DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022). De kerngedachte van Placemaking is dat het collaboratieve proces om tot verbetering van de openbare ruimte te komen net zo belangrijk is als de uiteindelijke uitkomst (DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022). De filosofie streeft ernaar de gedeelde waarde van de publieke ruimte te maximaliseren (Project for Public Spaces, 2022).

Het fundamentele uitgangspunt van Placemaking is het werken ‘met’ de gemeenschap – de dagelijkse gebruikers, bewoners en ondernemers in Weesp worden erkend als de voornaamste experts dankzij hun lokale kennis en ervaring – in plaats van uitsluitend ‘voor’ hen te plannen (Verloo, 2011; DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022). Dit co-creatieve proces leidt tot een gemeenschappelijke totstandkoming van betere plekken en fungeert als een platform, waarbij gedeelde besluitvorming de creatie van een gemeenschappelijke plek mogelijk maakt die flexibel is, meegroeit met de dynamische gemeenschap en nooit volledig af is (Project for Public Spaces, 2022). Het proces van ontwikkeling en betekenisgeving wordt daardoor gezien als een brede sociaal-ruimtelijke constructie die voortdurend door menselijk handelen wordt gecreëerd (Lupi, 2008; Project for Public Spaces, 2022).

Het nastreven van goede plekken is essentieel: omdat de kwaliteit van de gebouwde omgeving en onze dagelijkse interactie ermee invloed heeft op onze gezondheid, kansen, identiteit en gevoel van erbij horen (Carmona, 2019). Placemaking levert diverse vormen van 'Place Value' op, gedefinieerd als de voordelen die voortvloeien uit de manier waarop plekken worden gevormd (Carmona, 2019). Deze waarde wordt getoetst aan vier cruciale domeinen: verbeterde gezondheids-, sociale, economische en milieu-uitkomsten (Carmona, 2019). In Weesp zal de focus liggen op de sociale uitkomsten: het verbeteren van sociale verhoudingen en cohesie.

De Placemaking-methode is transdisciplinair en daarmee geschikt om de complexiteit en veranderende dynamiek in Weesp effectief te verbeteren (Verloo & Bertolini, 2020). Aangezien stedelijke problematiek (zoals spanningen tussen wijken) te complex is om

vanuit één discipline te begrijpen vereist transdisciplinair onderzoek de integratie van wetenschappelijke inzichten met de ervaringen van belanghebbenden, zoals burgers en professionals (Verloo & Bertolini, 2020). Om de complexiteit en dynamiek in Weesp te analyseren zal er met gebruikers, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden gesproken en samengewerkt worden. Zo kan er in kaart gebracht worden wat de consensus is in de veranderde dynamiek in Weesp en wat mogelijke verbeteringen zijn. De gebruiker is immer de expert. Placemaking volgt een cyclisch, iteratief en responsief proces, waarbij opgedane inzichten uit het onderzoek en de co-creatie continu de koers van het project bepalen (DUSP, 2013).

De Placemaking-methode is opgebouwd uit vier iteratieve en responsieve fasen: het locatieonderzoek, de co-creatie, de interventie en de overdracht. Tijdens het locatieonderzoek wordt de huidige situatie ('as is') van Weesp in kaart gebracht om de complexiteit van de stedelijke omgeving te doorgronden (STBY, 2020). Hierbij wordt de aanwezige p*lace value* geanalyseerd, waarbij de fysieke kwaliteit van de plek direct wordt gekoppeld aan sociale uitkomsten (Carmona, 2019). De daaropvolgende co-creatiefase richt zich op de transformatie naar wenselijke toekomstscenario's ('to be') waarbij de actieve betrokkenheid van belanghebbenden centraal staat (STBY, 2020). Dit proces mondt uit in een kleinschalige, experimentele interventie, die fungeert als een test om mogelijke verbeteringen in Weesp te toetsen (DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022). Tenslotte worden de resultaten gedeeld tijdens de overdracht, waarbij de nadruk ligt op het 'doorgeven van het stokje'. Het doel is het op gang brengen van een cyclus van wederzijds beheer, waarbij de plek en de gemeenschap elkaar voortdurend blijven beïnvloeden en verbeteren (DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022).

1.5 Opbouw van de scriptie

In deze scriptie wordt de transdisciplinaire structuur van de Placemaking UvA-methode gebruikt. Nu het plaatsgebonden vraagstuk is gepresenteerd, de theoretische verkenning is gedaan en de Placemaking-aanpak is geïntroduceerd, volgen het locatie-onderzoek en de analyse van de bevindingen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de co-creatiefase behandeld, gericht op het gezamenlijk verkennen van oplossingsrichtingen en de onderbouwde selectie van de interventie. Hoofdstuk 4 beschrijft de interventie, inclusief de uitgewerkte experimenten en de monitoring. Dan hoofdstuk 5, de conclusie en reflectie, waarin teruggeblikt wordt op het proces en de resultaten worden besproken. De scriptie sluit af met de aanbevelingen aan Stadsgebied Weesp. Tot slot vindt de overdracht plaats via een publiek toegankelijke Placemakingwebsite en zullen er resultaten, vervolgstappen en aanbevelingen worden overgedragen aan Stadsgebied Weesp van de gemeente Amsterdam en mogelijk toekomstige onderzoekers.

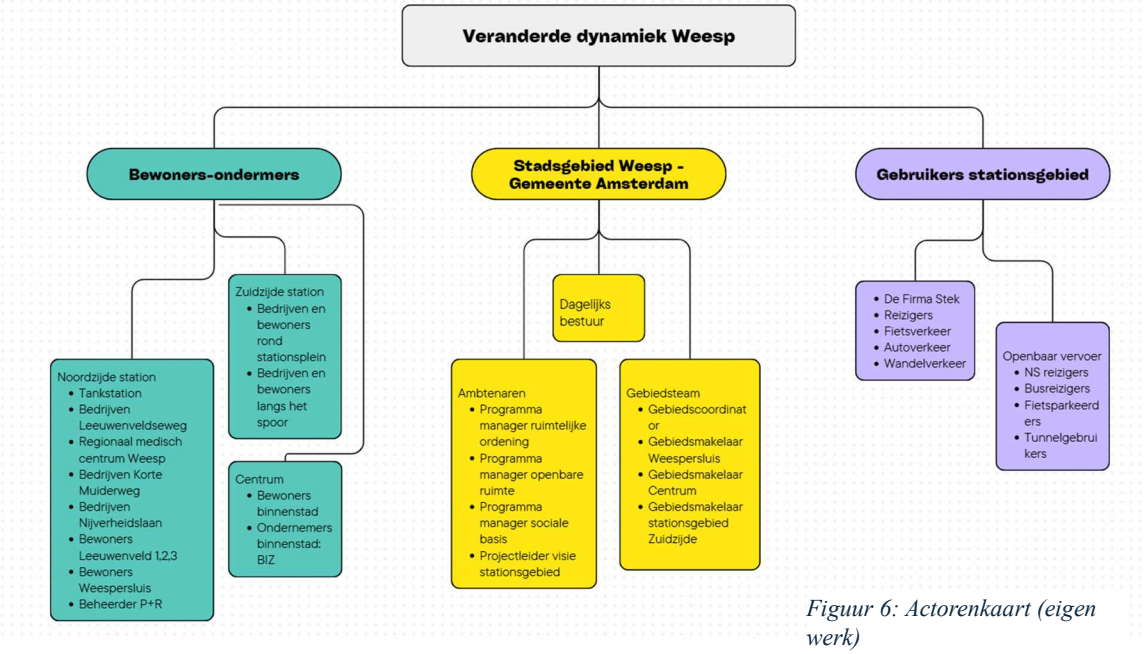
2. Locatie-onderzoek

Het locatie-onderzoek vormt de eerste fase van de Placemaking-methode. Als participatief onderzoeker is het mijn doel in deze fase om de bestaande situatie van het plaatsgebonden vraagstuk in kaart te brengen door de plek te observeren, met mensen te spreken en bestaande data en documenten te verzamelen. Dit hoofdstuk geeft een weergave en analyse van de bevindingen uit de casus in Weesp, die aantonen dat de beperkte menging tussen 'oude Weespers' en bewoners van Weespersluis wordt veroorzaakt door een tweeledige barrière: een fysieke door het spoorgebied en een complexe sociale scheiding.

2.1 Belanghebbenden

Om de ervaring en waarde van de publieke ruimte en inwoners in Weesp vanuit verschillende perspectieven te begrijpen is het essentieel dat relevante partijen vanaf de start bij het proces worden betrokken. In de Placemaking-methode worden dagelijkse gebruikers immers gezien als de belangrijkste experts door lokale kennis en ervaring. Daarom is er in het locatie-onderzoek gestart met het opstellen van een actorenkaart (figuur 6), die de basis vormde voor de verdere dataverzameling en de selectie van participanten voor de interviews en de latere co-creatie.

In deze actorenkaart zijn de belanghebbenden gecategoriseerd in drie sectoren: de bewoners-ondernemers, het stadsgebied Weesp en de gebruikers van het stationsgebied. De meest centrale actoren binnen dit onderzoek zijn de bewoners van Weespersluis (Noordzijde station), de 'oude' Weespers uit het centrum en de omliggende wijken (Zuidzijde station en Centrum), aangezien zij de directe participanten zijn in de sociaal-fysieke barrière. Daarnaast spelen lokale ondernemers uit het centrum en het stationsgebied een cruciale rol vanwege hun economische belangen en hun positie als verbindende schakel in de stad. Ook de gebruikers van het stationsgebied zijn



Figuur 6: Actorenkaart (eigen werk)

relevant in dit onderzoek. Zij (gebruikers en mogelijke toekomstig verbinder in het stationsgebied, De Firma Stek) zijn de schakel tussen de 'oude' delen van Weesp en Weespersluis. Tot slot is de gemeente Amsterdam (Stadsgebied Weesp) als opdrachtgever en beleidsmaker een belangrijke factor.

2.2 Achtergrond en mengingsbeleid Weesp

Het vraagstuk in Weesp is een direct gevolg van de sterke bevolkingsgroei door de bouw van uitbreidingswijk Weespersluis. De ontwikkeling verliep anders dan verwacht: hoewel projectontwikkelaars rekenden op de komst van senioren uit het Gooi, vestigden zich hier voornamelijk Amsterdammers met jonge kinderen (gesprek 28, bijlage 4). Dit heeft geleid tot een snelle en sterke voelbaarheid van de verandering in Weesp, met name omdat de nieuwe wijk bestaat uit woningen in het hoge koopsegment (€545.000 – €1.650.000; *Woningen*, z.d.).

De homogene samenstelling van Weespersluis (hoge sociaaleconomische klasse) is mede te wijten aan het feit dat de gemeente Weesp tijdens het ontwikkelingsproces geen grondpositie had en er sprake was van financiële crisis (Gemeente Weesp, 2020). Het gevolg hiervan was dat zij destijds niet heeft kunnen onderhandelen over een mengingsbeleid. Het ontbreken hiervan, dat sociaalruimtelijke ongelijkheid zou kunnen tegengaan, versterkte de scheiding tussen de nieuwkomers en de bestaande diverse bevolking van 'oud' Weesp.

Bovendien is het historische centrum van Weesp met slechts 42 hectare onveranderd gebleven in omvang, ondanks de forse bevolkingsgroei (Buurt Weesp Centrum (Gemeente Amsterdam) in Cijfers en Grafieken, 2025). Dit legde in de beginjaren een grote druk op de voorzieningen in de binnenstad, aangezien Weespersluis in eerste instantie nauwelijks eigen voorzieningen had (zoals een supermarkt), waardoor de veranderingen zich niet geleidelijk ontwikkelden, maar direct voelbaar werden. Tussen het 'oude' Weesp en Weespersluis ligt het stationsgebied. De Stationsgebiedsvisie, waar in de inleiding al naar werd verwezen, kan een doorslaggevende kans zijn om de fysieke scheiding te doorbreken (gesprek 28, bijlage 4). Deze visie voorziet de ontwikkeling van het gebied aan o.a. de noordzijde van het station tot een subcentrum met verdichting, hogere bouw, en woon-werkgebied. Zowel de Omgevingsstrategie 2035 als de Omgevingsvisie 2050 benadrukken dat dit gebied een cruciale zone is voor het creëren van een betere, levendige verbinding tussen Weespersluis en de binnenstad ("Bouwen Aan Buurten van de Toekomst Ontwikkelstrategie 2035", z.d.; Gemeente Weesp, 2021).

2.3 Empirisch locatie-onderzoek

Er zijn tijdens het locatie-onderzoek verschillende methoden en technieken ingezet om data te verzamelen. Dit is gedaan met een focus op de sociaal-fysieke barrière in Weesp.

De gebruikte methoden zijn in onderstaand tabel (1) uiteengezet.

Tabel 1: Methoden empirisch locatie-onderzoek

Onderzoeksactiviteit	Doel	Methode	Respondenten
Actorenkaart	In kaart brengen van alle relevante belanghebbenden en hun mate van betrokkenheid. Ook het startpunt voor de opzet van overige dataverzamelingen.	Relevante belanghebbenden (burgers, overheid en private sector) in een schema plaatsen.	-
Bureau-onderzoek	De bestaande context en plannen vaststellen.	Analyseren van bestaande informatie; demografische gegevens, beleidsdocumenten, al afgerond onderzoek, gesprekken met ambtenaren van o.a. stadgebied Weesp.	Ambtenaren van stadsgebied Weesp (3 gebiedsmakelaars, 5 overige werknemers)
Leefbaarheidsanalyse	De *place value* en leefbaarheidskenmerken vaststellen.	Uitgevoerd in drie iteratieve fasen. Hierbij zijn de belangrijkste leefbaarheidskenmerken in Weesp uitgevraagd aan respondenten en geobserveerd (3x) (eerste indexering), vergeleken met wetenschappelijke bronnen (tweede indexering) en aangescherpt op straat (derde indexering).	17 bewoners/gebruikers van Weesp.
Observaties, gesprekken met gebruikers	De tweeledige barrière kwalitatief onderbouwen,	Semigestructureerde interviews. De leefbaarheidskenmer-	8 semigestructureerde interviews met 9 deelnemers

	bewegingen en knelpunten inzichtelijk maken.	ken dienden als basis voor de interviewgids. Tevens is ruimtelijke *mapping* uitgevoerd, waarbij gebruikers hun routes tekenden en positieve/negatieve bijzonderheden aangaven op kaarten.	(ondernemers en bewoners uit verschillende wijken). 7 *mapping* - respondenten

2.4 De Fysieke Barrière

De fysieke scheiding in Weesp wordt onmiskenbaar veroorzaakt door het spoor, dat als een harde scheidslijn fungeert. Dit is zichtbaar in de ruimtelijke *mapping* (zie bijlage 3) observaties (zie bijlage 1,2) en gesprekken (zie bijlage 1,2) Tijdens het uitvoeren van de ruimtelijke *mapping* is er op kaarten van Weesp aan deelnemers gevraagd om hun route uit te tekenen en hierbij aan te geven wat positieve en negatieve aanmerkingen zijn en of er aspecten zijn in Weesp, of op hun route, die hun wel of niet goed bevallen. Daarnaast is er tijdens de semigestructureerde interviews informatie opgehaald wat betreft het ervaren van een scheiding in Weesp. Tot slot zijn de tunnels en het stationsgebied geobserveerd.

Knelpunt Bouhuijstunnel

Het spoor verdeelt Weesp en het probleem manifesteert zich het meest in de Meester Bouhuijstunnel, wat door meerdere respondenten wordt bevestigd (Mapping respondent



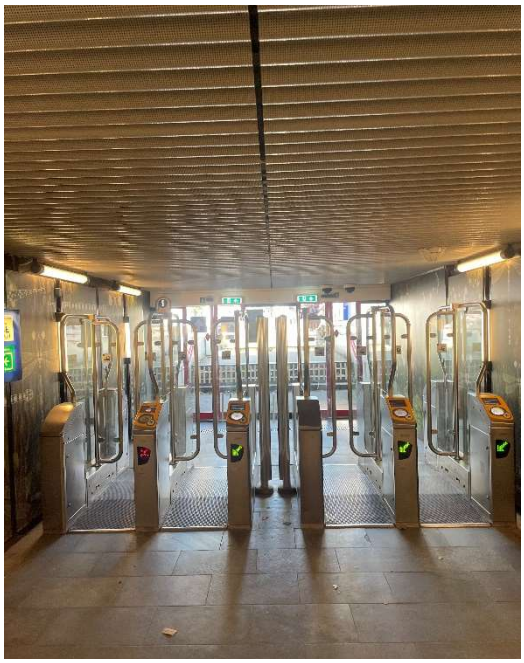
Figuur 7: Stint in de Bouhuijstunnel (eigen archiuef)



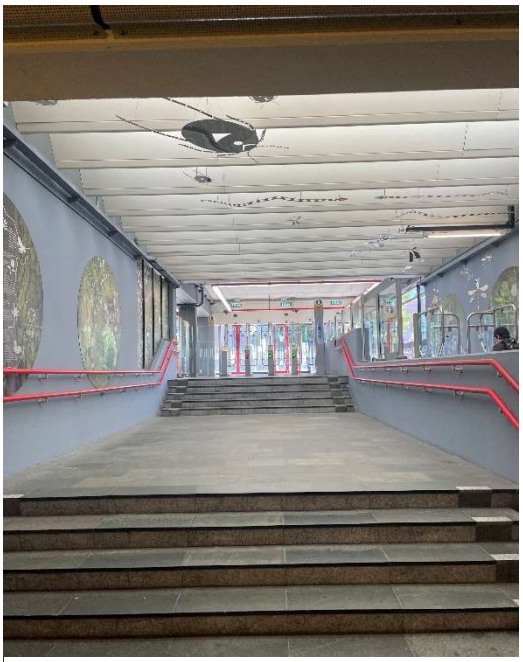
Figuur 8: de Bouhuijstunnel (eigen archief)

29, 31, 32, 33, 34, bijlage 3). Deze tunnel wordt ervaren als het grootste pijnpunt.

Respondenten vinden de Bouhuijstunnel onaantrekkelijk en te krap voor de twee tegengestelde richtingen (zie figuur 9 en 10) (interview respondent 3, 5, 8 en 9, bijlage 1). Dit geldt vooral in combinatie met het toegenomen gebruik van bakfietsen en veel kinderen, wat leidt tot onveilige situaties. De krapte wordt versterkt doordat wandelaars vaak het fietspad gebruiken voor een snellere route, waardoor de beperkte ruimte voor fietsers nog kleiner wordt (Mapping respondent 32, bijlage 3). Hoewel de tunnel problematisch is voor fietsers en voetgangers, functioneert deze prima voor autoverkeer, dat verreweg de meeste ruimte in de tunnel krijgt. Eén respondent merkt op: "De Bouhuijstunnel is door o.a. bakfietsen best eng om doorheen te fietsen omdat mijn kinderen zelf fietsen. Op de verkeersveiligheid na ervaar ik geen barrière", aldus respondent 7 (bijlage 1).



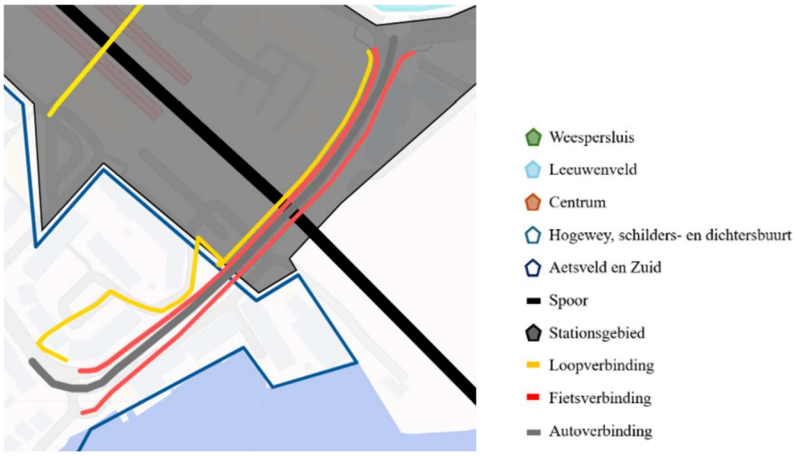
Figuur 9: NS-poortjes (eigen archief)



Figuur 10: NS-tunnel (eigen archief)

Alternatieve doorgangen en Stationsgebied

Naast de Bouhuijstunnel bestaan er alternatieve doorgangen, zoals de NS-tunnel (figuur 4 en 5). Deze doorgang is voor veel mensen niet toegankelijk door de incheck-poortjes, waarvoor een Ov-kaart vereist is en waardoor er niet doorheen gefietst kan worden (interview respondent 4, bijlage 1; *mapping* respondent 30, bijlage 3). Hoewel sommige bewoners een speciale doorgangspas hebben, blijft de NS-tunnel voor veel wandelaars een omweg richting het centrum (figuur 10).



Figuur11: Routes Bouhuijstunnel (eigen werk)

Het gebied direct aan de noordzijde van het station, grenzend aan Leeuwenveld en Weespersluis, kan momenteel worden beschreven als een *nonspace*: een doorgangsgebied zonder veel leven, waar nu enkel bedrijvigheid aanwezig is, zie figuur 12 en 13 (observatie 4, bijlage 1; Augé, 1995). Dit gebied wordt door bewoners niet gezien als een scharniergebied dat de allure heeft om als verbinding te functioneren (Interview respondent 1, bijlage 2). De gemeente erkent dat er vanuit de Stationsgebiedsvisie mogelijk ontwikkelruimte en -kansen liggen om de verbinding tussen 'oud' Weesp en Weespersluis te verbeteren, onder andere door te werken aan een verblijfsplaats als subcentrum met verdichting en hogere bouw (gesprek 28, bijlage 4).



Figuur12: Kantoren stationsgebied Noord (eigen archief)



Figuur 13: Stationsgebied Noord met stationsplein en p+r (eigen archief)

Theoretisering van de fysieke barrière

De fysieke barrière heeft sociale consequenties. De theorie van Elias & Scotson (1994) stelt dat waar een fysieke barrière aanwezig is, vanzelfsprekend sociale afstand ontstaat, die deze afstand vervolgens legitimeert en benadrukt. In Weesp leidt de scheiding tot een sterk en zichtbaar onderscheid.

De Bouhuijstunnel en het spoor krijgen daardoor een symbolische functie. De bewoners van Weespersluis, die zich aan de noordzijde van het spoor bevinden, worden hierdoor letterlijk gezien als de bewoners van ‘de andere kant’. Dit sluit aan bij de theorie van *the established and the outsiders*, waarbij de gevestigde groep (oude Weespers) geconcentreerd is in een gebied dat slecht aansluit bij het gebied van de 'nieuwe' bewoners, en andersom. Hierdoor ontstaan er twee groepen die nauwelijks met elkaar interacteren. Roberto en Korver-Glenn (2021) bevestigen dat fysieke barrières, zoals een spoor, zorgen voor een sociale grens en de connectiviteit verminderen. De grens die de fysieke barrière veroorzaakt, wordt onderdeel van de symbolische betekenis van de 'nieuwe' groep. Hierdoor worden de verschillen tussen de groepen zichtbaar en worden deze bevestigd. Daarnaast heeft de gevestigde groep een gedeelde geschiedenis en hierdoor een bestaande sociale cohesie en groepering. Doordat dit geconcentreerd bestaat in een gebied dat slechter te bereiken is voor bewoners uit de ‘nieuwe’ buurt, worden zij belemmerd deel te nemen aan een bestaande gemeenschap als deze.

2.5 De sociale barrière

De sociale barrière wordt onder andere gedreven door sociaaleconomische ongelijkheid tussen bewoners uit Weespersluis en de ‘oude’ delen van Weesp en botsende culturele normen, wat leidt tot wederzijds onbegrip, een symbolische scheidslijn en een gebrek aan menging tussen bewoners. De resultaten zijn tot stand gekomen door het voeren van gesprekken met belanghebbenden. Dit waren semigestructureerd interviews met een representatie uit zowel Weespersluis als het ‘oude’ Weesp, waarbij voornamelijk is ingegaan op de sociale scheiding, de ervaring hiervan en de redenen daarachter. Om dit inzichtelijk te maken zijn de resultaten van de gesprekken thematisch geclusterd. Daarnaast is een leefbaarheidsanalyse uitgevoerd in Weesp. Hierin zijn kenmerken van leefbaarheid uitgevraagd en onderzocht om de sociale barrière te doorgronden.

Sociaaleconomische homogeniteit en botsende place value

De sociale scheiding is nauw verbonden met de homogene samenstelling en de hoge sociaaleconomische klasse van bewoners uit Weespersluis (Interview respondent 6, bijlage 2). Deze nieuwe groep wordt ervaren als 'rijke Amsterdammers'. Dit contrasteert met de diversiteit en het 'ons kent ons'-karakter van ‘oud’ Weesp.

Door de komst van de grote groep met een stedelijke levensstijl voelen veel 'oude’ Weespers zich bedreigt door het idee dat Weesp wordt overgenomen (interview respondent 2, 8, 9; bijlage 2). Dit komt door de botsing van levensstijlen: de nieuwe bewoners worden gezien als 'stedelijk', terwijl de 'oude’ Weespers hun 'dorps'-karakter waarderen (interview 8,9; bijlage 2). Irritaties ontstaan door het niet-groeten, onbeschoft parkeren van bakfietsen (figuur 14) en het nemen van voorrang in het verkeer, wat wordt gezien als typisch 'stads' gedrag. Voornamelijk de eenzijdigheid van de cultuurverandering versterkt dit. Er zijn namelijk weinig ‘oude’ Weespers die de cultuur in

Weespersluis veranderen. Ondernemers zien wel dat de levendigheid en omzet zijn versterkt, maar dat het dorpse karakter verstedelijkt.



Figuur 14: slecht geparkeerde bakfiets (eigen archief)



Figuur 15: bakfietsenparkeerplaats (eigen archief)

De bakfiets als symbool en zondebok

De bakfiets is hét opvallende en negatief geladen symbool van de nieuwe bevolkingsgroep geworden.

De bakfiets, die parkeeroverlast veroorzaakt in de binnenstad, is door 'oude' Weespers gefragmenteerd tot een zondebok, waarmee commentaar geleverd kan worden richting de Weespersluizers (informeel interview respondent 19, 22, bijlage 1). Sommige respondenten geven aan dat klachten over bakfietsen voort kunnen komen uit jaloezie op de rijkdom van de Weespersluizers (interview respondent 9, bijlage 2). De bakfiets staat daardoor symbool voor de verschillen in rijkdom en levensstijl; het is een statussymbool voor de Weespersluizer. Deze stereotypering belemmert de kansen voor de Weespersluizers om te integreren.

Hoewel sommige 'oude' Weespers de bakfiets en het gedrag van de nieuwe bewoners zien als arrogant en asociaal stellen ondernemers dat de bakfietskwestie beter gefaciliteerd zou kunnen worden om het minder een probleem te maken (interview 8,9, bijlage 2). Zie als voorbeeld de situatie bij de hockeyclub, figuur 15. Een vrouwelijke Weespersluizer merkt op dat bakfietsen nu eenmaal praktisch zijn voor het vervoer van kinderen (interview respondent 5, bijlage 2). Daarnaast bevestigt ze dat bakfietsen inderdaad kostbaar in aanschaf zijn en dat dit overeenkomt met de sociaaleconomische status van bewoners in Weespersluis.

Culturele verdringing en aangetast thuisgevoel (belonging)

De sociale en economische verschillen leiden tot diepere, symbolische grenzen. Deze zorgen ervoor dat beide groepen zichzelf en elkaar koppelen aan afzonderlijke symbolische werelden: een duidelijk ‘wij’ tegenover ‘zij’.

De confrontatie met normen en waarden die door oorspronkelijke bewoners als ‘vreemd’, ‘elitair’ of ‘stads’ worden ervaren, leidt tot ervaren sociale en culturele verdringing onder ‘Oude Weespers’. Hierdoor voelen zij zich steeds minder thuis, omdat herkenbare gewoonten, voorzieningen en ontmoetingsplekken veranderen. Dit versterkt het gevoel dat de buurt niet langer aansluit bij hun waarden en leefstijl, wat de ‘wij-zij’-dynamiek versterkt. Respondenten geven aan zich aangetrokken dan wel verbonden te voelen met het centrum van Weesp (Informeel interview respondent 10, 12, 14, 15, 19, 20, 24). Het gezellige, gemoedelijke en kneuterige karakter is iets wat veel mensen aantrekt. Veel mensen geven aan het fijn te vinden dat ze zichzelf herkennen. Vooral mensen uit ´oud´ Weesp geven aan zich niet te herkennen in Weespersluizers, met hun stedelijke levensstijl. Volgens een respondent is er een groep mensen die al hun hele leven in Weesp wonen; zij kennen elkaar al generaties lang (Interview respondent 4, bijlage 2). De grote veranderingen in Weesp, door de komst van Weespersluis, zorgen nu mogelijk voor een bedreiging van het gevoel van ‘ons kent ons’. De ‘oude’ Weesper ervaart dit alsof Weesp wordt overgenomen.

Eenzijdige interactie en benodigde tijd om te mengen

Het gebrek aan menging wordt versterkt door een eenzijdige beweging en de factor tijd. Er is momenteel weinig interactie, omdat ‘oude’ Weespers geen directe reden hebben om naar Weespersluis te gaan, aangezien de wijk weinig aantrekkingskracht heeft, behalve voor bezoek aan familie of vrienden (Interview respondent 2, bijlage 2). Weespersluizers daarentegen zoeken het centrum wel op voor de 'stedelijke' voorzieningen, horeca en winkels (Interview respondent 5, bijlage 2). Dit leidt tot een gevoel bij 'oude Weespers' dat Weespersluizers zich moeten aanpassen: "Zij hebben ons harder nodig als dat wij hen nodig hebben. Dus ja, zeg dan gewoon gedag en doe dan sociaal" (Interview, respondent 2, bijlage 2). Het resultaat hiervan is dat er een gevoel van ongelijkheid ontstaat. Weespersluizers zorgen in de ‘oude’ delen van Weesp namelijk voor verandering. Tegelijkertijd passen ze zich minder aan de normen van het ‘dorpse’ Weesp aan en voelt Weespersluis daardoor minder Weesps aan. Dit draagt bij aan het gevoel van oorspronkelijke bewoners dat Weesp wordt 'overgenomen' door Amsterdammers, wat hun gevoel van ‘thuis’ bedreigt (Interview respondent 2, 8, 9). In figuur 16 is een matcha-zaak in het centrum van Weesp te zien. Dit is een typisch Amsterdamse en stedelijke theezaak die een doorsneewinkel in Weesp heeft vervangen.



Figuur 46: Matcha zaak (eigen archief)

De noodzaak voor Weespersluizers om het centrum te bezoeken voor hun voorzieningen en horeca heeft echter ook een positieve zijde. Het gebruik van middelen, plekken en contacten in de binnenstad creëert voor hen een economisch-functionele binding (Lupi, 2008), die hun verbinding met de buurt en de stad in bredere zin juist bevordert. Ook ondernemers in het centrum zien het positiever, omdat zij al waarnemen dat Weespersluizers welwillend zijn om te integreren en expertise mee te brengen (bijvoorbeeld door actief te worden in sportclubs en verenigingsbesturen) (interview respondent 8, 9, bijlage 2). Daarnaast zijn zij positiever omdat de Weespersluizer ook potentiële klant is.

Er wordt gesteld dat het gebrek aan menging te wijten is aan het feit dat de mensen in Weespersluis op eenzelfde moment daar zijn komen wonen en in eenzelfde levensfase zitten: tweeverdieners, drukke banen en kinderen (Interview respondent 7, bijlage 2). Ze zijn ontzettend druk met hun eigen leven, waardoor zij gemakkelijker kiezen voor contacten in hun eigen, nabije buurt (interview respondent 5, bijlage 2). Dit maakt het makkelijker om contacten in de eigen buurt op te zoeken, wat de barrière naar de rest van Weesp versterkt. Volgens deze respondenten heeft de situatie tijd nodig om te veranderen, maar dit zal niet binnen tien jaar gebeuren (interview respondent 2, 7, bijlage 2).

Er is een algemene consensus onder respondenten dat de situatie tijd nodig heeft om te veranderen en dat dit een natuurlijk proces is (interview respondent 2, 8, 9, bijlage 2). Ondanks dit positieve vooruitzicht verwachten sommige respondenten dat deze vermenging niet binnen tien jaar zal plaatsvinden.

Theoretisering van de sociale barrière

Het gevoel van bedreiging door een ‘stadse’ bewonersgroep uit Weespersluis heeft betrekking op het concept *belonging* (het gevoel van erbij horen) en *dwelling* (thuisvoelen door comfort en familiariteit) (Verloo & Bertolini, 2020; Pinkster en Boterman, 2017). Het thuisgevoel van 'oude’ Weespers wordt aangetast doordat de oorspronkelijke herkenning van hun stad door de veranderde bevolkingssamenstelling gemist wordt. Er zijn verschillende soorten *belonging;* emotioneel, electief (identificatie met de buurt) en functioneel (gebruik maken van middelen in de buurt) (Verloo & Bertolini, 2020). Deze soorten laten zien hoe ‘het gevoel van erbij horen’ (*belonging*) zich

uit op verschillende manieren. Het emotionele gaat om een thuisgevoel in de buurt. Dit kan zich uiten in de esthetiek van een omgeving, kennis hebben over de buurt en gevoel hebben bij een plek. Het electieve is gevestigd op het hebben van een identiteit in een buurt. De buurt voedt de identiteit en geeft een gevoel van 'lokaal' zijn. Tot slot, het functionele gaat om hoe functioneel verbonden je bent aan de buurt. Hiermee wordt gedoeld op het gebruik van middelen, plekken en contacten in de betreffende buurt, kortom; verbondenheid. Door een zekere verbondenheid met de buurt ontstaat een thuisgevoel, identiteit/lokaal zijn en het functioneel verbonden zijn. Dit zijn alle drie punten die bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt. Hoe meer verbonden men zich voelt, hoe meer men zich op zijn/haar plek voelt. Voor de casus is dit relevant, omdat het gaat om de verbondenheid tussen bewoners uit Weespersluis en 'oud' Weesp, maar ook met de stad Weesp.

Gezien de veranderde dynamiek in Weesp wordt het gevoel van thuis voor 'oude' Weespers soms aangetast. De stedelijke normen en waarden die 'nieuwe' Weespers meenemen, zijn zij niet gewend, waardoor de oorspronkelijke herkenning van hun thuis of stad gemist wordt. Pinkster en Boterman (2017) stellen dat *belonging* gaat om thuisvoelen in een buurt. Volgens hen is *dwelling* een vorm dat hieronder valt. Hiermee wordt gedoeld op het ingebed worden in een buurt door gevoelens van comfort en familiariteit. Wel ligt de focus hier op mensen die in een buurt of wijk komen wonen. Door verschil in bevolkingssamenstelling kan het ook voorkomen dat men een minder sterk gevoel van *belonging* ervaren, dit wordt minder belicht. *Dwelling* is gestoeld op persoonlijke herinneringen en ervaringen op het gebied van een thuisgevoel. Hiervoor moet er een gevoel van identiteit gevormd worden die gestoeld is op relationeel, materieel en cultureel vlak. Een thuisgevoel wordt gevoed door gelijkenissen in deze zin: wanneer je je comfortabel voelt met de mensen om je heen biedt dat zowel een connectie met de buurt als een gevoel van thuis. Een thuisgevoel wordt namelijk versterkt door het ervaren van een gemeenschapsgevoel en herkenning bij ander het comfortabel voelen met de omgeving. Deze combinatie creëert het gevoel van *belonging*. Het gevoel van *belonging* kan versterkt worden wanneer er relationeel, materieel en cultureel meer gelijkenissen ontstaan, maar het kan ook worden afgebroken door de afwezigheid van gelijkenissen in levensstijl en het ervaren van, bijvoorbeeld, onbeschoft gedrag als het foutparkeren van bakfietsen. Dit vergroot de emotionele en sociale afstand tussen de groepen.

Dit sluit aan bij de theorie van *place value* (Carmona et al., 2019), waarbij de door 'oude' Weespers gekoesterde waarden, zoals het gemoedelijke, kneuterige en 'ons kent ons'-karakter, als *place value* van Weesp worden gezien (informeel interview respondent 19, 24, bijlage 1). Dit zijn de waarden die worden toegekend aan een plek en kwaliteiten die in de gebouwde omgeving bijdragen aan een prettig leefklimaat. Omdat de levendigheid met de uitbreiding van Weespersluis verandert en de focus steeds meer op stedelijke

normen en waarden komt te liggen wordt hun *place value* 'aangetast' en ervaren zij het centrum als minder aangenaam.

2.6 Actiegerichte duiding en herziene probleemstelling

De analyse van het locatieonderzoek wijst op een tweeledige barrière die de menging tussen ‘oude’ Weespers en Weespersluizers in de weg staat. Deze belemmering bestaat uit zowel een fysieke scheiding als diepgaande sociaal(economische) verschillen. De fysieke scheiding wordt vooral veroorzaakt door het spoor en de krappe Bouhuijstunnel, die onveilige situaties opleveren en de verbinding beperken. Deze barrière krijgt ook een symbolische lading: Weespersluis wordt letterlijk en figuurlijk gezien als ‘de andere kant’. Daarnaast versterkt de sociale scheiding het onderscheid. Weespersluis is een homogene wijk met veelal hoogopgeleide Amsterdammers, wat contrasteert met het meer diverse, dorpse ‘oude’ Weesp. Dit leidt tot botsende leefstijlen, wantrouwen en beeldvorming, waarbij de bakfiets uitgroeit tot zichtbaar symbool van verschil.

Ondanks de scheiding zijn er duidelijke kansen geïdentificeerd op basis van het locatieonderzoek. Allereerst is er een positieve economische dynamiek waarneembaar; ondernemers in het centrum (horeca, winkels, culturele activiteiten) zijn positief over de toegenomen drukte en omzet sinds de komst van Weespersluis. Bovendien profiteren sportclubs en verenigingen van meer leden en vrijwilligers uit Weespersluis, wat aantoont dat deze nieuwe bewoners welwillend zijn om zich in te zetten en expertise mee te brengen. Ten tweede biedt de lopende Stationsgebiedsvisie van de gemeente een concrete en strategische locatie om een 'scharniergebied' te creëren. Ten slotte is er een algemene consensus onder de respondenten dat de situatie tijd nodig heeft om te veranderen en dat het een natuurlijk proces is.

Deze inzichten leiden tot concrete oplossingsrichtingen voor de co-creatiefase. Aangezien het probleem zich uit in een fysieke en symbolische scheiding moeten oplossingen gericht zijn op het doorbreken van de symbolische grenzen door middel van direct contact om vooroordelen te verminderen. Dit kan bereikt worden door gezamenlijk eigenaarschap te creëren over de publieke ruimte, waarbij het stationsgebied mogelijk een geschikte locatie is hiervoor. Daarnaast kunnen de oplossingsrichtingen gericht zijn op het organiseren van laagdrempelige gezamenlijke activiteiten waar beide partijen samen moeten zijn, zoals sporten of consumeren. Het gezamenlijk hebben van een doel en de noodzaak tot samenwerking zijn namelijk cruciale elementen voor menging.

Op basis van de bevindingen over de tweeledige barrière, de kansen in het stationsgebied en de noodzaak tot interactie resulteert de actiegerichte duiding in de probleemstelling, geformuleerd als een oplossingsgerichte hoe-vraag: *Hoe kan er meer interactie gecreëerd worden tussen ‘oude’ Weespers en Weespersluizers zodat er meer menging ontstaat tussen deze twee groepen?*

3. Co-creatie van oplossingen

3.1 Doel van de co-creatiefase

In de co-creatiefase van dit Placemaking-onderzoek staat het gezamenlijke bedenken van oplossingsrichtingen centraal. Waar het locatieonderzoek inzicht bood in de kern van de fysieke en sociale barrières tussen 'oude' Weespers en Weespersluizers, richt deze fase zich op de transformatie van de huidige situatie (*'as is'*) naar wenselijke toekomstscenario's (*'to be'*) (Verloo & Bertolini, 2020). Het doel is om, samen met betrokken actoren, gedragen ideeën te ontwikkelen voor meer sociale interactie en menging, ervan uitgaande dat de gemeenschap expert is (DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022).

Co-creatie fungeert hierbij als een middel om oplossingen te creëren in de lokale context door deze niet 'voor', maar 'met' bewoners te maken (Verloo, 2011). Door actief te luisteren naar de kennis, ervaringen en ideeën van verschillende betrokkenen ontstaat niet alleen een rijker beeld van het vraagstuk, maar ook eigenaarschap over mogelijke interventies en worden de verschillende groepen erkend. Dit vergroot de kans dat ideeën impact kunnen hebben in de context van Weesp.

De co-creatiefase werd inhoudelijk gestuurd door de volgende actiegerichte vraag: *Hoe kan er meer interactie gecreëerd worden tussen bewoners uit 'oude' delen van Weesp en bewoners uit Weespers, zodat er meer menging ontstaat tussen deze twee groepen?*

3.2 Aanpak van het co-creatieproces

Het co-creatieproces is zorgvuldig ontworpen, voortbouwende op de inzichten van het locatieonderzoek. Hieruit bleek dat zowel fysieke als sociale barrières een rol spelen, waarbij symboliek, beeldvorming en gebrek aan ontmoeting centrale thema's vormen. Deze inzichten zijn gebruikt om het co-creatieproces te structureren en te focussen op ontmoeting, herkenning en gedeelde ervaringen. Er is bewust gekozen voor een combinatie van openheid en structuur. Enerzijds was er ruimte voor spontaniteit en creativiteit, anderzijds werd het proces begeleid door duidelijke kaders om te voorkomen dat ideeën onrealistisch of te abstract zouden blijven. De overgang van analyse naar oplossing – van *'as is'* naar *'to be'* – stond hierbij centraal.

De centrale co-creatiesessie vond plaats op 25 november 2026 in het Stadhuis van Weesp en werd vormgegeven als een focusgroep (figuur 17). De deelnemersgroep bestond uit een representatieve afspiegeling van actoren die direct of indirect betrokken zijn bij het vraagstuk, waaronder ondernemers (zoals vertegenwoordigers van Firma Stek en lokale winkeliers), stedenbouwkundigen en bewoners uit het centrum, Leeuwenveld en Weespersluis.

De keuze voor het stadhuis als locatie was bewust, omdat het functioneert als een neutrale plek in Weesp, een plek van iedereen, en het benadrukt het gezamenlijke

karakter van de opgave. Door verschillende perspectieven samen te brengen, ontstond ruimte voor gesprek en wederzijds begrip.



Figuur 57: Focusgroep (eigen archief)

Tijdens de focusgroep is gewerkt met de *Disney strategy*, een methode die het creatieve proces in drie opeenvolgende fasen structureert (Van Wieringen, 2020). In de eerste fase lag de nadruk op vrij en onbegrensd denken, zonder beoordeling. Vervolgens werden ideeën geconcretiseerd binnen realistische kaders, waarna in de laatste fase kritisch werd gereflecteerd op kansen en valkuilen. Deze aanpak zorgde ervoor dat deelnemers zich vrij voelden om ideeën in te brengen, terwijl tegelijkertijd werd toegewerkt naar mogelijke uitvoerbare interventies.

3.3 Opbrengsten van de co-creatie

Droomfase: wensbeelden en verbeelding

Een groot onderdeel tijdens de droomfase was het verbeteren van de fysieke barrière. Er werden dingen genoemd/suggesties gedaan als “Het spoor onder de Vecht door” en “Een vrije doorloop”. Hieruit is te concluderen dat de deelnemers dit zien als een aanwinst voor meer verbinding.

Daarnaast werd duidelijk dat interactie volgens deelnemers vooral ontstaat rondom laagdrempelige en informele activiteiten. Ideeën varieerden van gezamenlijke evenementen tot kleine, speelse ingrepen in de openbare ruimte. Opvallend was dat activiteiten waarbij eten, drinken of kinderen centraal staan, zoals samen sporten of gratis bier, werden gezien als krachtige verbinders.

Daarnaast kwam het idee van een *third place* in het stationsgebied nadrukkelijk naar voren: een neutrale ontmoetingsplek buiten huis en werk, waar verschillende groepen elkaar op natuurlijke wijze kunnen tegenkomen. Ook werden creatieve en symbolische voorstellen gedaan om het 'niemandsland' rond het spoor te doorbreken, zoals het plaatsen van grote spiegels met reflecterende teksten. Deze ideeën benadrukken dat ontmoeting niet alleen fysiek, maar ook mentaal en symbolisch gefaciliteerd kan worden.

Realistische fase: van idee naar concept

In de realistische fase verschoof de aandacht naar ideeën die binnen de context van dit afstudeeronderzoek uitvoerbaar zijn. Grootschalige evenementen bleken organisatorisch complex, terwijl kleinschalige, herhaalbare actie als kansrijker werden gezien. Hierin is het belangrijk om aan te halen dat er tijdens de focusgroep zowel gezocht is naar ideeën die meegenomen kunnen worden in een advies, maar ook ideeën realistischer voor een experimentele interventie.

Een concreet voorbeeld hiervan is de podcast 'Weespermoppen', waarin bewoners uit verschillende wijken dezelfde vragen beantwoorden. Deze vorm biedt ruimte voor herkenning en nuance, zonder dat direct fysiek contact wordt afgedwongen. Ook het idee van rondleidingen door elkaars wijk ('Ken je ander z'n wijk') werd als haalbaar en waardevol gezien, omdat het letterlijk en figuurlijk een uitwisseling stimuleert onder het motto van 'onbekend maakt onbemind'. Daarnaast werd een tentoonstelling 'gezichten van Weesp' genoemd om de verschillende kanten aan heel Weesp te laten zien. Daarnaast werd voorgesteld om via een centraal coördinerend orgaan een gezamenlijke evenementenkalender te ontwikkelen, zodat initiatieven beter zichtbaar en toegankelijk worden voor alle inwoners. Tegelijkertijd kwam naar voren dat veel bewoners uit Weespersluis bereid zijn om zich actief in te zetten voor de stad, bijvoorbeeld via verenigingen of initiatieven. Voorwaarde hierbij is wel dat zij zich welkom en erkend voelen binnen bestaande netwerken.

Kritische fase: reflectie op haalbaarheid en effect

Tijdens de focusgroep was er te kort tijd voor de volledige kritische fase. Op de avond zelf is enkel teruggekoppeld met de deelnemers wat de reacties waren op elkaars uitgewerkte ideeën. Hier was iedereen eensgezind, alle deelnemers reageerden positief op elkaars ideeën. Ook was hierin overlap; twee teams werkten ideeën uit in lijn met een gezamenlijk (sport) evenement.

Later is er samen met de opdrachtgever kritisch gekeken naar alle ideeën die uit de focusgroep zijn gekomen. Er werd duidelijk dat (grote) infrastructurele ingrepen, zoals extra tunnels, buiten de mogelijkheden van deze fase vallen. Dit bevestigde de noodzaak om te focussen op micro-acties: klein, tijdelijk en experimenteel, maar met potentieel grote symbolische en sociale impact.

3.4 Selectie en analyse van oplossingsrichtingen

Na afloop van de co-creatiesessie en de kritische fase zijn alle ideeën systematisch geordend en geclusterd. Deze clusters zijn vervolgens beoordeeld aan de hand van drie selectiecriteria: wenselijkheid, impact en haalbaarheid. Deze criteria helpen om te convergeren naar interventies die zowel betekenisvol als uitvoerbaar zijn.

Eerst is er samen met de opdrachtgever gekeken naar wat er haalbaar is; hier is mede naar aanleiding van de co-creatiesessie uitgekomen dat een historische wandeling door Weespersluis een zeer gedragen interventie is. Omdat deze interventie minder testbaar is en mogelijk niet haalbaar binnen de stage-termijn, zijn er naar aanleiding van selectiecriteria vier ludieke interventie-ideeën opgesteld als additionele interventie.

Vervolgens is er op straat gevraagd naar meningen van Weespers (Aetsveld, Centrum, Weespersluis (5 totaal)) met betrekking tot wenselijkheid. Hierin is de Weespers gevraagd wat zij van de volgende (ludieke) ideeën vonden: een bakfietstour door Weespersluis, een gezichten-van-Weesp-tentoonstelling, een visuele verbinding rondom de Bouhuijstunnel en een bakfiets-parkeeractie in het centrum. Over het algemeen waren alle respondenten positief over de ideeën. Twee van hen gaven aan dat het goed zou zijn iets met de bakfiets te doen om het stereotype beeld te verbreken. De bakfietstour scoorde goed, alleen gaven vier respondenten aan dat zij zelf niet in de bakfiets zouden stappen. Over de bakfiets-parkeeractie werd door een respondent aangegeven dat deze goed zou werken onder het motto “wanneer het gereguleerd wordt, geeft het minder overlast”. Een andere respondent vond dit een ‘grappig’ idee om uit te voeren. De gezichten-van-Weesp-tentoonstelling kreeg kritiek met betrekking tot de selectiviteit ervan; het is maar een moment en minder direct gekoppeld aan het probleem. Daarnaast kost het volgens deze respondent meer tijd om aan deel te nemen. De visuele verbinding had niemands voorkeur of interesse. Twee respondenten gaven aan dat het voor een grotere impact interessant is om een koppeling te maken met het Weespernieuws. Dit (online) medium wordt breed gelezen in heel Weesp.

Tot slot is de impact van alle ideeën gemeten aan de hand van schattingen en interpretaties (zie tabel 2, 3; figuur 18), om op basis daarvan een gewogen selectie te maken.

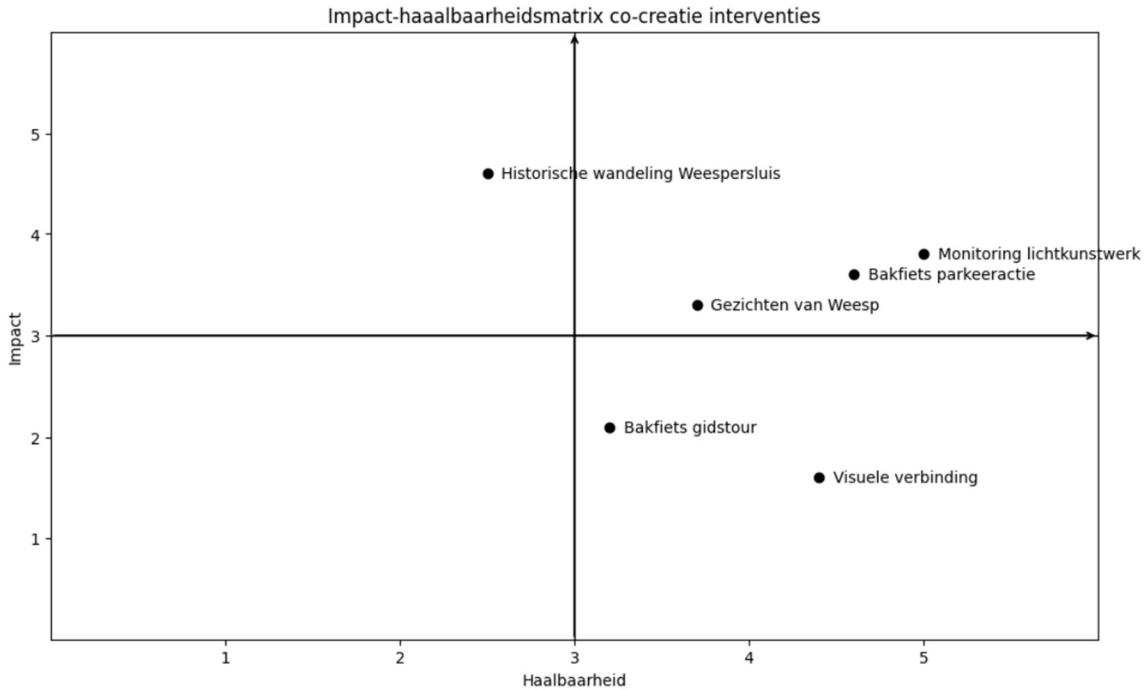
Tabel 2: Ludieke ideeën

Idee	Omschrijving	Mogelijke impact
Bakfiets gidstour	Bewoners van ‘oud’ Weesp worden in een bakfiets meegenomen door Weespersluis. Om kennis te nemen van de wijk en het stereotype beeld van de bakfiets te verkleinen.	Relatief kleine impact. Er zullen maar een aantal Weespers meegaan in de bakfiets. Wel kan hun perspectief mogelijk veranderen over het stereotype dat bestaat, wat de

		impact onder de deelnemers vergroot.
Gezichten van Weesp	Een kleine tentoonstelling met foto's van Weespers uit zowel 'oude' delen van Weesp en Weespersluis. Met een klein interview om mensen een beeld te geven van en kennis te laten maken met de bewoners uit andere delen.	Middelgrote impact. Hier zijn meer mensen bij betrokken; ten eerste de deelnemers die geïnterviewd worden, ten tweede alle bezoekers van de tentoonstelling. Deze idee is iets is losgezongen van de daadwerkelijke veranderde dynamiek in Weesp. Maar meer algemeen: Weesp is verkleind bij deze impact.
Visuele verbinding	Een visuele verbinding tussen het 'oude' Weesp en Weespersluis. In de vorm van een lint of stoepkrijt. Zo kan de verbinding tussen de twee delen tast/zichtbaar gemaakt worden.	Kleine impact. Gebruikers van de Bouhuijstunnel zal de visuele verbinding opvallen. Echter, door de vluchtigheid van fietsers en auto's, zal de uitleg en het uitvragen van reacties vooral bij voetgangers mogelijk zijn. Dit is een beperkt aantal.
Bakfiets-parkeeractie Centrum	Een aantal parkeerplekken in het centrum van Weesp voor een middag inrichten als bakfiets-parkeerplaats. Zo kan overlast voorkomen worden door het te reguleren en kan het stereotype beeld over de bakfiets verkleind worden.	Middelgrote impact. Ten eerste kan er overlast verkleind doordat er beter gereguleerd wordt t.b.v. het parkeren van bakfietsen. Dit heeft impact op de gebruikers van het centrum op dat moment. Ten tweede heeft het impact op de mensen die gebruik maken van de parkeerplaats; zij kunnen door de actie beseffen dat sommige mensen last hebben van de bakfiets. Ten derde, de stereotypie kan verkleind worden bij alle gebruikers op dat moment; de actie valt op, ook kunnen geïnteresseerden meer informatie krijgen over de casus, wat hen aan het denken kan zetten.

Tabel 3: Ideeën

Idee	Omschrijving	Mogelijke impact
Monitoren lichtkunstwerk	In de Bouhuijstunnel is in december 2025 een lichtkunstwerk geplaats. Aan de hand hiervan is het interessant om te testen of gebruikers de tunnel zo als meer aantrekkelijk ervaren. Zo kan de fysieke barrière verkleind worden.	Kleine impact. Deze inhaking op een bestaande interventie heeft niet een erg grote impact, maar kan wel verhelderend zijn in het vraagstuk rondom de fysieke barrière.
Historische wandeling Weespersluis	Door het organiseren van een historische wandeling door Weespersluis kan er een uitwisseling tussen wijken bewerkstelligd worden. Bewoners uit 'oude' delen van Weesp kunnen zo een kijkje nemen in Weespersluis en bewoners uit Weespersluis kunnen meer te weten komen over de geschiedenis van Weesp en Weespers uit heel Weesp ontmoeten.	Grote impact. Omdat de wandeling veel aandacht kan trekken met het verhaal erachter en de aanleiding ertoe, is dit een potentiële interventie die grotere impact kan hebben. Ook naast de deelnemers van de wandeling is de kans groter dat meer mensen (door media e.d.) op de hoogte worden gesteld en erover na zullen denken.



Figuur 18: Impact-haalbaarheidsmatrix (eigen werk)

Uit deze analyse kwamen verschillende kansrijke ideeën voor lange- en kortetermijninterventies, inhaakmomenten en adviezen naar voren. De co-creatiefase functioneerde als een gezamenlijk ontwerpproces waarin bewoners, ondernemers en gebruikers meedachten aan verandering. Waar het locatieonderzoek de barrières zichtbaar maakte, heeft deze fase laten zien waar ruimte ligt voor verbinding en experiment. De geselecteerde ideeën vormen de eerste concrete stappen om deze verbinding in de praktijk te testen.

4. Interventies

4.1 Doel van de interventiefase

In dit hoofdstuk worden de uitvoering en monitoring van de gekozen interventies beschreven. Een Placemaking-interventie is een experimentele en strategische ingreep die dient om patronen te doorbreken en verbeteringen in de praktijk te testen. De co-creatiefase lag ten grondslag aan het vormgeven van interventies die bijdragen aan een experiment in de veranderende dynamiek van Weesp. Hierin vormt de interventie een kleinschalige, experimentele ingreep (Project for Public Spaces, 2022). Het doel hiervan is niet het leveren van een uiteindelijk product, maar verbeteringen in de openbare ruimte op een tastbare manier te toetsen. De interventiefase biedt door middel van een fysieke of sociale ingreep een directe ervaring aan gebruikers. Zo kan er gerichte feedback opgehaald worden over de impact hiervan en kan de effectiviteit van de oplossingsrichting getest worden (DUSP, 2013).

De interventie dient naast het verbeteren van de veranderende dynamiek in Weesp ook als fysieke ingreep die fungeert als een katalysator voor sociale interactie (Verloo, 2011). Mensen kunnen elkaar ontmoeten zodat er in Weesp meer uitwisseling is tussen verschillende groepen. Zo kan er een groter gevoel van gezamenlijk eigenaarschap ontstaan (DUSP, 2013). Door de aannames die in de veranderende dynamiek in Weesp spelen te monitoren, door middel van gesprekken en observaties, wordt de effectiviteit van de interventie getoetst aan de ervaring van Weespers (Carmona, 2019). Dit draagt bij aan de iteratie van Placemaking; er kan ingespeeld worden op de behoeften van de gemeenschap in een stad die nooit ‘af’ is (Project for Public Spaces, 2022).

4.2 Ontwerp, onderbouwing, uitvoering en monitoring van de interventies

Naar aanleiding van de ideeënselectie in de co-creatiefase zijn er drie interventies gekozen die in deze fase uitgevoerd en/of gemonitord worden. Deze hebben betrekking op zowel de fysieke barrière (de Bouhuijstunnel), de sociale barrière (de grote verschillen tussen ‘oud’ Weesp en Weespersluis) en de symbolische barrière (de bakfiets als het stereotype dat de scheiding versterkt). Op basis van de weging van wenselijkheid, impact en haalbaarheid (figuur 18) is een interventie-selectie opgezet. Deze is voortgekomen uit stemselectie op straat (wenselijkheid) en de kritische fase van de co-creatie (haalbaarheid en impact).

- Om verbetering in de **fysieke barrière** te testen wordt het **lichtkunstwerk** dat in de Bouhuijstunnel is geplaatst, gemonitord.
- Voor een verbetering van de **sociale barrière** wordt getracht een **historische wandeling** op te zetten die zowel bewoners uit ‘oude’ delen van Weesp als Weespersluizers meeneemt door Weespersluis.
- Tot slot wordt in het centrum een **bakfiets-parkeeractie** georganiseerd om het **stereotype te doorbreken** in de **symbolische barrière**.

Alle drie de interventies worden door middel van de transitie-criteria (gedragen, radicaal, vraagstukgedreven, haalbaar, strategisch, mobiliserend en meetbaar) uiteengezet.

4.3 Lichtkunstwerk in de Bouhuijstunnel (Fysieke barrière)

Een interventie in de Bouhuijstunnel om te onderzoeken of esthetische aanpassingen de negatieve ervaring van deze 'pijnpunt-locatie' verminderen. Tijdens de co-creatie werd duidelijk dat oplossingen voor de fysiek-sociale barrière gezocht moeten worden in het aantrekkelijker maken van de verbinding. Aansluitend hierop werd op 12 december 2025 een lichtkunstwerk geopend in de Bouhuijstunnel die gebruikt is als interventie (Weespernieuws, 2025b). Het kunstwerk is ontworpen door kunstenaarscollectief Taartrovers, in samenwerking met zestig schoolkinderen uit Weesp (Weespernieuws, 2024; figuur 19). Het doel van dit kunstwerk is het creëren van een ‘verbindend en veilig gevoel’. De interventie is gestoeld op de theorie van *secondary severance*, die beschrijft hoe een fysieke infrastructuur psychologische gevoelens van scheiding kan oproepen, waardoor bewoners de oversteek vermijden wanneer deze onaantrekkelijk is (Anciaes et al., 2015). De ingreep is erop gericht deze barrièrewerking tegen te gaan door de tunnel esthetisch en belevingsgericht aantrekkelijker te maken. De aanname is dat een dergelijke ingreep de psychologische barrière verkleint en de negatieve ervaring van de tunnel vermindert, waardoor de verbinding tussen beide zijden wordt versterkt. Tijdens de monitoring wordt getoetst of gebruikers een verbeterde beleving ervaren ten opzichte van de ‘as is’-situatie. De kernwaarden zijn fysieke connectiviteit en het verhogen van de *place value* van een huidige *nonspace*.



Figuur 19: Lichtkunstwerk Bouhuijstunnel (eigen archief)

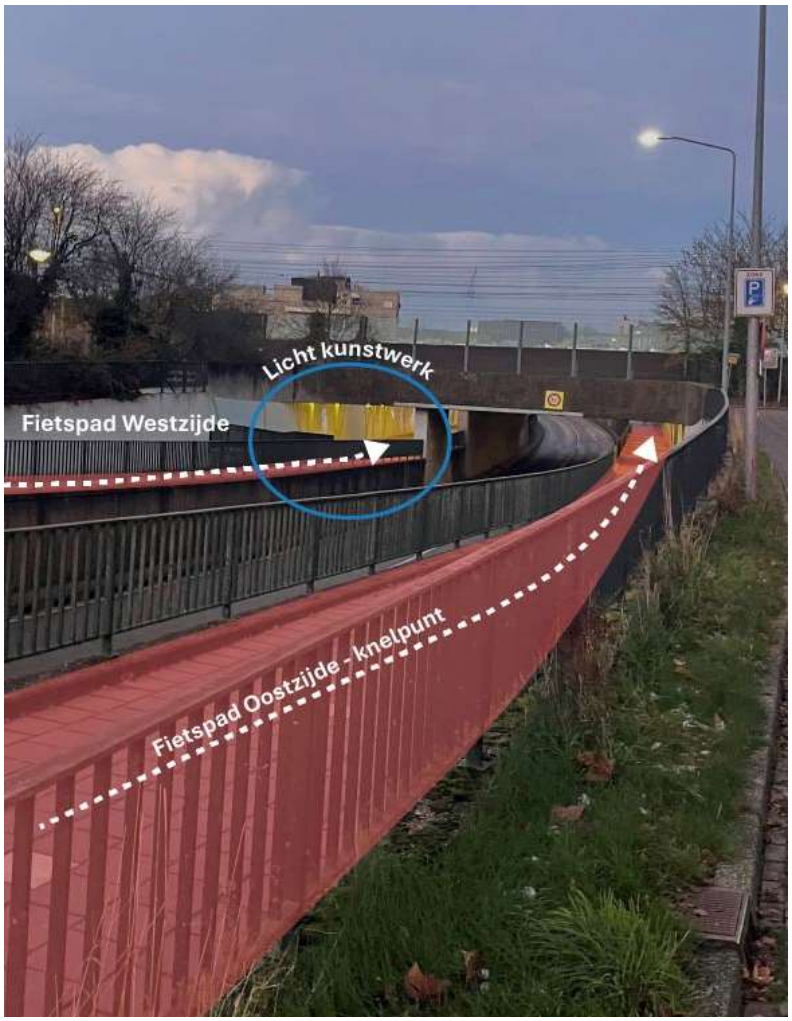
De monitoring van het lichtkunstwerk heeft plaatsgevonden in en om de Bouhuijstunnel. Het kunstwerk is enkel te zien wanneer de straatverlichting in de omgeving is aangeschakeld. Gebruikers van de tunnel zullen aan beide zijden worden aangesproken en gevraagd worden of zij een verbetering ervaren hebben ten opzichte van de vorige situatie (zie bijlage 7). Daarnaast is hun gevraagd wat verbeterpunten zijn voor het verkleinen van de fysieke barrière en of de respondenten deze barrière ook beamen. Voor de transitie-criteria, zie tabel 4.

Tabel 4: Criteria lichtkunstwerk Bouhuijstunnel

Criteria	
Gedragen	De interventie is gebaseerd op het locatieonderzoek waar de tunnel als hét centrale pijnpunt werd geïdentificeerd door gebruikers. Daarnaast werd in de co-creatie duidelijk dat oplossingen voor de fysiek-sociale barrière ten grondslag kunnen liggen in het aantrekkelijker maken van de infrastructuur rond de Bouhuijstunnel.
Radicaal	Het lichtkunstwerk als interventie brengt een zekere verandering teweeg in de dominante praktijk van de Bouhuijstunnel als 'pijnpunt'.
Vraagstuk gedreven	Het lichtkunstwerk speelt direct in op het knelpunt van de Bouhuijstunnel, die door gebruikers als 'onaantrekkelijk', 'eng' en 'te krap' wordt ervaren. Het draagt bij aan de esthetiek en het verzachten van de barrière.
Haalbaar	Zeer hoog (score 5 op de matrix); er wordt ingehaakt op een reeds geplaatste voorziening/interventie.
Strategisch	De langetermijnvisie van de gemeente Amsterdam voor het stationsgebied, die streeft naar een 'scharnierfunctie', sluit hier mogelijk op aan.
Mobiliserend	De mobiliserende kracht is gemiddeld (medium impact); veel mensen maken gebruik van de andere kant van de tunnel. Daarnaast is het kunstwerk alleen 's avonds te zien.
Meetbaar	De interventie kan zo toetsen of de psychologische barrière doorbroken of verkleind wordt wanneer de tunnel esthetischer is. Hieruit kunnen lessen getrokken worden. De impact van het lichtkunstwerk wordt kwalitatief gemeten door systematische observaties en korte feedbackgesprekken met tunnelgebruikers (voornamelijk voetgangers).

Monitoring lichtkunstwerk Bouhuijstunnel

Tijdens de monitoring is de situatie geobserveerd en zijn vijf gebruikers geïnterviewd (Bijlage 7) De reacties zijn erg uiteenlopend. De interventie zorgt bij een deel van de gebruikers voor een verbeterde esthetiek en een verhoogd gevoel van veiligheid door de betere verlichting. Desondanks blijft de tunnel voor veel bewoners een fysieke en psychologische barrière (*secondary severance*). Dit komt doordat andere delen van de tunnel rommelig blijven (graffiti) en de verlichting slechts aan één zijde is geplaatst (westzijde), wat een volledige verbetering tussen de wijken belemmert. Dit bleek ook uit de observatieschets (figuur 20). Hierin is te zien waar de twee fietspaden gelegen zijn ten opzichte van het lichtkunstwerk; de oostzijde wordt een stuk intensiever gebruikt ten opzichte van de westzijde. Ook is tijdens de observatie vastgesteld dat het kunstwerk pas na vijf uur geactiveerd wordt, wanneer de meeste ouders en/met schoolgaande kinderen al gepasseerd zijn. Hoewel de tunnel 'vrolijker' wordt gevonden is de impact op de interactie klein, aangezien de ingreep niet de volledige tunnel verbetert en de verandering door de subtiele uitvoering soms zelfs onopgemerkt kan blijven, omdat veel gebruikers via de oostzijde het spoor onderdoor gaan.



Figuur 20: Schets Bouhuijstunnel (eigen werk/archief)

4.4 Opzet historische wandeling Weespersluis (Sociale barrière)

Een gedragen idee uit de co-creatie is om 'oude' Weespers naar de nieuwe wijk te trekken en wederzijdse kennis te vergroten onder het motto van ‘onbekend maakt onbemind’. De interventie focust op het doorbreken van de sociale segregatie. De theorie van *the established and the outsiders* (Elias & Scotson, 1994) ligt hieraan ten grondslag; de gevestigde groep voelt zich bedreigd in hun 'ons kent ons'-cultuur en de Weespersluizers blijven in hun eigen sociale bubbel. Het mechanisme is het letterlijk doorbreken van de bubbel door bewoners in een andere bubbel uit te nodigen. Er wordt aangenomen dat historische kennis over de Bloemendalerpolder een gemeenschappelijke basis voor interesse en herkenning creëert. De centrale waarden zijn wederzijdse erkenning en het creëren van een eenheidsgevoel. Het veranderprincipe is dat herkenning en nuance (via de geschiedenis) de sociale afstand verkleinen zonder dat direct fysiek contact wordt afgedwongen.

Wegens de beperkte tijd van de stageperiode bij de gemeente Amsterdam zal de wandeling zelf niet voor het afronden van het onderzoek plaatsvinden, maar is deze wel uitgedacht en gepland. Aangezien hierdoor geen resultaten verzameld kunnen worden wordt deze activiteit verder uiteengezet in de aanbevelingen en is de opzet voor de interventie terug te lezen in de bijlage (bijlage 7)

4.5 Ludieke bakfiets-parkeeractie (Symbolische barrière)

Een actie in het centrum om het negatieve stereotype van de bakfiets te doorbreken en de parkeeroverlast te reguleren (figuur 21 en 22). Tijdens de stemronde op straat bleek een parkeeractie zeer wenselijk, omdat regulering de overlast en daarmee de irritatie bij de gevestigde groep zou verminderen. De actie gaat uit van de contacthypothese, het idee dat vooroordelen en onwetendheid afnemen zodra groepen elkaar vaker op een natuurlijke manier tegenkomen in de gedeelde ruimte (Allport, 1954). In de huidige situatie wordt de bakfiets vaak als een negatief symbool of 'zondebok' gezien die overlast veroorzaakt in de binnenstad. Door de dominante praktijk van ‘overlast van bakfietsen’ te vervangen door een gereguleerde parkeeractie worden de gedeelde belangen van beide groepen tastbaar en is er sneller kans op acceptatie tussen beide. De centrale aanname is dat de irritatie bij gevestigde bewoners afneemt zodra zij ervaren dat er goed gereguleerd wordt. De interventie is gebaseerd op de waarden interactie en gezamenlijk eigenaarschap. Het doel is om sociale afstand tussen de groepen te verkleinen en mensen bewust te maken van hun gedeelde belangen. Om dit te bereiken, wordt getracht een wauw-effect te creëren: een ludieke, visueel opvallende actie die voorbijgangers uitnodigt om hun vooroordelen over de bakfiets te heroverwegen. Daarnaast is de actie een goed moment om de bakfiets letterlijk en figuurlijk een plek te geven in de stad. De bakfiets is inmiddels onderdeel van Weesp. Door dit een plek te geven en te accepteren kan er getoetst worden hoe gebruikers met het idee van ‘de bakfiets als onderdeel van Weesp’ om kunnen gaan. Het doel hiervan is om mensen

hierover te laten nadenken, zodat er meer bewustwording en uiteindelijk een groter gemeenschapsgevoel ontstaan. In beide gevallen wordt getracht het stereotypische symbool (de bakfiets) van de verandering in Weesp te doorbreken, waardoor in de sociale barrière minder nadruk komt te liggen op dit symbool. Hierdoor zou het wij/zij denken en wijzen naar groepen verminderd kunnen worden.

De bakfiets-parkeeractie heeft plaatsgevonden in het centrum van Weesp. Hier komen veel bakfietsen samen en is er interactie tussen 'oude' Weespers en Weespersluizers. Bij het uitvoeren van de actie is een vak met een bakfietssymboolgemaakt op de openbare weg. Daarnaast zijn er een aantal bordjes met 'Bakfiets welkom', 'Een plekje voor de bakfiets in Weesp' en 'Parkeer je bakfiets in het Centrum van Weesp' geplaatst. Ook zijn er folders van lokale winkeliers uitgedeeld, zodat er een indirecte connectie ontstond tussen bakfiets-eigenaren en lokale ondernemers. Voor de transitie-criteria, zie tabel 5.



Figuur 21: Opstelling interventie (eigen archief)



Figuur 22: Opstelling interventie (eigen archief)

Tabel 5: Criteria bakfiets-parkeerinterventie

Criteria	
Gedragen	De wenselijkheid is getoetst op straat; respondenten gaven aan dat regulering de overlast vermindert en de spanning wegneemt. Daarnaast is in het locatieonderzoek ondervonden dat de bakfiets een versterkende werking heeft als stereotype in de sociale barrière.
Radicaal	Het is een radicale ingreep, omdat het de dominante praktijk van wanordelijk foutparkeren in de binnenstad vervangt door tijdelijke ordening, wat de irritatie bij de gevestigde groep

	verlaagt en hen aan het denken zet over de bakfiets als stereotype symbool.
Vraagstukgedreven	De actie speelt in op de bakfiets als 'zondebok' en symbool voor de botsende culturele normen en sociaaleconomische verschillen.
Haalbaar	Zeer haalbaar (score 4.5); de actie is eenvoudig op te zetten in het centrum en scoort hoog op uitvoerbaarheid binnen de context van een experiment.
Strategisch	De actie fungeert als breekijzer voor het 'wij-zij' gevoel door te laten zien dat praktische oplossingen de sociale frictie kunnen verminderen. In de toekomst zouden bij positieve uitkomst parkeerplaatsen voor bakfietsen gerealiseerd kunnen worden.
Mobiliserend	De actie heeft een hoog WAUW-effect; het is visueel opvallend en biedt een platform om voorbijgangers in het centrum direct te betrekken en te informeren over het onderzoek.
Meetbaar	De impact is direct meetbaar door het uitvragen van reacties bij gebruikers van het centrum (kwalitatief).

Monitoring ludieke bakfiets-parkeeractie

Tijdens de interventie zijn 21 mensen uit Weesp bevraagd (figuur 23) en is er geobserveerd (Bijlage 7). Deze bewoners en gebruikers is gevraagd hoe zij denken over de parkeeractie en hoe zij denken dat de bakfiets zowel letterlijk als figuurlijk een 'plekje' kunnen krijgen in Weesp; een fysieke plek door betere regulatie en een symbolische plek in de cultuur van Weesp. In de observatie is voornamelijk gekeken naar de non-verbale reacties van passanten. Bijna niemand liep langs zonder aandacht te besteden aan de actie. Een gedeelte van hen liep langs met een lach, anderen 'nee-schuddend'. Ook waren er waren verschillende geluiden hoorbaar met betrekking tot de bakfiets. Ten eerste is er een groep mensen die structureel tegen alles is wat iets met een bakfiets te maken heeft is. Zij willen niets weten van bakfietsen en vinden de gebruikers ervan vooral erg asociaal. Hier werd duidelijk dat de bakfiets in Weesp een geladen symbool is binnen de spanning tussen 'oud' Weesp en Weespersluis. De eersten zijn vaak meer tegen de gebruikers en hun gedrag dan tegen de bakfiets zelf.

Ten tweede bestaat er een groep die zelf op een bakfiets fietst en enkel de voordelen zien. Veel van deze mensen komen uit Weespersluis. Ze hebben kinderen en geven aan een bakfiets beter te vinden dan een auto. Ook waren deze bakfietsgebruikers positief over de duidelijke plek ("heel handig om hier te parkeren") en soms zelfs verbaasd dat de bakfiets negatief wordt gezien.

Ten slotte is er een meer genuanceerde groep die als schakel kan dienen tussen bovenstaande groepen. Dit zijn doorgaans wat jongere Weespers die in een van de 'oude' delen van Weesp wonen. Zij zien de nadelen van de bakfiets en erkennen dat gebruikers beter zouden moeten omgaan met hun fiets en het verkeer. Aan de andere

kant heeft deze groep soms zelf een bakfiets, moedigen een gesprek tussen beiden groepen aan en willen graag positief over de interactie en acceptatie tussen de twee groepen nadenken.

Tijdens de interventie ontstond een discussie tussen een oude Weesper en een bakfietsmoeder, waarbij zij hem verweet negatief te oordelen, terwijl hij zelf met de auto komt. Dit illustreerde hoe de bakfiets staat voor bredere frustraties en misverstanden. Een grote groep benadrukte de noodzaak van dialoog en gezamenlijkheid; Weespers moeten ‘meer rekening houden met elkaar’, vaker het gesprek aangaan en elkaar leren kennen, bijvoorbeeld via gezamenlijke activiteiten. Daarbij klonk herhaaldelijk dat Weesp meer ‘gemeenschappelijks’ nodig heeft, omdat veel vooroordelen voortkomen uit leven in gescheiden bubbels. Daartegenover stonden uitgesproken tegenstanders die de bakfiets als gevaarlijk en hinderlijk ervaren en pleiten voor verbod of handhaving. Ondanks deze verdeeldheid was de algemene tendens: reguleren helpt, maar echte acceptatie ontstaat pas als er tijd overheen gaat en/of mensen elkaar ontmoeten, kennen en wederzijdse belangen leren zien.



Figuur 23: Gesprekken met gebruikers en bewoners tijdens de interventie (eigen archief)

5. Conclusie en reflectie

In dit hoofdstuk wordt teruggeblikt op het Placemaking-traject. Er wordt geconcludeerd in hoeverre de interventies hebben bijgedragen aan het verminderen van de kloof tussen bewoners uit 'oude' delen van Weesp en bewoners uit Weespersluis en wat dit proces betekent voor de verdere ontwikkeling van de veranderende dynamiek in Weesp. Daarnaast is getracht een oplossing aan te dragen voor de actiegerichte vraag: *Hoe kan er meer interactie gecreëerd worden tussen bewoners uit 'oude' delen van Weesp en Weespersluis, zodat er meer menging ontstaat tussen deze twee groepen?*

5.1 Samenvatting van het proces

Het Placemaking-traject in Weesp heeft laten zien dat de sterke demografische groei een diepe sociaal en fysieke barrière heeft blootgelegd tussen bewoners uit 'oud' Weesp en Weespersluis. Gedurende het onderzoek is gebleken dat het spoor niet slechts een infrastructurele grens is, maar fungeert als een psychologische scheidslijn die de vorming van een eenheidsgevoel belemmert (Van Gent et al., 2016). De fysieke en sociale barrières etaleren zich in symbolen die de barrièrewerking versterken. Het spoor en de bakfiets zorgen voor deze symbolische functie, waarbij bewoners uit Weespersluis letterlijk en figuurlijk weggezet worden als mensen van 'de andere kant'. De bakfiets is uitgegroeid tot een 'zondebok' en een visueel symbool voor botsende levensstijlen en sociaaleconomische verschillen tussen de groepen. Doordat deze symbolische verschillen breed worden gedragen transformeren zij in sociale grenzen die interacties belemmeren en de *established-outsiders* dynamiek versterken (Lamont & Molnár, 2002; Elias & Scotson, 1994). Zo zorgt deze barrière ervoor dat het spoor met de Bouhuijstunnel niet enkel een knelpunt is, maar een psychologische grens die de sociale afstand tussen de groepen versterkt. De algemene tendens in zowel het locatie-onderzoek, de co-creatie en de interventiefase was dat interactie en het kennen van verschillende groepen zorgt voor meer eenheid. Om interactie laagdrempeliger te maken is het van belang om acceptatie te creëren tussen de twee groepen (Verloo, 2011).

De interventies fungeerden als startpunt voor deze conclusie. De monitoring van het lichtkunstwerk in de Bouhuijstunnel toonde aan dat esthetische verbeteringen het veiligheidsgevoel verhogen, maar de dieperliggende ervaring van de tunnel als 'pijnpunt' en barrière niet volledig kunnen wegnemen. De bakfiets-parkeeractie in het centrum fungeerde als een eerste test voor het doorbreken van de verschillende leefwerelden (Habermas & McCarthy, 1989); het maakte de onderliggende irritaties en botsende culturele normen tastbaar en initieerde de noodzakelijke dialoog tussen groepen die normaal langs elkaar heen leven. De nog uit te voeren historische wandeling door Weespersluis sluit hierop aan. Hiermee is een proces richting gezamenlijk eigenaarschap in gang gezet, waarbij de publieke ruimte niet langer gezien moet worden als conflictzone, maar als gedeelde verantwoordelijkheid. Dit kan zorgen voor meer acceptatie en daardoor een beter startpunt voor interactie en eenheid; publieke ruimten

bieden immers kansen voor alledaagse ontmoetingen tussen diverse groepen, wat sociale cohesie kan versterken (Qi et al., 2024).

5.2 Discussie

In dit onderzoek zijn veel verschillende methoden gebruikt om data te verzamelen. Een belangrijk discussiepunt hierin is de demografie van respondenten. Weespers zijn over het algemeen zeer maatschappelijk betrokken en welwillend in het voeren van gesprekken. Wel is het belangrijk om te beseffen dat de langere interviews en de co-creatie hoogstwaarschijnlijk een bepaald 'type' Weesper heeft aangesproken. Deze mensen hebben allen meer dan een half uur vrijgemaakt om bij te dragen aan het onderzoek. Dit veronderstelt dat deze deelnemers zelf het belang zien van het onderzoek en dus vanuit eenzelfde doelstelling in het onderzoek staan. Zo bleek uit de co-creatie-avond dat alle vijf de aanwezigen vrijwel hetzelfde dachten over de oplossingsrichtingen, waardoor andere geluiden uit Weesp niet meegenomen zijn in het onderzoek. In de korte gesprekken op straat zijn de resultaten meer divers. In de toekomst zou een laagdrempeligere dataverzameling, waarin een breder publiek wordt bereikt, kunnen bijdragen aan een meer uitgebalanceerd perspectief.

Tijd is een belangrijke beperking geweest in dit onderzoek. Doordat er weinig tijd beschikbaar was om het grote vraagstuk van verbondenheid in Weesp te onderzoeken en testen, zijn de resultaten niet compleet. Zo hadden oplossingen rondom de fysieke barrière uitvoeriger getest kunnen worden (verlagen druk op de Bouhuijstunnel) en had een sociale activiteit binnen de stage-termijn ook relevante inzichten kunnen bieden. De twee interventies die uitgevoerd en getest zijn, hebben enkel op één moment plaatsgevonden. Daarnaast heeft een vraagstuk van het formaat als dit een bredere aanpak nodig om structureel verandering te bereiken. Uit de co-creatie bleek dat er behoefte is aan grote veranderingen en aanpassingen die interactie en eenheid in Weesp kunnen bevorderen. De interventies hebben gediend als start voor verdere verbeteringen.

In toekomstig onderzoek is het relevant om longitudinaal onderzoek te verrichten naar de ontwikkeling in tijd ten aanzien van de menging van Weespersluis met 'oude' delen van Weesp. Veel respondenten zijn in de veronderstelling dat het een natuurlijk proces betreft dat langzaam verbetert. Wanneer hier meer duidelijkheid over bestaat kan dat inzichtelijk zijn voor het verbeteren van soortgelijke plekken. Daarnaast kan het verhelderend zijn om plekken te onderzoeken waar er vanzelfsprekende interactie bestaat tussen bewoners van Weespersluis en de 'oude' delen van Weesp. Bijvoorbeeld de voetbalclub, deze werd aangewezen als plek waar deze groepen elkaar ontmoeten. Het zou relevant zijn om hier lessen uit te trekken, zodat de relatie tussen het hebben van een gemeenschappelijke community en de mate van interactie en acceptatie zichtbaar wordt.

In de context van gentrificatie en snelle, homogene stadsuitbreiding, waarin simpele objecten (zoals de bakfiets) een sterke symbolische functie kunnen krijgen in een sociaal conflict, draagt dit onderzoek bij aan de wetenschappelijke discussie met betrekking tot de rol van Placemaking als transdisciplinaire methode in een complex maatschappelijk probleem. Placemaking dient hier niet enkel als middel om plekken te verbeteren, maar als een transdisciplinaire methode om verborgen fricties zichtbaar en bespreekbaar te maken in een publiek debat (Verloo, 2011; Verloo & Bertolini, 2020). De belangrijkste les is dat regulatie van de fysieke ruimte (zoals parkeervakken) een noodzakelijke voorwaarde lijkt voor sociale acceptatie in situaties waar groepen met verschillende levensstijlen elkaar noodgedwongen tegenkomen. Placemaking fungeert hier niet als 'snelle oplossing', maar als middel om de dialoog te starten en gedeeld eigenaarschap over de publieke ruimte (zoals parkeerplekken of de tunnel) te stimuleren (DUSP, 2013; *A Placemaking Primer*, 2021).

5.3 Reflectie op eigen rol en leerproces

Als onafhankelijk Placemaking-onderzoeker in opdracht van de Stadsgebied Weesp was mijn rol het navigeren tussen ambtelijke wensen en verwachtingen, wetenschappelijke normen en de emoties en meningen op straat. Transdisciplinair onderzoek balanceert tussen deze verschillende disciplines (Verloo & Bertolini, 2020). Tijdens de bakfiets-interventie en in een aantal gesprekken werd de complexiteit van transdisciplinair onderzoek benadrukt. Als onderzoeker streefde ik naar onafhankelijk onderzoek dat niet beïnvloed wordt door derden. Echter, omdat ik werkte richting een verbetering in de naam van een overheidsorganisatie, kon ik niet in volledigheid spreken van onafhankelijkheid; er zijn een groter doel en een bepaalde verwachting. In de gesprekken was ik continu alert op het bijvoorbeeld stigmatiseren van conclusies en aanwakkeren van discussie, wat kan zorgen voor tegenwerking en het aanwakkeren van vooroordelen, terwijl deze resultaten voor een onafhankelijk onderzoek juist relevant kunnen zijn (Cecchini, 2019). Ik heb geleerd mijn doel te verleggen van een volledig onafhankelijk onderzoek naar een verbeterdoel voor de samenleving.

Verder heb ik geleerd dat complexe maatschappelijke problemen vaak geen duidelijke oplossing, maar vooral tijd nodig hebben (Tromp, 2018). Hierin is er enkel te sturen en te versnellen, omdat het complexe *wicked problems* zijn die niet aan de hand van één oplossing te verhelpen zijn; het is een continu verbeterproces. Het grootste leerpunt voor mij was dat Placemaking door het sterke co-creatieve karakter zorgt voor draagvlak, begrip en betrokkenheid, wat kan bijdragen aan de sturing en versnelling. Hierin is mij opgevallen dat dit een sterke basis vormt voor redelijkheid en dialoog. In een hedendaagse samenleving met veel ontevredenheid is dat een zeer belangrijk streven om op voort te bouwen.

6. Aanbevelingen

Naar aanleiding van de bevindingen en conclusies, zullen hier de aanbevelingen geformuleerd worden aan Stadsgebied Weesp van de gemeente Amsterdam om de sociale en fysieke barrières tussen 'oud' en 'nieuw' Weesp te overbruggen. Ook kunnen toekomstige onderzoekers lessen trekken uit deze uitkomsten. De aanbevelingen hebben als doel om in de toekomst interactie en menging tussen bewoners van Weespersluis en 'oude' delen van Weesp ter verbeteren.

Acceptatie als basis voor interactie

Voor structurele interactie tussen de bewoners uit 'oude' delen van Weesp en Weespersluis is sociale acceptatie een randvoorwaarde (Arant et al., 2021). De symbolische barrière wordt momenteel versterkt door de bakfiets, die fungeert als 'zondebok' voor diepere irritaties over culturele verdringing, overlast en afgunst. Om acceptatie aan te wakkeren is het cruciaal om de symbolische barrière te verkleinen. De eerste aanbeveling is daarom het verminderen van dagelijkse irritatie door bakfietsoverlast in het centrum structureel te reguleren. Het markeren van specifieke bakfiets-parkeervakken (zoals getoetst tijdens de interventie) transformeert een bron van conflict in een gedeeld belang van een begaanbare binnenstad. Daarnaast is het van belang dat Weespers hun mening over de bakfiets heroverwegen. Door de bakfiets te positioneren als een vervoersmiddel ten gunste van Weesper kinderen en als vervanger van de auto kan het negatieve stereotype verkleind worden. Daarnaast is het cruciaal om bewustwording te creëren onder bakfietseigenaren ten aanzien van hun rijstijl en negatieve imago. Dit kan bewerkstelligd worden door middel van een bakfiets-campagne, waar enerzijds de tegenstanders van de bakfiets aangesproken worden om hun mening te heroverwegen, en tegelijkertijd de bakfietsgebruikers aangesproken worden op hun gedrag op en met de bakfiets.

Creëren van gemeenschappelijke grond

Het overbruggen van de kloof tussen Weespersluis en het 'oude' Weesp vereist transformatie in de fysieke barrière en pro-activiteit in de sociale barrière, zodat er een grotere gemeenschappelijkheid ontstaat tussen de twee groepen.

Verbeteren van de Bouhuijstunnel (fysiek)

In de fysieke barrière is er op korte termijn een sterke behoefte aan een betere verbinding tussen Weespersluis en de 'oude' delen van Weesp. Op korte termijn is het noodzakelijk dat maatregelen worden getroffen in de Bouhuijstunnel. De komende jaren worden er nog altijd meer woningen opgeleverd in Weespersluis, terwijl deze tunnel momenteel fungeert als grootste pijnpunt in de fysieke scheiding. Hoewel het lichtkunstwerk het veiligheidsgevoel verhoogt, blijft de tunnel te krap voor de huidige stroom aan (bak)fietsen en wandelaars die veelal gebruik maken van de oostzijde van de tunnel. De aanbeveling voor de korte termijn is enerzijds het verder esthetisch

opknappen van de tunnel, aansluitend op het lichtkunstwerk. Hiermee wordt de tunnel aantrekkelijker waardoor het minder als pijnpunt aanvoelt (D'Acci, 2019). Anderzijds is het van belang om de ruimte in de tunnel gelijkwaardiger te verdelen. Dit kan door beide fietspaden, indien mogelijk, in te richten als eenrichtingsverkeer, en anders het gebruik van de westzijde (rustige kant) van de tunnel te stimuleren door middel van het plaatsen van bewegwijzering voor een suggestieroute. Zo kan de druk van de Bouhuijstunnel beter verdeeld worden, waardoor dit minder als een pijnpunt gezien gaat worden. Als gevolg hiervan zal dit het gevoel van een barrière verkleinen (Anciaes et al., 2015).

Aanpassingen aan de stationsgebied (fysiek)

Op langere termijn is de uitrol van de ontwikkelingen in het stationsgebied cruciaal om een gemeenschappelijke basis te creëren tussen de Weespersluis en de rest van Weesp. De noordzijde van het station wordt momenteel ervaren als een *nonspace*. In de nieuwe Stationsgebiedsvisie kunnen lessen worden getrokken uit dit gebrek aan 'ziel': ontwikkel hier een gemixte plek met functies die beide groepen trekken, zodat het gebied de beoogde 'scharnierfunctie' krijgt in plaats van enkel een doorgangsgebied te zijn. Dit kan in de toekomst een nieuwe kans bieden om eenheid te vormen tussen Weespersluis en de 'oude' delen van Weesp.

Historische wandeling Weespersluis (sociaal)

In de sociale barrière kan de historische wandeling door Weespersluis, die in het voorjaar van 2026 plaats zal vinden, gebruikt worden als startpunt van de dialoog en interactie. Door gedeelde geschiedenis centraal te stellen wordt het principe van 'onbekend maakt onbemind' doorbroken. Uit de co-creatie is gebleken dat het lokale nieuwsplatform in Weesp een breed gedragen medium is dat kan bijdragen aan het maken van meer impact. Zet daarom Weespernieuws in om de gedachten achter de wandeling breed te communiceren en de dialoog te starten en daarmee de bubbels te doorbreken.

Gezamenlijke evenementen (sociaal)

Om verder in te haken op het verkleinen van de sociale barrière is het wenselijk om gezamenlijke evenementen te organiseren of te faciliteren, waar zowel bewoners uit Weespersluis als bewoners van de 'oude' delen van Weesp bij betrokken worden. Zo kunnen mensen de 'andere' groep ontmoeten waardoor beide groepen een beter beeld van elkaar krijgen, in plaats van enkel een negatief imago. Daarnaast kan er zo interactie plaatsvinden zodat er meer begrip voor elkaar ontstaat (Qi et al., 2024). Om het organiseren van deze gezamenlijke evenementen laagdrempeliger te maken is het advies om een 'Centraal Orgaan Evenementen Weesp' (COEW) op te richten. Dit houdt in dat er een overkoepelend orgaan opgericht wordt waar alle belangenorganisaties in samenwerking met een gemeenteambtenaar evenementen kunnen organiseren. Uit de co-creatie bleek dat dit nodig is om vergunningsaanvragen te vergemakkelijken en

evenementen beter stadsbreed uit te kunnen zetten en dus bewoners uit heel Weesp aan te spreken. Om hierbij interactie en menging te bevorderen is het cruciaal om de focus te leggen op onder andere sportevenementen (zoals voetbal of een Weesperspelen) en een gezamenlijke gelegenheid waar bijvoorbeeld gegeten wordt, aangezien deze worden gezien als 'verbinders' om groepen op natuurlijke wijze mengen (Verheij, 2022).

Algemeen advies

Als algemeen advies aan Stadsgebied Weesp geldt dat Placemaking niet slechts als een eenmalig instrument voor tijdelijke ingrepen moet worden gezien, maar als een fundamentele filosofie en werkwijze om de publieke ruimte vorm te geven. Dit vraagt om een structurele verschuiving van plannen 'voor' de gemeenschap naar het co-creëren 'met' de gemeenschap, waarbij bewoners en ondernemers worden erkend als de belangrijkste experts van hun eigen leefomgeving (Verloo, 2011; DUSP, 2013; Project for Public Spaces, 2022). Juist in een complexe situatie zoals de sociale spanningen in Weesp biedt deze aanpak de mogelijkheid om ambtelijke inzichten te verbinden met de lokale kennis van de gebruikers. Door dit iteratieve en responsieve proces vaker als methode te hanteren kan de gemeente gezamenlijk eigenaarschap over de publieke ruimte stimuleren en de *place value* voor zowel de 'oude' als 'nieuwe' Weespers maximaliseren in een stad die nooit ‘af’ is.

7. Literatuurlijst

A placemaking primer. (2021). https://2324.mywdka.nl/LEMPRJ12/wp-content/uploads/sites/80/2024/03/638a1fe260f36b92be75784f_2022-placemaking-booklet.pdf

Anciaes, P. R., Jones, P., & Mindell, J. S. (2015). Community Severance: Where Is It Found and at What Cost? *Transport Reviews*, *36*(3), 293–317. https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077286

Arant, R., Larsen, M., & Boehnke, K. (2021). Acceptance of Diversity as a Building Block of Social Cohesion: Individual and Structural Determinants. *Frontiers in Psychology*, *12*, 612224. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.612224

Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso.

Bereikbaarheid Muiden en Weesp via nieuwe A1. (2016, 14 september). Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. https://bezoekerscentrum.rijkswaterstaat.nl/SchipholAmsterdamAlmere/news/nieuwe-route-verkeer-muidenweesp/

Buurt Weesp Centrum (gemeente Amsterdam) in cijfers en grafieken. (2025, 4 oktober). AlleCijfers.nl. https://allecijfers.nl/buurt/weesp-centrum-amsterdam/

Carmona, M. (2019). Place value: place quality and its impact on health, social, economic and environmental outcomes. *Journal Of Urban Design*, *24*(1), 1–48. https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1472523

Cecchini, M. (2019). Reinforcing and Reproducing Stereotypes? Ethical Considerations When Doing Research on Stereotypes and Stereotyped Reasoning. *Societies*, *9*(4), 79. https://doi.org/10.3390/soc9040079

Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.). *Inwoners per gemeente*. Centraal Bureau Voor de Statistiek. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners

D'Acci, L. (2019). Aesthetical cognitive perceptions of urban street form: Pedestrian preferences towards straight or curvy route shapes. *Journal Of Urban Design*, *24*(6), 896–912. https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1554994

Dashboard kerncijfers | Website Onderzoek en Statistiek. (2019, 1 januari). https://onderzoek.amsterdam.nl/interactief/dashboard-kerncijfers?tab=indicator&thema=bevolking&indicator=BEVTOTAAL&indeling=stadsdelen&jaar=2025&gebied=S&taal=nl

Davis, B., Foster, K. A., Pitner, R. O., Wooten, N. R., & Ohmer, M. L. (2023). Conceptualizing Gentrification-Induced Social and Cultural Displacement and Place Identity Among

Longstanding Black Residents. *Journal Of Black Studies*, *54*(4), 288–311. https://doi.org/10.1177/00219347231166097

Elias, N., & Scotson, J. L. (1994). *The established and the outsiders: A sociological enquiry into community problems*. SAGE.

Franke, S., & Hospers, G. (2009). *De levende stad: over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs*. https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:001372599

Gemeente Weesp, (2020). *Vastgesteld 1ste herziening exploitatieplan Bloemendalerpolder*. Gemeente Weesp.

Habermas, J., & McCarthy, T. (1989). *The theory of communicative action. Volume 2, Lifeworld andsystem : a critique of functionalist reason*. https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:000828009

Ingezonden - Oude en nieuwe Weespers: tijd om elkaar wat meer te zien. (2025). Facebook. Geraadpleegd op 23 december 2025, van https://www.facebook.com/weespernieuws/posts/pfbid035BLFcD9KVdCBkTvcGboQRR13zHJg9UombnWfYxTD1iFZ79mkFM3Pja6uiYFSoHjul#

Lamont, M., & Molnár, V. (2002). The Study of Boundaries in the Social Sciences. *Annual Review Of Sociology*, *28*(1), 167–195. https://doi.org/10.1146/annurev.soc.28.110601.141107

Lamont, M., Pendergrass, S., & Pachucki, M. (2015). Symbolic boundaries. In *Elsevier eBooks* (pp. 850–855). https://doi.org/10.1016/b978-0-08-097086-8.10416-7

Lupi, T. (2008). Buiten wonen in de stad : de place making van IJburg. In Universiteit van Amsterdam, *UvA-DARE (Digital Academic Repository)*. https://dare.uva.nl

Meershoek, P. (2024, oktober). Weespersluis heeft eindelijk wat winkels – nu nog wat leuks voor de jeugd: 'We hebben gezien hoe het op IJburg is gegaan, dat kunnen we hier voorkomen'. *Parool*. https://www.parool.nl/amsterdam/weespersluis-heeft-eindelijk-wat-winkels-nu-nog-wat-leuks-voor-de-jeugd-we-hebben-gezien-hoe-het-op-ijburg-is-gegaan-dat-kunnen-we-hier-voorkomen~b532c18f/

Musterd, S., & Slot, J. (2016). De ongelijke stad. *Mens & Maatschappij*, *91*(4), 305–318. https://doi.org/10.5117/mem2016.4.must

Over ons en ons werk - Bloemendalerpolder. (z.d.). Bloemendalerpolder. https://bloemendalerpolder.mett.nl/info+weespersluis/info+weespersluis+over+ons+en+ons+werk/default.aspx

Pinkster, F. M., & Boterman, W. R. (2017). When the spell is broken: gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district. *Cultural Geographies*, *24*(3), 457–472. https://doi.org/10.1177/1474474017706176

Planning. (z.d.). https://www.nieuwbouw-weespersluis.nl/planning

Qi, J., Mazumdar, S., & Vasconcelos, A. C. (2024). Understanding the Relationship between Urban Public Space and Social Cohesion: A Systematic Review. *International Journal Of Community Well-Being*, *7*(2), 155–212. https://doi.org/10.1007/s42413-024-00204-5

Rittel, H. W. J., & Webber, M. M. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. *Policy Sciences*, *4*(2), 155–169. https://doi.org/10.1007/bf01405730

Roberto, E., & Korver-Glenn, E. (2021). The Spatial Structure and Local Experience of Residential Segregation. *Spatial Demography*, *9*(3), 277–307. https://doi.org/10.1007/s40980-021-00086-7

Tromp, C. (2018). *Wicked Philosophy: Philosophy of Science and Vision Development for Complex Problems*. https://doi.org/10.5117/9789462988774

Van Gent, W., Boterman, W., & Van Grondelle, M. (2016). Surveying the Fault Lines in Social Tectonics; Neighbourhood Boundaries in a Socially-mixed Renewal Area. *Housing Theory And Society*, *33*(3), 247–267. https://doi.org/10.1080/14036096.2015.1134650

Van Noije, L. (2016). Toegenomen ongelijkheid in buurtparticipatie tussen buurten en bewoners? In *MENS & MAATSCHAPPIJ* (Vol. 91, Nummer 4, pp. 319–355) [Journal-article]. https://doi.org/10.5117/MEM2016.4.NOIJ

Van Wieringen, R. (2020). *Design thinking in higher education*. Instituut voor Interdisciplinaire Studies.

Veldboer, L., Duyvendak, J. W., & Bouw, C. (Red.). (2007). *De mixfactor: Integratie en segregatie in Nederland*. Uitgeverij Boom.

Verheij, J. (2022). *GENTRIFICATIE & SOCIALE SCHOKKEN* (Door Amsterdam School of Real Estate; W. Van Der Post & A. Marquard, Reds.). https://zigbukcpproduction.blob.core.windows.net/afwc-ksp-web-hupo-portal-p-pub/2023/Nieuwsberichten/CRP_Verheij_Gentrificatie%20%26%20Sociale%20Schokken.pdf

Verloo, N., & Bertolini, L. (Reds.). (2020). *Seeing the City: Interdisciplinary Perspectives on the Study of the Urban*. In *Volume 6 Of The Series Perspectives On Interdisciplinarity*. https://doi.org/10.5117/9789463728942

Weespernieuws. (2024, 2 december). Meester Bouhuijstunnel krijgt lichtkunst: 'Voor verbindend en veilig gevoel'. *Weespernieuws*. https://www.weespernieuws.nl/buurt-wijk/buurt-wijk/347195/meester-bouhuijstunnel-krijgt-lichtkunst-voor-verbindend-en-v

Weespernieuws. (2025a, oktober 16). Oude en nieuwe Weespers: tijd om elkaar wat meer te zien. *WeesperNieuws*. https://www.weespernieuws.nl/mensen/mensen/363274/-ingezonden-oude-en-nieuwe-weespers-tijd-om-elkaar-wat-meer-te-zien

Weespernieuws. (2025b, december 12). Lichtkunstwerk 'Water Weespers' opent in Mr. Bouhuijstunnel. *WeesperNieuws*. https://www.weespernieuws.nl/kunst-cultuur/kunst-cultuur/366963/lichtkunstwerk-water-weespers-opent-in-mr-bouhuijstunnel

Woningen. (z.d.). Weespersluis. Geraadpleegd op 4 december 2025, van https://www.nieuwbouw-weespersluis.nl/woningen?route=propertyType&status=InPreparation.Sold

8. Bijlagen

8.1 Bijlage 1: leefbaarheidsonderzoek

Er is een leefbaarheidsonderzoek om vast te stellen wat in de context van Weesp de belangrijkste leefbaarheidskenmerken zijn. Hierbij zijn drie indexeringen uitgevoerd, waarin eerst zelf een lijst leefbaarheidskenmerken is opgesteld, vervolgens deze verbonden aan wetenschappelijke literatuur, tot slot is aan 17 bewoners gevraagd wat zij belangrijk vinden in de leefbaarheid door middel van korte interviews/gesprekken, ook zijn hiervoor drie observaties uitgevoerd.

1e indexering: belangrijkste invloed leefbaarheid

- Voorzieningen
- OV
- Walkability
- Verkeersveiligheid
- Sense of place (mate van *nonspace*)
- Bereikbaarheid-parkeren
- ´Buurtkennis´; zijn mensen bekent met andere buurten
- Levendigheid
- Sociale interactie
- Kwalitatieve openbare ruimte

2e indexering: leefbaarheid n.a.v. wetenschappelijke bronnen

- Groen in de gebouwde omgeving – Carmona
- Mix van functies – Carmona
- Lage verkeersniveaus – Carmona
- Walkability & bikeability – Carmona
- Compacte ontwikkelingspatronen – Carmona
- Gemakkelijke verbinding met goed openbaar vervoer – Carmona
- Positieve bevolkingssamenstelling – Van Noije
- Gevoel van veiligheid – Van Noije
- Aanwezigheid en nabijheid voorzieningen – Van Noije
- Kwaliteit van woningen – Van Noije
- Toegangkelijkheid en verbindingen – Van Noije
- Gevoel van erbij horen – Bertolini en Verloo
- Sense of Place – Lupi
- Esthetiek – Bertolini en Verloo
- Kwaliteit fysieke omgeving – Lupi

Zes criteria voor de leefbaarheid index

Gevoel van erbij horen/sense of belonging

Er zijn verschillende soorten *belonging*. Emotioneel, electief (identificatie met de buurt) en functioneel (gebruik maken van middelen in de buurt) (Verloo & Bertolini, 2020). Deze soorten laten zien hoe 'het gevoel van erbij horen' (*belonging*) zich uit op verschillende manieren. Het emotionele gaat om een thuisgevoel in de buurt. Dit kan zich uitten in de esthetiek van een omgeving, kennis hebben over de buurt en gevoel hebben bij een plek. Het electieve is gevestigd op het hebben van een identiteit in een buurt. De buurt voedt de identiteit en geeft een gevoel van 'lokaal' zijn. Tot slot, het functionele gaat om hoe functioneel verbonden je bent aan de buurt. Hiermee wordt gedoeld op het gebruik van middelen, plekken en contacten in de betreffende buurt.

Pinkster en Boterman (2017) stellen dat *belonging* gaat om thuisvoelen in een buurt. Er wordt gesteld dat *dwelling* een vorm is dat hieronder valt. Hiermee wordt gedoeld op het ingebed worden in een buurt door gevoelens van comfort en familiariteit. Wel ligt de focus hier op mensen die in een buurt of wijk komen wonen. Door verschil in bevolkingssamenstelling kan het ook voorkomen dat men een minder sterk van *belonging* ervaren, dit wordt minder belicht. *Dwelling* is gestoeld op persoonlijke herinneringen en ervaringen op het gebied van een thuisgevoel. Hiervoor moet er een gevoel van identiteit gevormd worden welke gestoeld is op relationeel, materieel en cultureel vlak. Een thuisgevoel wordt gevoed door gelijkenissen in deze zin; wanneer je je comfortabel voelt met de mensen om je heen, biedt dat zowel een connectie met de buurt als een gevoel van thuis. Deze combinatie creëert het gevoel van *belonging*. Het gevoel van *belonging* kan versterkt worden wanneer erop relationeel, materieel en cultureel vlak meer gelijkenissen ontstaan, maar het kan ook worden afgebroken wanneer er juist gelijkenissen verdwijnen door een veranderde bevolkingssamenstelling.

Mix van functies/levendigheid

Levendigheid heeft een sterke invloed op de leefbaarheid in een buurt (Franke & Hospers, 2009). Jane Jacobs beschrijft het belang van een mix van functies in buurten. Een diversiteit van mensen, functies en gebouwen bijdraagt aan een dynamische stad. Volgens Carmona (2019) vallen dit soort criteria onder *place value*, wat voor waarde wordt er aan een plaats toegekend. Het zijn bepaalde kwaliteiten in de gebouwde omgeving die bijdragen aan een prettig leefklimaat. Een mix van gebruik in een buurt is hierin cruciaal, net als walkability-bikeability.

Aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen

Lupi (2008) stelt dat economisch-functionele binding in een buurt een belangrijke invloed hebben op de verbinding met de buurt en daardoor hun zicht op de wijk. De nadruk ligt hier op de nabijheid en bereikbaarheid van deze voorzieningen.

Walkability/bikability (Carmona, 2019). Net als mix of uses is walkability en bikeability een kenmerk dat bijdraagt aan place value. Walk-, bikeability draagt bij aan een gezonder leven in de stad.

Sense of place (lupi, 2008)/ plaatswaarde / kwaliteit van de openbare ruimte

Sense of place is een bepalende factor in de belevingswaarde van mensen op het gebied van leefbaarheid. Het gaat om plaatsen die een belevingswaarde met zich meedragen waardoor men sociaal-ruimtelijk gezien verbonden is aan deze specifieke plaats (Lupi, 2008). Het geven van waarde aan een plaats draagt bij aan het gevoel van geborgenheid en thuisvoelen.

Positieve bevolkingssamenstelling/interactie

Hier gaat het om de samenhang tussen een bepaalde bevolkingssamenstelling en een oordeel over de leefbaarheid (Van Noije, 2016). In dit artikel gaat het over de bereidheid tot participatie, en dat hiertussen een verband ligt. In het kader van leefbaarheid laat dit zien dat een bepaalde bevolkingssamenstelling wel degelijk invloed kan hebben in hoe mensen denken over gezamenlijke zaken. Voor de casus betreft dit de mate waarin men dan wel positief, dan wel negatief over elkaar denkt en wat voor invloed dit uiteindelijk heeft op de leefbaarheid in de buurt. Daarnaast wordt in een rapport over placemaking gesteld interactie met anderen een belangrijk onderdeel is van socialiseerbaarheid (*A Placemaking Primer*, 2021). Dit draagt bij aan het hebben van een ´goede´ plaats.

Observatie 1: Bouwhuijstunnel - fietspaden:

(Maandag 15:10 tot 15:20 22-9, scholen net uit)

Bakfietsen: 10

Kinderen: 40

Volwassenen: 40

Jongeren: 7

Brommer: 1

Observatie 2: 25 sept 2025 14:00 uur

Leefbaarheidscriteria:

- Belonging
- Mix van functies
- Aanwezigheid/nabijheid voorzieningen
- Walkability/bikeability
- Plaatswaarde/sense of place
- Positieve bevolkingssamenstelling/interactie

Locaties:

1. Centrum
2. Station Zuidzijde
3. Station Noordzijde

Centrum: Aanwezigheid/nabijheid voorzieningen is hoog. Er zijn veel bewegingen en alles is op loop/fiets afstand. Wel zijn er veel mensen met hun eigen ding bezig, er is niet veel interactie met onbekenden.

Informele interviews/gesprekken

- 10. Weespersluiser: Het is het hart van de woonplaats, voelt zich erg verbonden met de binnenstad.
- 11. Amsterdammer: Er is hier niets veranderd, komt er een paar keer per jaar. Geen op of aanmerkingen voor de leefbaarheid.
- 12. Bakker: Erg positief over het feit dat het wat drukker is in de binnenstad. Ze woont zelf niet in Weesp maar is erg gesteld op het centrum van Weesp. Wel geeft ze aan dat ze hoopt dat Weesp enigszins hetzelfde blijft ondanks de drukte. Voor de bakkerij is de drukte alleen maar goed.
- 13. Weesper: Centrum staat enigszins onder druk, hij hoopt dat de kleine ondernemers overleven ondanks veranderingen. Sinds de fusie is er meer aandacht voor cultuur, minder voor onderhoud e.d., dit vindt meneer zonde. Ook merkt hij raar gedrag op wat hem niet zint, bijvoorbeeld veel bakfietsen en ‘asociale’ Amsterdammers.
- 14. Lokale winkelier, woonachtig in Weespersluis: hij geeft aan het centrum erg kneuterig en gezellig te vinden. Hij is erg positief over de voorzieningen en geeft aan de groei van Weesp juist leuk te vinden omdat er vernieuwing ontstaat in winkels e.d. Zo af en toe overlast van hangjeugd, maar valt ook wel weer mee. Het centrum is mooi volgens hem, maar heeft ook een achenebbes randje, dit kan verbeterd worden. Hij heeft gemêleerd publiek (Weesp, Weespersluis, Gooi, Amsterdam en dagjesmensen), dit vindt hij positief, niet enkel Weespersluis. Verder zijn volgens de winkelier alle ondernemers met elkaar betrokken. Daarnaast wegen de negatieve kenmerken zich af tegen de positieve kenmerken. (Sluis en brug niet helemaal goed verlopen?)
- 15. Brugwachter, niet uit Weesp: Weesp is volgens hem een heel aantrekkelijk stadje waartoe hij zich sterk aangetrokken voelt. Althans, het centrum, niet de nieuwbouw. Er is volgens hem niet heel veel veranderd in Weesp, vind het heel gezellig, gemoedelijk en begripvol, ook zijn er leuke evenementen. Een paar negatieve punten zijn dat er veel bakfietsen zijn die verkeersregels negeren en dat er vignetten en extra kosten zijn voor varen sinds de fusie met Amsterdam.

Stationsgebied Zuidzijde:

Mix van functies is oké; station, bedrijven en wonen. Walkability is tussen het centrum en station prima, voor Weespersluis echter slecht. Bikeability is prima voor de twee buitenste tunnels, stationstunnel is weer niet bereikbaar voor fietsers. Veel mensen zijn op zichzelf in het stationsgebied en vrijwel allemaal onderweg of aan het wachten op vervoer. Er zijn wat scholieren die interactie hebben.

Informele interviews/gesprekken

- 16. Voorbijganger uit Weesp: Voelt zich erg verbonden met het station, is illegaal maar vindt het station een fijne plek om te zijn.
- 17. Stationshuiskamer werkneemster, niet uit Weesp: Ze ervaart regelmatig overlast van jongeren, moet dan de politie bellen. Verder is ze hier veel maar heeft verder niet echt een mening of gevoel bij de plek, ook niet over wat voor mensen er komen etc.
- 18. Weesper met kind: vind het stationsgebied rond het station een fijn gebied, heeft geen negatieve punten en gebruikt de tunnel van NS om onder het spoor door te gaan met zijn kinderwagen.

Stationsgebied Zuidzijde:

Wat betreft mix van functies: er is een mix, maar alles is ver uit elkaar. De walkability is niet erg goed hierdoor. Bikeability is prima. Er is niet veel interactie; men wacht hier alleen maar of is onderweg. Er zijn veel verkeersstromen: auto's, bussen, treinen, fietsers, bakfietsen, p+r, brommers en enkele wandelaars. Het gebied voelt aan als een *nonspace*, er is niet echt een ziel of gevoel bij de plaats. Ik krijg de indruk dat de mensen dat hier ook niet hebben.

Observatie 4, 29 sept 2025 - 15:30 uur

Centrum oogt gemoedelijk, ouderen hebben interactie met elkaar, verder rustig, het is maandag.

Schilders en dichtersbuurt: hier gebeurd vrijwel niets, en al helemaal niet relevant voor mijn onderzoek. Er zijn geen invloeden van Weespersluis oid. Alleen bij de tunnels in dit gebied is interactie/beweging vanuit meerdere wijken > barriere is volledige scheiding hier, ook geen doorgang.

Tunnel Westkant: hier komen mensen, bakfietsen en industrie onderdoor, verder geen bijzonderheden > doorgang.

Bedrijven zijn van binnen en buiten erg stil/rustig. Nonplace, alleen auto's op de binnenplaats, weinig interactie, mensen of leven.

Informele interviews/gesprekken

Noordzijde:

- 19. Leeuwenvelder uit de trein is zeer te spreken over de ligging. Soms voelt ze zich ’s avonds onveilig door hangjeugd aan beide zijden. Alles is goed te lopen vanaf haar huis in dit gebied. Het stationsgebied is wel echt een doorgang voor haar, ze heeft er verder geen gevoel bij of hecht er geen waarde oid aan. Ze vindt het een ontzettend lelijk gebied (beide kanten) en het is er erg winderig. Ze is zeer aangetrokken tot Weesp, met name haar buurt en het centrum. Met Weespersluis heeft ze niets, ze vindt de bewoners wat arrogant en merkt de bakfietsen op als probleem, als ze hier iets van zegt krijgt ze een grote mond. Ook is er geen dorpsgevoel in/door Weespersluisers, ze zeggen geen gedag, wat ze wel belangrijk vindt. Tot slot vindt ze dat de meeste spanning in het centrum ligt en je daar veel verschil merkt.
- 20. Leeuwenvelder heeft geen last van nieuwe wijk. Hij vindt het fijn dat alles zo bereikbaar voor hem is. Zowel station als Weesp zelf. Hij heeft een pasje om doorgang te krijgen door het station. Wel kan het gebied wat netter volgens hem. Hij voelt zich verbonden met Weesp en leeuwenveld.

Zuidzijde:

- 21. Weesper: Geen uitnodigend gebied want het is niet zo mooi. Heeft geen last van Weespersluis, dit verloopt gladjes. De plek trekt hem verder niet echt aan, veel parkeerplaatsen en zo, geen echte plek, echt een doorgang.

Oktober 2025, middag

Informele interviews/gesprekken

Centrum

- 22. Weesper: Heel blij in Weesp, vroeger was Weesp een boerendorp, nu is er leuk(er) volk, sinds de fusie met Amsterdam maakt deze Weesper zich zorgen omdat er veel meer belastingen worden geheft, op bijvoorbeeld varen. Het moet volgens hem niet te veel veranderen. Wel het centrum veranderd sinds de kom van de nieuwe wijk; aan de ene kant zijn er veel bakfietsen etc, en overlast, aan de andere zijn de panden etc. opgeknapt en word het aantrekkelijker.
- 23. Ondernemer Nieuwstraat (Lijstenmaker): Het centrum heeft een gezonde economie, dit is positief. Het is leefbaarder en drukker geworden door jongere bewoners. Het is echt een dorp, iedereen kent elkaar. Wel hebben Weespersluisers een stadsere mentaliteit, hierin is geen evenwicht in het Centrum. En omdat in Weespersluis alles te klein gebouwd is komen ze naar het centurm, dingen in Weespersluis hebben geen meerwaarde, dus die beweging bestaat niet andersom. De buitenbios was namelijk helemaal niet gecommuniceerd in het centrum.

- 24. Leeuwenvelder met kind: Er is super veel horeca in het centrum, het is heel levendig. Zelf is ze voor een autoluwe straat. Het is echt een goed stadje met alles dichtbij vanuit Leeuwenveld. Wel is de aanrijdroute echt belachelijk volgens haar, het fietspad in de tunnel moet anders. Ook zou ze meer bankjes in de Nieuwstraat leuk vinden omdat er nu niet echt een leuk plein is, een terrassenplein zou ook leuk zijn, bijvoorbeeld bij de eendracht; dit in ieder geval autovrij. Ze voelt zich hetzelfde als nieuwe bewoners dus merkt geen verschil.

Station Zuidzijde

- 25. Oudere dame uit Weesp: veel bakfietsen, Bouwhuijstunnel onbegaanbaar door drukte.
- 26. Vrouw die woont aan het stationsplein: Er komen veel mensen op het station die zich verzamelen wat wel eens overlast veroorzaakt. Ook wordt er volgens haar gehandeld, hier heeft ze geen last van maar voelt unheimisch. Verder rijden mensen met hoge snelheden op het stationsplein.
- 27. Weesper uit Aetsveld: stationsgebied kan groener, en minder parkeerplekken. Het groen op het plein is positief, maar, het zicht op de fietsen is wat rommelig. Het is volgens hem de poort van Weesp, dus voelt hij zich hiertoe verbonden. Hij komt namelijk meestal met de trein van en naar Weesp. Weespersluis is volgens hem een geïsoleerde wijk, maar Weesp zelf is veranderd in de positieve zin; eerst was het centrum meer verkrot, nu is het beter.

8 okt 2025

- Observatie 3: Algemene observaties:



(Het stationsgebied)

Ochtend: heel veel bakfietsen onderweg naar scholen in/rond/door centrum.

Middag: heel veel bakfietsen naar hockey/sport fietsend door het centrum en Bouhuijstunnel. Alle sportverenigingen zijn in het ‘oude’ Weesp.



(Bakfietsen Hockey en Nieuwstraat.)

De gedeeld plekken van ‘oude’ en ‘nieuwe’ Weespers zijn: het centrum, de sportclubs en het stationsgebied. Dit zijn plekken waar de groepen elkaar tegenkomen, of ze hier ook ‘mengen’ is nog onbekend.

Middag: Weespersluis is erg rustig en aangeharkt. Er spelen kinderen en ouders zijn daaromheen op straat. Het is rustig met auto-verkeer, wel komen er regelmatig bakfietsen langs. Als ik hier wat langer sta voelt het alsof het een filmset is. Alles is nieuw en klopt. Alleen de boerderij moet koeien schiet eruit. Dit is tegelijkertijd dan weer zo’n groot contrast dat het ook in een filmset zou passen; de ‘Truman Show – Weespersluis’.



(Een groen landje tussen Leeuwenveld en Weespersluis en de boerderij met koeien in de wijk.)

3e indexering:

Nadat de leefbaarheidsindex in de buurten is behandeld, zijn er definitieve criteria hieruit tot stand gekomen. Dit betreft 1. Sense of belonging-gemeenschapsgevoel-herkenning-verbondenheid, 2. Karakter van de plek: dorps maar levendig, 3. Aanwezigheid/nabijheid voorzieningen-walkability/bikeability, 4. Mate van

veranderlijkheid, 5. Sense of place-kwaliteit/esthetiek openbare ruimte, 6. Positieve bevolkingssamenstelling-interactie verschillende groepen.

Deze criteria zijn in de sociaalwetenschappelijke literatuur te onderbouwen middels de volgende bronnen:

1.Sense of belonging-gemeenschapsgevoel-herkenning-verbondenheid. Men geeft aan zich verbonden te voelen met het Centrum van Weesp. Het gezellige, gemoedelijke en kneuterige karakter is iets wat veel mensen aantrekt. In het stationsgebied is dit gevoel minder gedeeld. Hier geven de meest de mensen aan het eerder te zien als een doorgangsgebied. Een enkeling voelt een verbinding met dit gebied. Veel mensen geven aan het fijn te vinden dat ze zichzelf herkennen. Vooral mensen uit ´oud´ Weesp geven aan zich niet te herkennen in Weespersluisers, met hun stedelijke levensstijl.

Er zijn verschillende soorten *belonging*. Emotioneel, electief (identificatie met de buurt) en functioneel (gebruik maken van middelen in de buurt) (Verloo & Bertolini, 2020). Deze soorten laten zien hoe 'het gevoel van erbij horen' (*belonging*) zich uit op verschillende manieren. Het emotionele gaat om een thuisgevoel in de buurt. Dit kan zich uitten in de esthetiek van een omgeving, kennis hebben over de buurt en gevoel hebben bij een plek. Het electieve is gevestigd op het hebben van een identiteit in een buurt. De buurt voedt de identiteit en geeft een gevoel van 'lokaal' zijn. Tot slot, het functionele gaat om hoe functioneel verbonden je bent aan de buurt. Hiermee wordt gedoeld op het gebruik van middelen, plekken en contacten in de betreffende buurt, kortom; verbondenheid. Door een zekere verbondenheid met de buurt ontstaat een thuisgevoel, identiteit/lokaal zijn en het functioneel verbonden zijn. Dit zijn alle drie punten die bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt. Hoe meer verbonden men zich voelt, hoe meer men zich op zijn/haar plek voelt. Voor de casus is dit relevant gezien draait om de verbondenheid tussen bewoners, maar ook met de plek.

Pinkster en Boterman (2017) stellen dat *belonging* gaat om thuisvoelen in een buurt. Er wordt gesteld dat *dwelling* een vorm is dat hieronder valt. Hiermee wordt gedoeld op het ingebed worden in een buurt door gevoelens van comfort en familiariteit. Wel ligt de focus hier op mensen die in een buurt of wijk komen wonen. Door verschil in bevolkingssamenstelling kan het ook voorkomen dat men een minder sterk gevoel van *belonging* ervaren, dit wordt minder belicht. *Dwelling* is gestoeld op persoonlijke herinneringen en ervaringen op het gebied van een thuisgevoel. Hiervoor moet er een gevoel van identiteit gevormd worden welke gestoeld is op relationeel, materieel en cultureel vlak. Een thuisgevoel wordt gevoed door gelijkenissen in deze zin; wanneer je je comfortabel voelt met de mensen om je heen, biedt dat zowel een connectie met de buurt als een gevoel van thuis. Deze combinatie creëert het gevoel van *belonging*. Het gevoel van *belonging* kan versterkt worden wanneer er relationeel, materieel en cultureel meer gelijkenissen ontstaan, maar het kan ook worden afgebroken wanneer er juist gelijkenissen verdwijnen door een veranderde bevolkingssamenstelling. De punten

‘gemeenschapsgevoel’ en ‘herkenning’ sluiten aan bij de door Pinkster en Boterman (2017) geïntroduceerde begrippen. Zo blijkt dat een thuisgevoel ontstaat wanneer er gelijkenissen zijn en men zich comfortabel voelt met de mensen om hen heen; gemeenschapsgevoel en herkenning. Gezien dit thuisgevoel in Weesp zo nu en dan geschonden wordt door de inmenging van ‘andere’ groepen, is dit relevant voor de casus in Weesp.

2.Karakter van de plek: dorps maar levendig.

Veel mensen geven aan Weesp ´dorps´ te vinden. Dit is volgens hen een positieve eigenschap van de stad. Het groeten, de beleefdheidsvormen en ´ons kent ons´. Daarnaast wordt aangegeven dat het Centrum van Weesp erg levendig is met haar horecagelegenheden en winkels. Sinds de komst van Weespersluis is volgens mensen deze levendigheid versterkt, maar het dorpse karakter verstedelijkt.

Levendigheid heeft een sterke invloed op de leefbaarheid in een buurt (Franke & Hospers, 2009). Jane Jacobs beschrijft het belang van een mix van functies in buurten. Een diversiteit van mensen, functies en gebouwen bijdraagt aan een dynamische stad. Volgens Carmona en The Bartlett School of Planning, UCL, London, UK (2019) vallen dit soort criteria onder *place value*, wat voor waarde wordt er aan een plaats toegekend. Het zijn bepaalde kwaliteiten in de gebouwde omgeving die bijdragen aan een prettig leefklimaat. In Weesp betreft dit ene zekere mate van levendigheid, wel wordt hier benadrukt dat men vindt dat deze levendigheid samen moet gaan met een dorps karakter. Niet groeten op straat of geduldig zijn in het verkeer wordt verafschuwd en bestempeld met ‘stads’. Omdat er in Weesp zoveel nieuwe bewoners zijn, voornamelijk uit Amsterdam, is dit een trend die interessant is voor het onderzoek.

3.Aanwezigheid/nabijheid voorzieningen.

Weesp wordt gezien als een stad met in het Centrum veel voorzieningen die goed bereikbaar zijn, zowel te voet als te fiets, en vanuit verschillende wijken. Dit is positief. Echter, het stationsgebied heeft op dit moment weinig voorzieningen waardoor men minder binding heeft hiermee. Het is geen verblijfplaats, dus scoort het stationsgebied hier laag op.

Lupi (2008) stelt dat economisch-functionele binding in een buurt een belangrijke invloed hebben op de verbinding met de buurt en daardoor hun zicht op de wijk. De nadruk ligt hier op de nabijheid en bereikbaarheid van deze voorzieningen, met als gevolg dat men meer tijd in de buurt doorbrengt. Dit vergroot de kans dat er ontmoetingen plaatsvinden, wat weer kan zorgen voor sociale binding. Dit is van belang voor de openbare plek en relevant in de casus; hier wordt gezocht naar maar verbinding

4.Mate van verandering

Een veelvoorkomend punt door ‘oude’ Weespers gemaakt, draait om de verandering van Weesp als gevolg van de bouw van Weespersluis. Dit heeft raakvlakken met het veranderende karakter in Weesp. Het draait deels om deze cultuurverandering van dorps naar stedelijk. Daarnaast maken ‘oude’ Weespers zich zorgen om aanpassingen in winkel en horeca aanbod. Volgens hen heeft het centrum een betere kwaliteit wanneer dit hetzelfde blijft. Daarnaast speelt de fusie van de gemeente Amsterdam met Weesp ook een rol. Dit heeft voor veel veranderingen gezorgd wat een deel als positief ervaart, maar ook een groot deel als negatief. Sommige openbare plekken zouden bijvoorbeeld slechter onderhouden worden door de gemeente en de woningprijzen zouden sterk toegenomen zijn. Aan de andere kant geven mensen aan een positieve verandering te zien in het centrum met betrekking tot de onderhoudsstaat van panden. Er stond voorheen veel meer leeg en was achterstallig; door een gegroeide behoefte aan voorzieningen is dit verminderd.

Verandering in buurten kan veel invloed hebben. Wanner er veel veranderingen in een buurt zijn kunnen er ‘sociale schokken ervaren worden (Verheij, 2022). Dit zijn gebeurtenissen zoals gentrificatie en overheidsbeleid waardoor er verlies ervaren wordt omdat er sociale structuren afgebroken worden. De inhoud van veranderingen maakt niet per definitie uit, het gaat om het gevoel van gerespecteerd worden dat ontbreekt bij vernieuwing (Verloo & Bertolini, 2020). Zo wordt er bij iedere verandering een gevoel van verlies ervaren, wat ruimte voor rouw behoeft. Deze situatie zorgt ervoor dat er een zekere spanning ontstaat in de openbare ruimte omdat iemand verantwoordelijk is voor de verandering. In de casus speelt dit een duidelijke rol door de bevolkingsgroei van bevolkingsgroepen anders dan het ‘oude’.

5.Sense of place-kwaliteit/esthetiek openbare ruimte

Het stationsgebied Noord wordt als sterk onesthetisch ervaren, de Zuidzijde heeft weinig kritiek, hier hebben mensen een positief gevoel bij. In het centrum zijn zowel oude als nieuwe Weespers positief over de esthetiek en kwaliteit van de openbare ruimte. Mensen vinden het oude Centrum met de vecht en grachten aantrekkelijk om te zijn, hierdoor voelt men zich verbonden.

Sense of place is een bepalende factor in de belevingswaarde van mensen op het gebied van leefbaarheid (Lupi, 2008). Het gaat om plaatsen die een belevingswaarde met zich meedragen waardoor men sociaal-ruimtelijk gezien verbonden is aan deze specifieke plaats (Lupi, 2008). Het geven van waarde aan een plaats draagt bij aan het gevoel van geborgenheid en thuisvoelen. Ook de esthetiek en de kwaliteit van de openbare ruimte zijn van belang in deze context. Het gaat om de betekenis die men geeft aan een plek. Voor Weespers is de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijk en hoe deze is vormgegeven. Wanneer men een positieve sense of place ervaart ontstaat er een geborgenheid en thuis. Dit komt door de materiële connectie tussen mens en ruimte. In

Weesp is dit van belang omdat er alleen geleefd kan worden met een thuisgevoel wanneer deze sense of place bij mensen bestaat.

6.Positieve bevolkingssamenstelling-interactie (tussen groepen)

Weespers onderling hebben van oudsher een gemoedelijke band. Zoals eerder benoemd groet men elkaar op straat en kennen mensen elkaar in de stad. Er is een positieve interactie. Dit is volgens 'oude' Weespers niet het geval met Weespersluisers; zij worden bestempeld als 'arrogant' en 'asociaal'. Men is negatief over hun stedelijke normen en waarden en de vele bakfietsen die ze meebrengen. Dit gebrek aan herkenning zorgt voor een negatieve interactie en een zekere afkeer. Weespersluisers onderling ervaren dit niet zo.

Bij positieve bevolkingssamenstelling/interactie gaat het om de samenhang tussen een bepaalde bevolkingssamenstelling en een oordeel over de leefbaarheid (Van Noije, 2016). In dit artikel gaat het over de bereidheid tot participatie, en dat hiertussen een verband ligt. In het kader van leefbaarheid laat dit zien dat een bepaalde bevolkingssamenstelling wel degelijk invloed kan hebben in hoe mensen denken over gezamenlijke zaken. Voor de casus betreft dit de mate waarin men dan wel positief, dan wel negatief over elkaar denkt en wat voor invloed dit uiteindelijk heeft op de leefbaarheid in de buurt. Daarnaast wordt in een rapport over placemaking gesteld dat interactie met anderen een belangrijk onderdeel is van socialiseerbaarheid (*A Placemaking Primer*, 2021). Dit draagt bij aan het hebben van een ´goede´ plaats.

8.2 Bijlage 2: observaties en interviews

Observaties**:**

De verschillende observaties leveren een synchroon beeld op van bewegingen. Om te beginnen, de bakfiets is een voertuig die in Weesp erg opvalt. Zeker rond schooltijden wanneer scholen beginnen en uit zijn, zijn op alle uitvalswegen veel bakfietsen en kinderen te zien, met name de Bouhuijstunnel valt op. Daarnaast is er een trend in bakfietsbewegingen richting de sportverenigingen in de namiddag. Vooral bij de hockeyclub verzamelen zich veel bakfietsen, maar ook in het Centrum aan de Nieuwstraat worden veel bakfietsen geparkeerd.

Wat verder opvalt is dat in de buurten naast het Centrum (Hogewey, Schilders- en Dichtersbuurt) weinig bewegingen zijn. Deze buurten zien er vrij gemoedelijk uit. Wat betreft voorzieningen scoort het centrum het hoogst. Hieromheen zijn veel bewegingen en alles is op loop-/fietsafstand. Men is zeer met hun eigen ding bezig, er is weinig interactie met onbekenden te zien. Het stationsgebied zuidzijde laat veel bewegingen zien van en naar het station. Er zijn hier weinig voorzieningen. Het stationsgebied Noordzijde voelt aan als een *nonspace*, er is weinig leven en echt een doorgangsgebied naar het station en Centrum.

Samenvatting semi-gestructureerde interviews

- Respondent 1 (13 okt 2025)

Deze respondent woont in Muiden, maar ligt al jaren met zijn schip ´s Winters in Weesp. Hij geeft aan de Bouhuijstunnel onaantrekkelijk te vinden. Daarnaast geeft hij commentaar op de bakfietsen, hij noemt ze larvenbakken. Er is duidelijk een extra doorgang nodig om de fysieke barrière te verminderen, hij ervaart namelijk een scheiding.

Volgens hem zijn Weespersluisers heel enthousiast over het centrum van Weesp; de horeca, het intieme karakter. De plekken in het centrum worden beter bezorgd sinds de oplevering van Weespersluis. Ook zijn koor is nu altijd uitverkocht.

De interactie komt al iets op gang. Uiteindelijk wordt dat natuurlijk beetje bij beetje gemixt, een soort combi festival zou volgens hem een goede oplossing zijn, of iets in die trant om interactie te bevorderen. Maar in de essentie heeft het tijd nodig.

Het stationsgebied is nu een beperking. De respondent ziet daar niet een allure ontstaan die kan functioneren als scharniergebied.

Wat betreft spanning, geeft de respondent aan enkel toestanden meegemaakt te hebben of dit van mensen te hebben gehoord. Hij ziet daarnaast vooral de gezelligheid van Weesp. Volgens hem zouden kunstenaars kunnen bijdragen aan interactie. De kern van het probleem ligt voornamelijk in de fysieke barrière.

- Respondent 2 (16 okt 2025)

Respondent heeft een kroeg aan de Vecht, al jaren, en woont buiten Weesp. Hij is hier wel praktisch opgegroeid.

Het centrum wordt steeds drukker met hoofdzakelijk mensen uit Amsterdam die op zoek zijn met hun gezin naar meer ruimte. De horeca en winkels hebben het drukker gekregen, wel merkt hij veel van de hordes bakfietsen die langs zijn café komen.

Respondent geeft aan dat het beter is om er positief in te staan en de vruchten te plukken van het groeiende bevolkingsaantal. Hij vindt het sociale gebeuren heel belangrijk, het gedagzeggen etc. Weespersluisers kent hij enkel van het boos kijken en voorbijfietsen. Respondent vindt dat zij ze met open armen ontvangen, maar dat het ook van beiden kanten moet komen. Ze moeten het anders aanpakken mochten ze willen integreren, het is nu nog heel gescheiden. Hij ervaart geen verbinding met de wijk.

Hij geeft aan dat het stationsgebied nu zeker functioneert als een barrière; er is eigenlijk maar een doorgang naar het centrum, en deze heeft een gevaarlijke rotonde. Daarnaast, Weespersluisers hanteren andere verkeersregels, ze nemen voorrang. Dit gebied voelt voor hem zeker als een barrière.

Een belangrijk punt is dat Weespersluis geen aantrekkingskracht heeft tot Weespers, zolang je daar niemand kent heb je er niet te zoeken. “Zij hebben ons harder nodig als dat wij hun nodig hebben. Dus ja, zeg dan gewoon gedag en en doe dan sociaal.”. Omdat de Weespersluisers voor hun doen in een dorp komen wonen, vergt dat aanpassing. Er zijn ook ander kanten, hij krijgt ook Weespersluisers in zijn kroeg die gewoon een kroeg zoeken en sociaal contact, maar niet allemaal.

Respondent ervaart een spanning van Yuppen met bakfietsen etc, maar vindt dat zij dat moeten oplossen. Hij noemt de arrogantie van die mensen en het niet goed gedragen. Hij heeft het idee dat ze zich boven de Weespers voelen, terwijl zij ze gelijk met iedereen voelen. Het ziet dat Weespersluis veel homogener is zorgt ervoor dat het zo gescheiden is en blijft. De groepen begrijpen elkaar niet door andere levensstijlen die botsen. Iedereen kent elkaar in Weesp, en al hun hele leven. In Weespersluis kent iedereen elkaar nieuw, er is geen geschiedenis. Hiertussen is geen menging.

Het gaat zeker goedkomen, maar heeft tijd nodig.

- Respondent 3 (20 okt 2025)

Respondent is een gepensioneerde Amsterdammer die in het centrum woont. Hij is voorheen actief geweest bij de gemeenteraad van Weesp.

In eerste instantie merkt hij niet veel van de veranderde dynamiek van Weespersluis. De aanloop van de bakker waar hij tegenover woont is wel flink gestegen, ziet hij vanaf zijn

keukentafel gebeuren. Maar verder ervaart hij niet veel verschillen, volgens hem speelt zich meer in Weespersluis af. De bakfiets is meer aanwezig in het zicht.

Het spoor is niet direct een barrière voor de respondent. Hij gaat aan de andere kant naar bijvoorbeeld de bouwmarkt of jachtwerf, maar ervaart geen moeite om daar te komen. Wel kan hij zich voorstellen dat de Bouhuijstunnel gevaarlijk kan zijn met bijvoorbeeld kinderen in een kinderwagen, voor wandelen idem.

Respondent ervaart geen verbinding tussen Weesp en Weespersluis en heeft hier ook niet per se behoefte aan. Maar hij stemt in, voor Weesp zou meer menging goed zijn. Sociale klasse is hierin ook zeker een factor volgens hem. De woningen zijn daar duur, het is een andere sociale klasse. In het centrum is het volgens de respondent wel beter gemengd onderling, ook tussen andere sociale groepen. Volgens hem storen sommige mensen zich aan Amsterdammers, maar ook veel mensen niet. In Weespersluis worden Amsterdammers als grootstedelijk ervaren. Respondent ervaart geen spanning, maar kan zich voorstellen dat mensen die al langer in Weesp wonen dit wel hebben. Volgens hem komt het door de homogene groep rijke Amsterdammers, die het leukste huis kopen. Respondent zelf heeft hier ook opmerkingen over gekregen toen hij in het Centrum kan wonen. De Weespers storen zich aan deze mensen, andere niet.

Het probleem is volgens de respondent dat er geen menging is doordat Weespers uit het oude Weesp niets te zoeken hebben in Weespersluis. Andersom bestaat deze beweging wel. Er is geen interactie. Respondent heeft zelf zo nu en dan enkel positief contact, volgens hem geen negatief contact; hij voelt zich ook nog steeds Amsterdams en is dus gelijkgestemd.

- Respondent 4 (22 okt 2025)

Deze meneer woont sinds zo'n 12 jaar in Leeuwenveld en heeft daarvoor nooit binding met Weesp gehad. Hij heeft de gehele bouw van Weespersluis meegemaakt en is al langer gepensioneerd.

Volgens hem is het centrum drukker geworden, door Weespersluis, maar ook door het gegroeide aantal toeristen in het centrum. Verder merkt hij niet erg veel van de veranderde dynamiek. Sinds een paar maanden is zijn straat de verbinding geworden voor fietsers vanuit het centrum richting Weespersluis. Hij merkt meer bewegingen hierdoor, maar dit geeft geen overlast oid. Hij ziet het spoor wel als een scheiding, maar ervaart hier geen belemmering door. De scheiding is er, maar psychologisch gezien valt dit mee. Voor de NS-tunnel, welke hij geregeld neemt, hebben de bewoners doorlooppasjes. Hij komt naar het centrum voor boodschappen.

Wat betreft de sociale barrière; de respondent gelooft hier niet echt in geeft hij aan. Hij leest er zo nu en dan over in het Weespernieuws en lokale kranten, maar gelooft niet in een noemenswaardige barrière hierin. Wel ziet hij de verschillende karakters met

duurdere woningen in Weespersluis en de mensen die dit aantrekt. Daarnaast hebben deze mensen volgens hem een ander leef-ritme, met drukte en jonge kinderen.

Er zijn twee dingen die volgens de respondent de kern vormen van de niet-menging; er is namelijk een groep mensen die al hun hele leven in Weesp wonen, ons kent ons is hierin een belangrijk punt. En nu komen er mensen bij die mogelijk een bedreiging kunnen vormen door het gevoel dat Weesp wordt overgenomen. Wel geeft de meneer aan dat hij de indruk heeft dat sportclubs e.d. welvaren bij de nieuwe wijk. Het verschil wordt in de loop der jaren steeds kleiner verwacht hij, dit heeft hij zelf ervaren in andere wijken. Het diversifieert waardoor het verschil met omliggende wijken kleiner wordt, dit is een natuurlijk proces. Volgens hem zou er in eerste instantie al veel meer gemend moeten worden, met sociale woningbouw en woningen voor ouderen, dan zou het veel beter met de rest mengen.

- Respondent 5 (23 okt 2025)

Deze mevrouw woont sinds een aantal jaar in Weespersluis, heeft jonge kinderen en een bakfiets.

Ze geeft aan de Bouhuijstunnel geen fijne weg te vinden om te lopen. Dit zou vriendelijker of aantrekkelijker kunnen.

Ze geeft aan de sociale scheiding te herkennen en ook het motief van Weespers te begrijpen. “Dat snap ik ook allemaal. Allemaal millennials die door je leven racen. Ja, Dat is Misschien niet het leukste publiek wat in je stad komt.”. Ook ziet en hoort ze over mensen die klagen over de bakfietsen in het centrum, dit begrijpt ze ook.

Ze voelt zelf geen spanning, ze vindt het juist heel erg leuk om onderdeel te zijn van de stad Weesp, hier doet ze ook haar best voor en komt wel eens op feestjes in Weesp. Wel is ze wel eens aangesproken op haar bakfiets, maar die opmerkingen zou ze in Weespersluis net zo goed kunnen krijgen geeft ze aan. Iedereen in Weespersluis heeft een bakfiets omdat het heel praktisch is om kinderen te verslepen, en daarnaast zijn bakfietsen duur en mensen in Weespersluis hebben volgens haar veel geld.

Ze geeft aan dat ze niet weet of het niet mengt, maar dat mensen in Weespersluis ontzettend druk zijn met hun eigen leven. Ze hebben drukke banen en kinderen. Hierdoor kiezen ze eerder gemakkelijk voor de contacten in de eigen buurt. Ze kan zich voorstellen dat het voor Weespers niet fijn is om zo’n enorme massa aan dit soort mensen in de buurt te hebben. Wel geeft ze aan dat het niet goed is om het heel erg te benadrukken. Een voorbeeld dat de bestuurder aangeeft; ‘hopelijk komen jullie ook naar het Centrum om te winkelen’, natuurlijk komen wij naar het centrum, wij wonen nu ook in deze stad, geeft de respondent aan hierover te zeggen. Wat je aandacht geeft groeit. Over het gegeven dat mensen geen gedag zeggen; als de respondent haast heeft zegt ze in Weespersluis ook geen gedag.

- Respondent 6 (23 okt 2025)

Respondent is 17 jaar en werkzaam in Weespersluis. Ze woont is voor het grootste gedeelte van haar leven opgegroeid in Weespersluis en zit op school in ‘oud’ Weesp.

Ze geeft aan Weespersluis massaal te vinden door de omvang. Het daarnaast ook een ‘eigen bubbel, volgens haar. Er worden in de buurten van Weespersluis bijvoorbeeld ook steeds meer activiteiten georganiseerd.

Wat betreft de scheiding; er zijn ook andere oude wijken die de barrière minder maken. Toch blijft het een verschil. Wel voelt ze zich heel verbonden met Weesp, het voelt als haar dorp met Weespersluis als onderdeel hiervan.

De sociale barrière ligt vooral in de ontevredenheid vanuit Weespers. Ze geeft aan dat er natuurlijk wel veel ‘rijke Amsterdammers’ wonen, maar ervaart ze zelf geen grote verschillen. Ze hoort wel mensen de associaties maken met ‘Weespersluis, met die grote huizen’, die nadruk ligt er wel op, het is een rijke wijk in vergelijking met andere wijken. Ze ervaar zelf geen spanning, maar geeft aan dat dit door haar leeftijd komt. Van andere mensen hoort ze dat er wel spanning kan zijn op bijvoorbeeld terrassen in het centrum. Bij andere mensen om haar heen hoort ze ook niet veel spanning. Op haart school, het Vechtstede, is er een goede menging, zelfs ook met mensen uit omliggende dorpen en steden.

Ze denkt dat mensen moeten wennen. Er is een heel stadsdeel van Weesp bijgekomen, met ook eigen voorzieningen, volgens haar is de remedie voor meer acceptatie gewenning. Daarnaast geeft ze als kern aan dat er veel verschillen zijn tussen Weespers en Weespersluisers; ze zijn over het algemeen rijk en komen uit Amsterdam.

- Respondent 7 (23 okt 2025)

Deze meneer woont nu zo’n twee jaar in Weespersluis, hiervoor heeft hij in de Aqua Marin gewoond, ook in Weesp. Hij heeft een jong gezin en heeft een bedrijf in Amsterdam.

Hij geeft de dynamiek in Weesp niet zo toch zich aan te trekken. Zijn vrouw geeft wel aan dat Weespersluisers echt andere types zijn, zon 90% komt volgens hem uit Amsterdam. De respondent stoort zich hier niet aan, ook valt het hem niet echt op. Zijn kinderen zitten nog in het Centrum op school en hebben vriendinnetjes in bijvoorbeeld Aetsveld etc.

Wat betreft de fysieke barrière; de Bouhuijstunnel is door o.a. bakfietsen best eng om doorheen te fietsen omdat zijn kinderen zelf fietsen. Doordat het winkelcentrum in Weespersluis nu af is komt hij zelf minder in het Centrum, zijn vrouw en kinderen wel nog. Hij ervaart op de verkeersveiligheid na, geen barrière.

Er wordt in zijn kringen soms gegrapt over dat Weespersluis als ‘reservaat’ wordt gezien. Daarnaast hoort hij bij de hockeyclub wel irritaties. Volgens Weespers worden op plekken als deze Weesp overgenomen door Amsterdammers uit Weespersluis. Hij zegt hier zelf over dat clubs als deze juist meer leden en vrijwilligers voor bestuur krijgen door de komst van Weespersluis.

Daarnaast geeft hij aan dat Weespersluis inderdaad een andere samenstelling heeft, met een ander slag mensen. Over het algemeen begrijpt hij het gevoel van overname, maar kan hij zich voorstellen dat het voor verenigingen en winkeliers juist positief is. Het probleem ligt in twee dingen volgens hem; de fysieke barrière laat hij hierbuiten. De sociaaleconomische verschillen en daarnaast het gegeven dat er in een nieuwe wijk plotseling allemaal mensen tegelijk komen wonen, allemaal met hetzelfde bezig zijn. Het is makkelijk om elkaar te leren kennen omdat je in hetzelfde schuitje zit. Dat vormt een barrière naar de rest toe die hier niet tegelijkertijd is komen wonen. Volgens de respondent heeft het tijd nodig, wanneer er mensen weggaan wordt dit laatste argument opgeheven. Dit zal alleen niet binnen tien jaar zijn.

- Respondent 8 en 9 (29 okt 2025)

Respondent 8 (R8) is eigenaar van een onderneming in het Centrum en woont altijd al in Weesp. Respondent 9 (R9) is eigenaar van een winkel, ook in Weesp geboren en getogen.

Volgens hen zijn de Weespers van oudsher heel erg op Weesp zelf gesteld zijn, en mensen van buitenaf moeilijk toe staan. Wel zijn er veel mensen vanuit Weesp die ook in Weespersluis zijn gaan wonen. R9 geeft het voorbeeld van Aetsveld, dit was 45 jaar geleden eenzelfde casus, dit is in de loop van tijd ook goed gekomen en geïntegreerd in Weesp.

Oude Weespers klagen over de bakfietsen, maar dat zou ook een stukje jaloezie naar rijkdom kunnen zijn, alle mensen daar hebben namelijk een huis tegen de 1 miljoen of meer. Oude Weespers geven mensen daardoor niet de kans om hier te integreren. Het enige wat daaraan gedaan kan worden is heel veel dingen organiseren waarbij je zoveel mogelijk mensen samen betrekt.

Er wordt aangegeven dat de wijken waarschijnlijk steeds meer een eigen identiteit krijgen, en dat wat ze meenemen ze steeds een beetje gaan loslaten. Hij heeft dat al zien gebeuren met de mensen in zijn winkel. Maar met veel dingen is dit nog niet zo, de buitenbioscoop was echt hun feestje; men voelt zich niet welkom van buitenaf, wij ook niet.

Oude Weespers zijn best wel moeilijke mensen, ze kijken erg de kat uit de boom en zijn moeilijk om tussen te komen. Daarnaast zijn er sommige ondernemers die best we foute

uitspraken hebben gedaan over Weespersluisers, dat helpt volgens hen niet. Er ontstaat een vooroordeel. R8 en R9 hebben dit niet, zij zien ook potentiële klanten. Omdat ze allemaal werken zijn er meer piekmomenten, overdag merk je weinig van het gegroeide bevolkingsaantal. De weekenden zijn wel drukker. Dus, wat hen betreft zijn alle Weespersluisers welkom.

Volgens de respondenten komen de mensen wonen voor het dorpse karakter van Weesp, de Weespers vinden het stedelijke van hen nou juist niet leuk. Daarnaast is Weespersluis enigszins een statement volgens hen, opbieden met buren; die een tesla, wij een Porsche, iedereen een bakfiets.

R9 merkt van zijn vrienden die in Weespersluis wonen, dat zij mensen meenemen naar leuke plekken in het centrum, als een soort gids, dit is positief. Zo laten ze ook de normen en waarden doorschemeren, “Oké, dit is Weesp. Zo kan je ook met elkaar omgaan”. Het helpt volgens hen zeker dat er betere verbindingen zijn tussen beiden wijken.

Op dit moment loopt de AH in Weespersluis niet erg goed, Weespersluisers komen naar het Centrum voor boodschappen etc. Andersom gaan er geen Weespers naar Weespersluis, maar dit was bij Aetsveld ook niet zo. Verenigingen zijn hele goede middelen voor verbinding, zeker met kinderen. Er zijn genoeg voorbeelden van mensen die in verenigingen actief zijn, ook in besturen. Dit laat zien dat Weespersluisers zeker welwillend zijn om zich in te zetten en expertise mee te brengen. Ze willen wel integreren, dat wordt door Weespers alleen anders bekeken.

De heren zelf voelen geen spanning, ze geven aan dat het veel uitmaakt hoe je er mee overweg gaat. Ze zijn beiden positief hierin. R8 geeft aan heel stug goedenavond te blijven zeggen, ook antwoorden ze nooit. Het moet slijten. De winkeliers moeten met wennen aan de piekbelastingen en de bakfietsen die dit met zich meebrengt. Dit kan zeker beter gefaciliteerd worden, dan wordt het minder een issue.

Wat betreft de fysieke scheiding, de bakfietsen zorgen volgens hen voor gevaar in o.a. de Bouhuijstunnel. De voorzijde van het station is volgens R8 erg mooi opgeknapt, de Noordzijde is erg leeg, stemmen beiden in. Ook zijn hier volgens hen niet erg veel mogelijkheden, o.a. door de ligging van het spoor.

R9 ziet het als een tijdelijk, maar zeker oplosbaar, probleem. Op een gegeven moment zal het versmelten, maar, er zullen altijd een aantal ‘rotte appels’ tussen blijven zitten. Volgens R8 komt het voornamelijk door de snelheid waarmee mensen bij elkaar zijn gezet. Daarnaast het gebrek aan tijd om te mengen door drukke levens. Tijd is volgens beiden het sleutelwoord.

Interviewguide locatieonderzoek

A: Context en achtergrond (veranderde dynamiek)

Ervaring van de respondent met de recente ontwikkelingen in Weesp.

1. Rol en locatie: Wat is uw relatie tot Weesp (bijvoorbeeld bewoner van Weespersluis, bewoner van Noordwest/Binnenstad-Zuid, of ondernemer in het Stationsgebied)?
2. Veranderingen: Weesp heeft door de bouw van Weespersluis een sterke stijging van het bevolkingsaantal doorgemaakt. Hoe heeft u deze veranderde dynamiek in de afgelopen jaren ervaren?

B: De fysieke barrière (spoor en verbinding)

Het spoor dat over een dijk door Weesp loopt, scheidt de wijken fysiek van elkaar. Ervaring m.b.t. fysieke barrière.

3. Scheiding door spoor: Kunt u beschrijven hoe u de fysieke scheiding door het spoor ervaart tussen Weespersluis en de wijken Weesp-Noordwest en Binnenstad/Zuid?
4. Oversteekmogelijkheden: Er zijn slechts drie manieren om van Weespersluis naar de rest van Weesp te komen: twee tunnels voor auto's/fietsers en één voetgangerstunnel door het station. Hoe beïnvloeden de onderdoorgangen uw bewegingen en de mate waarin u de andere delen van Weesp bezoekt?
5. Gevoel van verbinding: ondanks dat het spoor tussen de wijken in ligt, in welke mate ervaart u een verbinding tussen Weespersluis en 'oud' Weesp?
6. Stationsgebied als scharnier: Het Stationsgebied moet gaan functioneren als scharnierfunctie tussen Weespersluis en de rest van Weesp. Hoe functioneert dit gebied nu in uw ogen als verbinding tussen de wijken?
    1. Daarnaast, wat zijn de kansen volgens u met betrekking tot de verbinding?
7. Beleving: Ik doe onderzoek op verschillende plekken in en rondom het Stationsgebied, waaronder het centrum, en de noord- en zuidzijde van het stationsgebied. In hoeverre ervaart u de verschillen in sfeer en functionaliteit tussen deze locaties?

C: De Sociale barrière (spanning en segregatie)

Ik zou u eerst willen vragen; in hoeverre ervaart u een spanning tussen Weespers en Weespersluisers?

Als het antwoord nee is; heb jij bij andere bewoners/betrokkenen er wel eens van gehoord?

Weespersluis is een wijk met een ander DNA en karakter, er zijn inkomensverschillen en ander soort mensen, wat leidt tot spanning met de ‘oude’ Weesper.

7. Ervaren spanning: De spanning speelt tussen de ‘oude’ Weesper en de nieuwe bewoners van Weespersluis. Hoe merkt u deze sociale spanning in het dagelijkse leven of op openbare plekken in Weesp?
8. Verschillen: Weespersluis kenmerkt zich door koopwoningen in het hogere segment en bewoners die uit Amsterdam komen. Wat voor rol spelen de sociaaleconomische verschillen zich in interactie (of het gebrek daaraan) tussen de verschillende groepen bewoners?
9. Contact: Kunt u aangeven waar en wanneer u (positieve of negatieve) interacties heeft met bewoners van de ‘andere kant’ van het spoor?
    1. Waar of door wie gebeurt dit nog meer volgens u?
10. Zou u zeggen dat de spanning en verschillen waar we het over hebben gehad een ‘probleem’ is in Weesp?
11. Kern van het probleem: Wat is volgens u, vanuit sociaal oogpunt, de kern van het probleem dat de groepen in Weesp minder ‘gemengd’ zijn?

8.3 Bijlage 3: spatial mapping

In stationsgebied noord- en zuidzijde mensen bevragen ruimtelijke aspecten.

- Hun route tekenen van a-b; ruimtelijke barrière
- Positieve en negatieve punten onderweg duiden met rode en groene stickers
- Bevragen op welk punt men zich het meest sociaal verbonden voelt met post-it en reverentienummer op de kaart

Resultaten:

Uit de analyse blijkt dat Mapping voornamelijk de fysieke barrière aantoont. De Bouhuijstunnel, ten oosten van station Weesp, is een veelvoudig pijnpunt in de fysieke barrière tussen Weespersluis en 'oud' Weesp. Men noemt dat de twee tegengestelde richtingen veel te krap zijn, vooral met bakfietsen en veel kinderen. Daarnaast blijkt de tunnel voornamelijk gevaarlijk voor wandelaars en fietsers. Er is een stoep aanwezig, echter, deze bevindt zich aan de stationszijde, waardoor de loop vanaf Weespersluis of de bedrijventerreinen langer is dan wanneer je aan de Vechtzijde de tunnel neemt. Wandelaars nemen daarom de tunnel met regelmaat over het fietspad. Hierdoor wordt de beperkte ruimte die fietsers hebben nog beperkter en ontstaan er onveilige situaties voor zowel fietsers als wandelaars. Volgens participanten functioneert de tunnel prima voor autoverkeer. De auto heeft dan ook de meeste ruimte. Aan de stationszijde van de tunnel is naast het voetpad ook een tweerichtings-fietspad. Deze wordt weinig gebruikt.

Daarnaast geven participanten aan een tunnel te missen ter hoogte van Hogewey. Dit is tevens de plek waar er vanuit de gemeente gesproken wordt voor een extra tunnel. Voor sommige mensen is de NS-tunnel niet toegankelijk door de incheck-poortjes, hiervoor heb je een kaart nodig en je kunt er niet doorheen fietsen. Sommige bewoners uit Leeuwenveld hebben een doorgangspas, dit bevorderd de doorloop. Toch blijft voor veel wandelaars de NS-tunnel een omweg, in tegenstelling tot de Vechtzijde van de Bouhuijstunnel.

Overige punten die uit het mapping zijn gebleken is dat op de plekken waar Weespersluis nog opgeleverd moet worden een 'puinhoop' is, dat de binnenstad erg druk is met autoverkeer en dat motoren en brommers regelmatig op het voetpad rijden. Wel geeft men aan het leuk te vinden om langs het water te lopen en dat de wandelen in het Centrum zeer verantwoord en leuk is. Een ander negatief punt is dat stationsgebied Noord een tamelijk 'leeg' gebied is, er is nu nog enkel industrie.

- Een overkoepelend thema in de Mapping is de veiligheid in de Bouhuijstunnel.
    - Eenrichting = link
    - Gevaarlijk voor wandelaars en fietsers
    - De stoep heeft een om-route
    - Er is geen voetpad op de Oostroute
    - Lopen op fietspad voelt heel gevaarlijk aan, maar wordt wel veel gedaan

    - Met de auto prima, fiets heel gevaarlijk, heel smal
    - Geen fijne tunnel
- Barrière:
    - Er mist een onderdoorgang t.h.v. Hogewey/sportvelden
    - De NS-tunnel is te ver omlopen
    - Met ns pasje goed te doen
- Overig:
    - Puinhoop oplevering Weespersluis
    - Heel druk in de stad met auto's
    - Stationsgebied Noord is meteen industrie
    - In het centrum is lopen zeer verantwoord en leuk
    - Veel motoren en brommers op het voetpad
    - Langs water is leuk lopen

r29

1/10/25 - middag

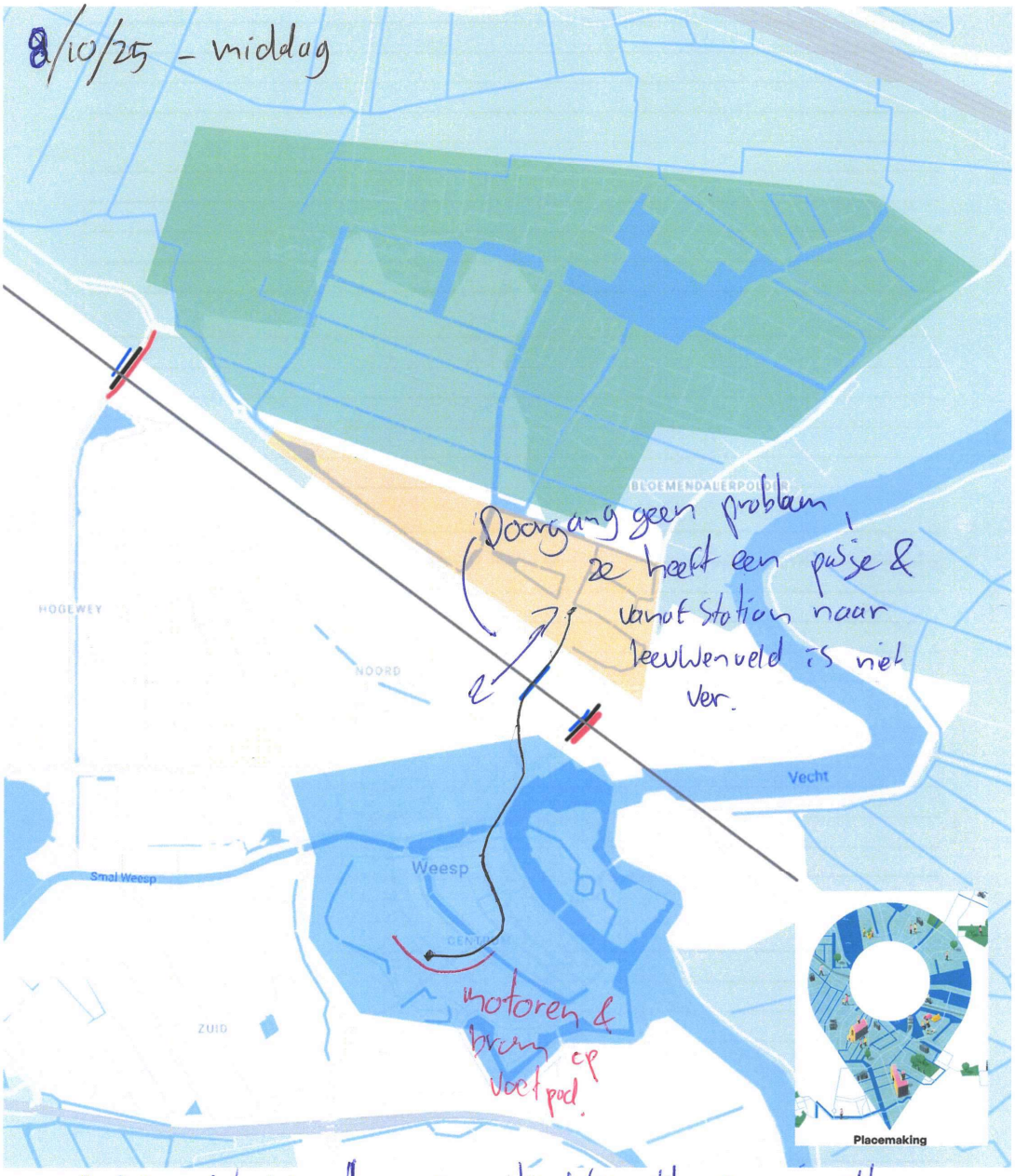
´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp



* eigen observatie: Weesp & Weesperstuis kunnen bij elkaar. Lijkt goed samen te gaan.

C-30

´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp



mevrouw woond in leeuwenveld en voelt zich aangetrokken tot Weesp.

R31

1/10/25 - middag

´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp



* veel groen / mooie natuur
* mooi fietspad
* langs water gefietst / heerlijk weer

R32

1/10/25 - middag

´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp



Loopt met grote deur door de tunnel vindt dat heel gevaarlijk aanvoelen, rest vd route is prima. centrum en gelsveld goed te lopen.

R33

1/10/25 - middag

´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp

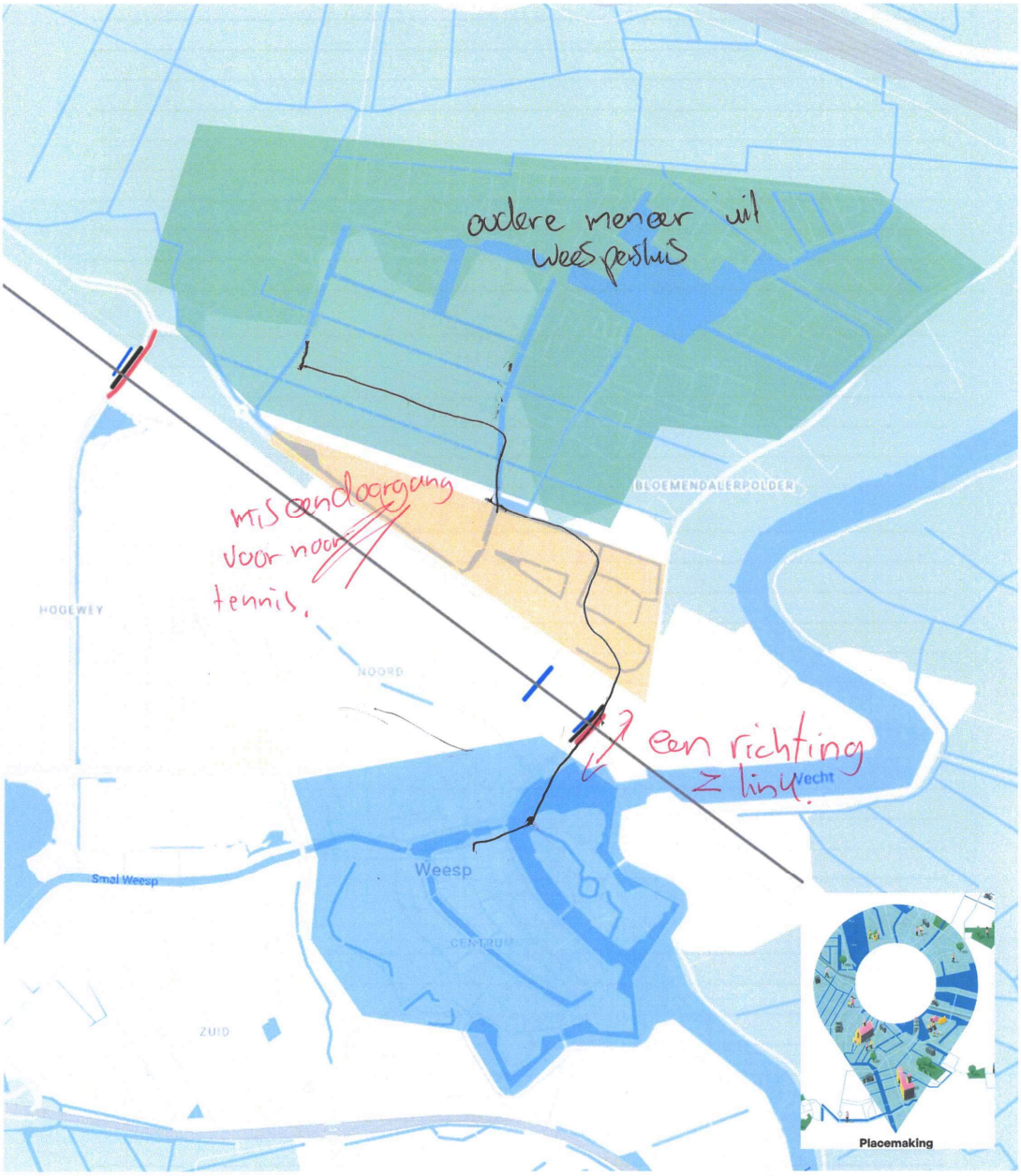


Bouwhuistunnel is heel ver omlopen voor Wandelaars. twee richtingen in 1 baan.

R34

1/10/25 - middag

´Spatial mapping´ - Locatieonderzoek sociale barrière Weesp



8.4 Bijlage 4: overige gesprekken

Aantekeningen:

Gesprek 28, projectleider Stadsgebied Weesp: Er is een fysieke beperking. Daarnaast zijn de voorzieningen niet goed uitgedacht > mensen komen niet samen. De parkeerplaatsen (P+R) zijn niet meer van deze tijd. Het spoor is een barrière, dit heeft niemand gerealiseerd of rekening mee gehouden. Daardoor mengt het niet. De Gemeentelijke Exploitatiemaatschappij heeft een groot belang bij winst maken, minder rekening houdend met voorzieningen van de daadwerkelijke bewoners. De nieuwe stationsgebiedvisie moet bijdragen als scharnierfunctie in de barrière tussen de wijken.

Gesprek 35, ambtenaar Stadsgebied Weesp: strategisch adviseur en ambtelijk opdrachtgever, mensen vinden verandering spannend.

Gesprek 36, ambtenaar Stadgebied Weesp: Weespersluis is zeer kapitaalkrachtig en heeft sinds kort een buurtplatform. Mensen vinden verandering beangstigend. Er is geen gemeenschapsgevoel dat er van oudsher wel heel erg is/was. Ondernemers zijn wel gebaat bij groei.

Gesprek 37, ambtenaar vanuit ruimte en duurzaamheid: Weespersluis is een dure woonwijk met een lage dichtheid. Er is enkel een minimaal aantal voorzieningen, er werd gehoopt dat mensen zouden gaan shoppen in Weesp. Er is zo nu en dan spanning tussen de vele koopwoningen in Weespersluis en het kleine deel sociale huur. Bestuur wilt Weespersluisers naar Weesp trekken en andersom.

Gesprek 38, gebiedsmakelaar: de barrière is ook een verschil tussen jong en oud. Daarnaast is er een groot verschil tussen mensen die in de ‘oude’ delen van Weesp wonen en de mensen uit Weespersluis. Er zijn irritaties over de bakfiets en mensen ervaren ‘asociaal’ gedrag. Voor ondernemers zijn nieuwe klanten juist welkom. Maar veel mensen zijn tegen verandering. Ook is het gewoon nog niet af, en daardoor een slechte verhouding tussen Weespersluis en de rest.

Gesprek 39, gebiedsmakelaar: het hoort ook bij de wereld van nu, meer woningaanbod en verandering. Door de fusie werd de gemeente Amsterdam in sommige gevallen de zondebok. Er zijn zon 3500 woningen gebouwd. Weespersluisers voelen/ambiëren zich tot het oude Weesp. Maar, er is een groot contrast. En ook een groot verschil tussen het type mensen.

Gesprek 40, gebiedsmakelaar: uit gesprekken met bewoners blijkt, het leeft wel. Veel mensen hebben een oordeel over Weespersluisers, het is volgens hen een mini-Amsterdam met bakfietsen, etc. Het is heel gebiedsgebonden en het komt samen in het centrum.

Gesprek 41 en 42, 2 gebiedscoördinatoren gemeente Amsterdam uit Amsterdam Noord mbt Proxy-locatie: De bakfiets is een symbool voor onbekendheid, onvrede,

ongelijkheid, moedeloosheid van snelle verandering > de stad veranderd nu eenmaal. Je hebt minder grip als je bijvoorbeeld in sociale huur woont. Het zorgt voor verandering, jeugd kan bijv. niet meer in de zelfde buurt blijven als de ouders.

Tip: waar kansen zijn, deze pakken en aan de buurt geven. Vanuit de gemeente is dit eigenlijk moeizoom, doel op kleinschalige initiatieven bijv. ‘wondr’ die personeel uit noord vraagt. Verder gewoon normaal doen, er zijn en dit koppelen, ken je buren. Alle initiatieven, hier plekken voor zoeken in de buurt niet in de vernieuwende wijk.

Voorbeeld PROXY-locatie: bewoners gaven aan behoefte te hebben aan sociale contacten > op zoek gaan naar plekken die grenzen aan beiden buurten. > zorgen voor een plek waar beiden buurten aan iets aan hebben. Gezamenlijke doelen; kwetsbare buurten zijn minder mobiel. Leuke activiteiten organiseren.

Vertrouwen in instituties is groter in betere buurten. Onbekend maakt onbemind; verbinders, eten kinderen en groen. Communicatie is belangrijk, geen bakfietsbuurt moet initiatief nemen > zelfbeheer buurthuis oid.

Respondent 71: Inzender brief in het Weespernieuws over wat beter met elkaar omgaan. Het centrum is niet ingesteld op de bakfiets, er moeten meer plekken komen. De middenmoot in het debat is te bewegen, door bijv. een gezamenlijk evenement. Het Weespernieuws zou kunnen bijdragen. Verder moeten we mensen blijven uitnodigen. Door het stereotype krijgt men geen kans. Er zijn volgens deze respondent ‘kruiwagens’ nodig. Zoals hij die in Weespersluis woont en daardoor zijn ouder nu ook in de wijk komen en het allemaal eigenlijk best mooi vinden. Er moet daarom iets gedaan worden met kinderen, in het Weesperpark een picknick oid.

8.5 Bijlage 5: overzicht methode en resultaten locatie-onderzoek

Onderzoeks-activiteit	Doel en inhoud van de activiteit	Uitkomsten
Actorenkaart	Het proces begon met het in kaart brengen van alle relevante belanghebbenden en hun mate van betrokkenheid. Dit was de basis voor het opzetten van de dataverzamelingsmomenten en technieken.	Identificatie van relevante belanghebbenden (burgers, overheid en private sector) die betrokken moesten worden bij de dataverzameling.
Bureau-onderzoek	Analyse van demografische gegevens, beleidsdocumenten en gesprekken met ambtenaren van o.a. stadgebied Weesp. Doel: de bestaande context en plannen vaststellen.	Er was geen sprake van een krachtig mengingsbeleid tijdens de ontwikkeling van Weespersluis vanwege het ontbreken van gemeentelijke grondpositie. Weespersluis is daardoor homogeen (hoge sociaaleconomische klasse, voornamelijk Amsterdammers met jonge kinderen). In het Centrum is er een hogere druk op voorzieningen sinds de groei. De Stationsgebiedsvisie biedt een strategische kans om via verdichting en de ontwikkeling van een subcentrum de verbinding tussen Weespersluis en de binnenstad te verbeteren.
Leefbaarheids analyse	Uitgevoerd in drie iteratieve fasen. Hierbij zijn de belangrijkste leefbaarheidskenmerken in Weesp vastgesteld (eerste indexering), vergeleken met wetenschappelijke bronnen (tweede indexering) en aangescherpt op straat (derde indexering) (zie onderstaand tabel). Doel: de *place value* en leefbaarheidskenmerken vaststellen.	De *place value* van ‘oud’ Weesp wordt gedefinieerd door het ‘ons kent ons’-/dorpse karakter. Dit karakter verstedelijkt door de komst van Weespersluis, en wordt door ‘oude Weespers’ ervaren als een aantasting van hun thuisgevoel en *place value*.

	Fase	Methode en aanpak	Uitkomsten en criteria	
	1e Indexering: Verkenning	Observaties en korte gesprekken in het centrum en het stationsgebied om een eerste lijst van relevante kenmerken op te stellen.	Eerste lijst van kenmerken: Voorzieningen, OV, Walkability, Verkeersveiligheid, Sense of Place (mate van *nonspace*), Bereikbaarheid-parkeren, 'Buurtkennis', Levendigheid, Sociale interactie en Kwalitatieve openbare ruimte.	
	2e Indexering: Wetenschappelijke duiding	De eerste lijst is vergeleken met wetenschappelijke criteria (o.a. Carmona, Van Noije, Lupi, Bertolini & Verloo) om tot een selectie van zes kerncriteria te komen.	Definitieve selectie van 6 criteria: 1. *Sense of belonging* (herkenning/verbondenheid). 2. Karakter van de plek (dorps maar levendig). 3. Voorzieningen & w*alkability/bikeability*. 4. Mate van veranderlijkheid. 5. *Sense of place* (esthetiek/kwaliteit openbare ruimte). 6. Positieve bevolkingssamenstelling (interactie groepen).	
	3e Indexering: Toetsing op straat	De criteria zijn getoetst bij gebruikers door middel van korte informele interviews en observaties op specifieke locaties (Centrum, Station, Weespersluis).	Inzichten uit de praktijk: Centrum: hoge *place value*, maar onder druk door verlies van dorps karakter. Stationsgebied: wordt ervaren als een *nonspace* of doorgangsgebied; scoort laag op voorzieningen en verbondenheid. Sociaal: gebrek aan herkenning ('wij-zij') en symbolische grenzen door botsende levensstijlen.	
Observaties, gesprekken met gebruikers	Acht semigestructureerde interviews met negen deelnemers (ondernemers en bewoners uit verschillende wijken). De leefbaarheidskenmerken dienden als basis voor de interviewgids. Tevens is ruimtelijke *mapping* uitgevoerd, waarbij gebruikers (17) hun routes tekenden en positieve/negatieve bijzonderheden aangaven op kaarten. Doel: de tweeledige barrière kwalitatief onderbouwen, bewegingen en knelpunten inzichtelijk maken.			De Bouhuijstunnel is het grootste knelpunt van de fysieke barrière; deze wordt ervaren als te krap en onveilig vanwege het toegenomen aantal bewegingen, gebruik van bakfietsen en tweerichtingsverkeer. De bakfiets fungeert als zondebok en is een symbool voor de 'nieuwkomers', wat leidt tot irritatie en stereotypering. Er is een eenzijdige interactie: Weespersluisers zoeken het centrum op voor horeca en voorzieningen, maar Weespers hebben geen reden om naar Weespersluis te gaan. Er is

		een positieve economische dynamiek (omzetstijging) en welwillendheid tot integratie van Weespersluisers bij sportclubs en verenigingen.

8.6 Bijlage 6: co-creatie

Aantekeningen tijdens focusgroep

Reacties presentatie:

- Vrij snel bubbel omdat je ergens allemaal op hetzelfde moment komt wonen
- Bakfiets is breder dan Weesp
- Oude weespers zitten in de randen om het centrum, maar in het centrum wonen ook niet heel veel oude weespers meer
- Krommenie industrieterrein wat ontwikkeld gaat worden: de leefstijlen, sommige zullen altijd in hun eigen bubbel blijven (zijn de Weespersluizers dit misschien ook, is daar informatie over)
- Maatschappelijke problemen zoals woningnood waardoor mensen uitwijken en hun eisen over wonen aanscherpen

Voorstelrondje:

- Firma stek: Beslissingen voor ontwikkeling, voorzieningen, wat is de vraag, wat is er nodig? Buurt stek
- Industrieterrein pand overgenomen, pand wat meer naar de wijk toe laten uitstralen. Daar wordt nu over nagedacht.
- Als je ergens iets van vindt moet je ook actie ondernemen. Grote bek maar dan doe ik ook wel iets. Tekort aan heel veel dingen, maar dat is wel bekend. Maar daardoor is de toekomst is voor kinderen is onzeker, denk aan middelbare school. Focussen dat iedereen die er woont er ook prettig kan wonen. De buitenbios georganiseerd.
- Weesp was 28 jaar geleden totaal anders. Werd tegen hem gezegd waarom ga je in dat gat wonen.
- Samenkomst van omstandigheden die bij de oude weespers zorgen voor dit gevoel (denk aan onderdeel worden van Amsterdam)

Droomfase

Gemeenschappelijke evenementen (laagdrempelig)

- Je moet niet verwachten dat de meeste weespers komen als er bijvoorbeeld niet iets gratis is of
- Zijn weinig dingen dat zo erg verbindt als alcohol
- Combinatie sluis en bruggenfeest met buitenbios
- Kerstmarkt/feest
- Kinderkrant, gezamenlijke activiteiten
- Kortste route creëren die uitnodigt tot ontmoeting, er is ook een langere route maar die is altijd om
- *Third place* creëren
- COF > overkoepelende “feest” commissie. In Muiden is er ook een boekje van het COF waar alle evenementen in staat.
- Hardloopwedstrijd door heel Weesp of sporthal

- Ter land ter zee en in de lucht in het haventje om activiteiten te organiseren in Weesp
- Voorbeeld Middelburg: springkussens door de stad, soort race

Fysieke barrière

- Stationsgebied 10 jaar geleden al genoemd, dus is a
- Tig mogelijkheden om te combineren, maar is er een wil. Voorbeeld van sinterklaas intocht: zoals schoen zetten bij van houten
- Spoor, twee spiegels om dat niemandsland er een beetje van af te nemen. Ook spiegel waar je jezelf in ziet, dus kijk of denk ook is even aan jezelf.
- Meer aandacht voor positieve verandering > meer focus op wat er goed gaat
- De basis is niet goed; fietspaden te klein, er is al geen goed fietspad. Als je er niks aan doet blijft het.
- Betaalbare woningbouw: mix jong en oud die elkaar laagdrempelig ontmoeten. Te weinig appartementen

Sociale barrière

- Weinig nieuws bij Weespernieuws over Weespersluis. Een van de weinige verbindende factor in Weesp. Als iemand uit weespersluid komt wordt dat altijd apart benoemd anders niet echt.

Onbekend maakt onbemind. *Pick your battles*, aan diegene die hard schreeuwen die ga je toch niet meekrijgen dus vooral focussen op het bredere.

Verschil dat naar voren komt: Wisperbrouwerij is voor x, x en x een brouwerij en dat is voor oude weespers de kerk.

Wat valt op in grote lijnen’

- De ideeën zijn er wel, maar vanuit de gemeente gewoon heel weinig geld. Er moeten kapitaalinjecties van miljoenen naar Weesp om die grotere problemen aan te pakken. Denk aan grote vraagstukken rondom fietspaden en tunnel.

Realistische en kritische fase

- Voetbal en hockey toernooi
    - Verbindende factor die sport heeft. Kan voor alle leeftijden zijn
    - Veld Weespersluis, fc Weesp en hockeyclub betrekken. Maar kan ook meer verspreid betrek alle voetbalveldjes
    - Bekende voetballers (3 namen worden genoemd) die erbij betrokken kunnen worden. Ook *influencers* die video’s maken over voetballers die erbij betrekken
    - Heel haalbaar wordt genoemd
- Rondleiding centrum Weesp en Weespersluis
    - Kroegentocht kan ook (buiten, kraampjes), 11 wijken tocht wordt genoemd

    - Podcast maken, aan iedereen dezelfde vraag stellen. Hoe je normaal met elkaar in gesprek gaat maar dan via een podcast naar te kunnen luisteren. Meer begrip zonder interactie. Maar kan dan wel een avond in Wesopa waarbij je ook met de mensen uit de podcast in gesprek kan gaan.
- Centraal orgaan evenementen Weesp
    - Organisatie die overkoepelend is, onderdeel van wees initiatieven groep
    - Moet niet een gemeente opgelegd orgaan worden. 1 centraal contactpersoon dan moet je mensen gaan betalen. Het moet niet een opgelegd iets zijn het moet toegankelijk zijn.
    - Wederkerigheid dus niet autonomie op hoeven geven
    - Kalender waar alle dingen op staan

Backupvragen focusgroep

Vragen voor brainstormen:

- "Welk evenement, activiteit of pop-up kan het hele jaar door dienen als een ontmoetingsplaats waar ‘Oude Weespers’ en Weespersluisers samen *moeten* zijn, bijvoorbeeld om te sporten, te leren of te consumeren?" (Denk aan het ‘combi festival’ suggestie of verenigingen)
- "Welke kansen voor gezamenlijke initiatieven (bijvoorbeeld een gezamenlijke markt of een gedeelde service) kunnen ondernemers in het centrum en bewoners van Weespersluis samen ontwikkelen om economische binding en wederzijds contact te vergroten?"
- "Hoe kunnen we een gezamenlijk 'eigenaarschap' of verantwoordelijkheid creëren over de openbare ruimte in het stationsgebied, zodat beide partijen zich betrokken voelen bij het beheer en gebruik, en sociale controle ontstaat?"
- "Welke kleinschalige, sociale activiteiten kunnen direct het contact tussen de groepen bevorderen en vooroordelen verminderen?"

Vragen voor selectie:

- "Welk idee roept het meeste enthousiasme op bij beide groepen, en sluit het best aan bij het 'dorps, maar levendig' karakter van Weesp?"
- "Welk idee heeft de grootste kans om de dominante patronen van segregatie en wederzijds onbegrip daadwerkelijk te doorbreken, en niet slechts symptomen aan te pakken?"
- "Welke organisaties of verenigingen in Weesp (zoals sportclubs of ondernemers) hebben we specifiek nodig om dit idee te mobiliseren en te verankeren in de praktijk, en zijn zij bereid om mee te doen?".

Resultaten focusgroep & Co-creatie

Input ambtenaar:

- Lichtkunst tunnel
- Worldwide Weesp
- Activiteit buurtkamer Weesp

Korte brainstorm met ambtenaar:

- Historische wandeling is een goed idee > Landscroon als start gebruiken: oude en nieuwe geschiedenis (Christan Pheiffer).
- Brainstromsessie organiseren
- Gezamenlijke evenementen zijn voor de lange termijn; dit is niet als interventie te realiseren.
- Welkom is Weespersluis/Weesp bakfiets.

Eigen ideeën:

- Interventie koppelen aan publicatie achtergrondstuk/nieuwsartikel/ingezonden brief in het Weespernieuws > meer impact

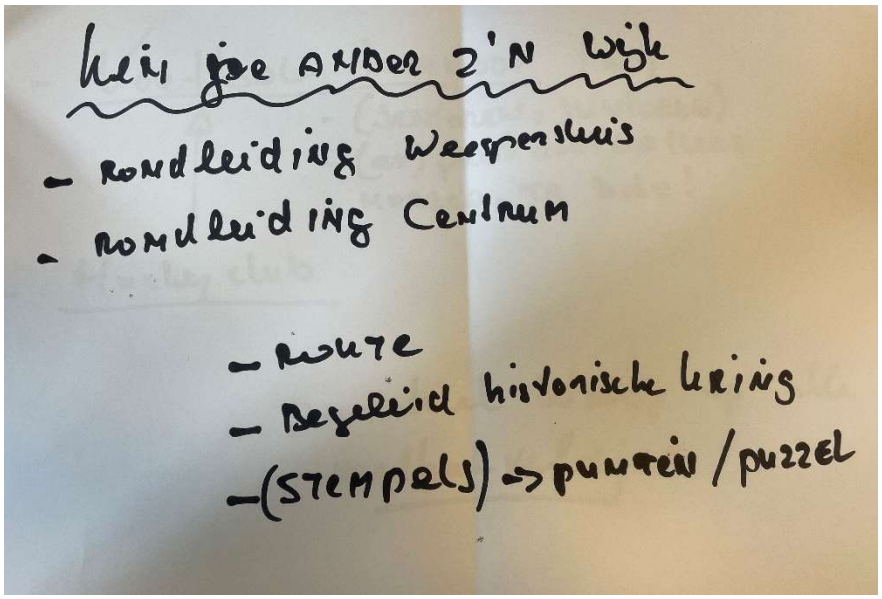
Uiteindelijke ideeën focusgroep:

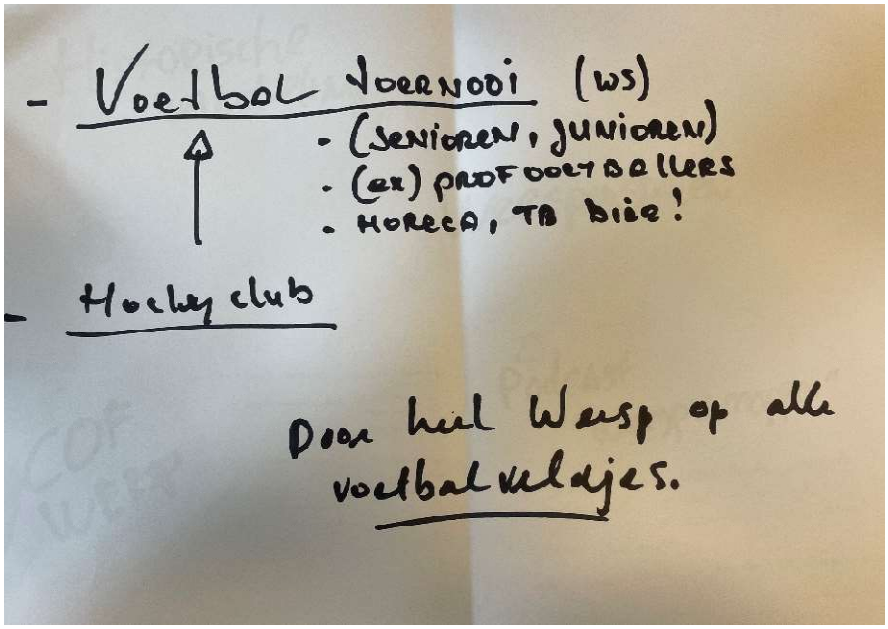
- Verbeteren fysieke barrière
    - Tunnel beter begaanbaar maken voor wandelaars en fietsers, bijv. door borden/pijlen naar het andere fietspad (*enkel 20 meter omfietsen*, oid)
- Onbekend maakt onbemind
    - Ken je ander z'n wijk
        - Rondleiding Weespersluis
        - Rondleiding Centrum
    - Podcast "Weespermoppen"
    - Tentoonstelling "gezichten van Weesp"
    - Wesopa *meet & greet*
- Gezamenlijk evenement
    - Weesperspelen
    - Voetbal- / hockeytoernooi
    - Historische wandeling
    - COF Weesp (Centraal Orgaan Events Weesp)

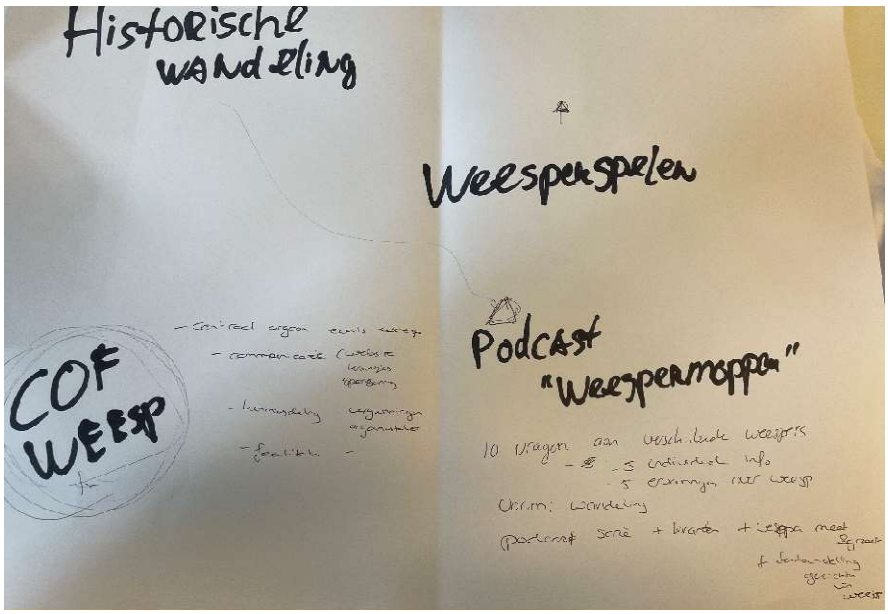
Post-it ideeën:

- Tijdelijke huizenruil
- Gezamenlijke evenementen
- Kinderkrant
- Gezamenlijke kinderactiviteiten (scholen overkoepelend)
- (Gratis) bier > laagdrempelig
- *Third place*
- Lokale vereniging / kerstmarkt

- Gemeenschappelijke evenementen (laagdrempelig)
- Creatief festival in Weesperpark
- Routes die ontmoeting bevorderen / het makkelijk maken
- Stimuleren lidmaatschap belangenorganisaties
- Politiek (bestuurscommissie)
- Buurtcamping
- Wijk hockey/voetbaltoernooi
- Kom naar het centrum Weespersluis stimuleren
- Noorderpark spelen
- Zelfde kunst voor heel Weesp (Amsterdammertje)
- Nieuws uit Weespersluis – onbekend maakt onbemind
- Grote spiegels aan beide zijden spoor
- Huiskamerfestival
- Bakfietsen voor alle Weespers
- Documentaire van Marnix Haak
- Een visuele (licht) verbinding Wispetoren en toren Weespersluis
- Ontsluiting Weespersluis – west via Hogeweyselaan
- Een grote tunnel onder spoor
- COF Weesp
- Kunst verbind – muziekfestival?
- Meer in gesprek met elkaar
- Meer aandacht voor positieve verandering
- Scholen/sport kinderen meer mengen
- Weespersluis op koffie in centrum
- Historische Weesp avond/rondleiding
- Goede kansen scharnierfunctie stationsgebied (fysieke barrière weg)
- Spoor onder de grond
- Nieuwe fietstunnel naar Weespersluis – beter OV
- Evenement zones Weespersluis
- Samen sporten
- Beter langzaam verkeersverbindingen barrière spoor verminderen
- Betere fietsroutes + voetgangersroutes > minder conflictpunten
- Nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers
- Beter licht + voorzieningen in tunnel
- Woningbouw voor jongeren en ouderen bij spoor/station (stationsgebied)
- Nieuwe scholen in Zuid







Foto's: uitgewerkte ideeen tijdens focusgroep

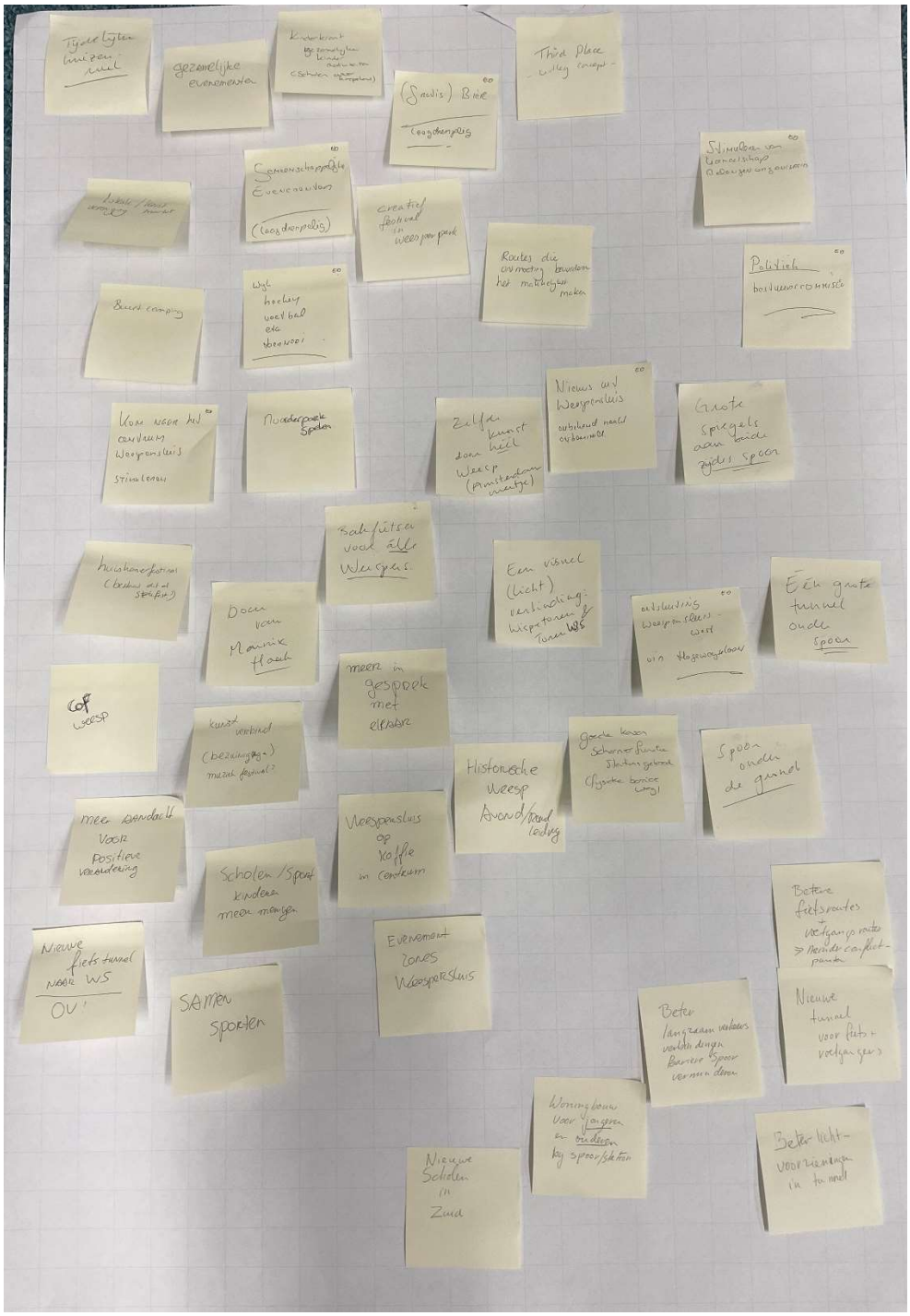


Foto: droomfase ideeën

Stemronde op straat t.b.v. kiezen interventies

Respondent 68: Bakfiets is erg handig, de voorgestelde interventies zijn leuk en hebben diepgang. Het zou leuk zijn als het in het Weespernieuws komt. Ook zouden uitwisselingen met de buurtkamers door heel Weesp een leuke manier van mengen zijn.

Respondent 69: Menging in Weesp is veranderd. Het zou ook leuk zijn om te wandelen etc. Bakfiets idee is ook grappig, om daar iets mee te doen. Buurtkamer betrekken, zou leuk zijn, maar bereikt niet de rest van Weesp, dit is een drempel. Breed inzetten in het Weespernieuws zou helpen. Ook is het belangrijk om de positieve kanten te benadrukken en richten op wat goed gaat. Weesp is maar een dorpje op zich.

Respondent 70: Meneer wil wel mee in de bakfiets tijdens de interventie. Gezichten van Weesp vindt hij niet direct een goede optie, dit kost te veel tijd om echt er iets van te zien, mensen moeten dan stoppen/afstappen. Het zou wel op het station kunnen om de tijd te doden. Een interventie in de tunnel heeft niet per se zijn voorkeur. Bakfiets parkeerplaats: het heeft nu een slecht imago, volgens hem valt het allemaal wel mee. Het is een stigma. Er is nu een drempel om naar Weespersluis te gaan. Mensen hebben geen reden om er heen te gaan, men moet in contact staan.

8.7 Bijlage 7: interventies

Monitoring van het lichtkunstwerk

1. **Esthetiek & beleving:** In hoeverre verandert dit lichtkunstwerk de sfeer in de tunnel voor u vergeleken met de oude situatie?

2. **Veiligheidsgevoel:** De tunnel werd voorheen vaak als 'onheimisch' of onveilig omschreven. Heeft de nieuwe verlichting invloed op hoe veilig u zich hier nu voelt?

3. **Place Value:** Geeft dit kunstwerk de tunnel volgens u meer een eigen identiteit in plaats van dat het slechts een doorgang is?

4. **Verbinding:** Draagt deze visuele opknapbeurt er voor u aan bij dat de tunnel meer voelt als een uitnodigende verbinding tussen Weespersluis en het centrum?

Uitkomsten:

(5 mensen gesproken, 1 observatie-uitkomst)

Observatie:

- Er maakt bijna niemand gebruik van de kant van de tunnel waar het lichtkunstwerk te zien is (10 minuten – 16.50-17.00 uur, 5 mensen)
- Het kunstwerk gaat pas om 16.50 aan, waardoor deze alleen ’s Avonds te zien is. De tunnel lijkt ook al eerder donker genoeg om de kunstwerken te projecteren.
- Vanaf de drukke zijde (Vechtzijde) is het kunstwerk fietsend niet goed te zien.

Korte samenvatting gesprekken:

- R43: Jonge vrouw met kind: de tunnel is iets verbeterd/opgeknapt, maar alle andere muren zijn nog steeds rommelig door graffiti etc. > het voelt nog steeds als een barrière daardoor.
- R44: Vrouw middelbare leeftijd: de tunnel is veel aantrekkelijker en beter. Nog steeds voelt het voor mevrouw niet als een verbinding, ze voelt enkel irritatie richting de Weespersluiser. Wel voelt de tunnel veiliger door de betere verlichting.
- R45: Vrouw met fiets aan de hand: de tunnel voelt volgens haar iets vrolijker, zelf zou ze het gene kunstwerk noemen. Het dient volgens haar wel voor een veiliger gevoel door de verbetering in licht.
- R46: Jonge man: deze meneer geeft aan dat het jammer is dat het alleen aan de stationzijde verlicht is. Als het ook aan de andere kant geplaatst zou worden zou het wellicht verbeteren. Nu voelt hij geen verschil in de situatie voor of na de plaatsing van het kunstwerk.
- R47: Vrouw middelbare leeftijd: het kunstwerk is haar niet eens opgevallen. Dit komt omdat ze altijd de tunnel aan de vechtzijde gebruikt en het pas later op de dag aanstaat. Daarnaast voelt ze geen barrière.

Opzet en criteria historische wandeling Weespersluis

De wandeling behelst de geschiedenis van Weesp in Weespersluis (dus de oude geschiedenis) alsook de moderne geschiedenis (Weespersluis zelf).

In die wandeling:

- Het Galgenveld

- Leeuwenveld 1 / 2 (opmaat naar Weespersluis)

- De plas in Weespersluis (over verhouding natuur/bouwen)

- Radarstation Seeadler (Tweede Wereldoorlog)

Dat zijn vaste punten en tijdens de wandeling worden die verder ingevuld met uitleg over de gekozen architectuur, de verkaveling van de oude Bloemendalerpolder enz.

Tabel: Criteria Historische wandeling Weespersluis

Criteria	
Gedragen	Uit de co-creatie en gesprekken met de opdrachtgever bleek dit een ‘zeer gedragen’ idee te zijn. Zowel op het gebied van ‘ken de ander zijn wijk’ als ‘gezamenlijke evenementen’, is dit een idee dat voortvloeit uit de co-creatiesessie.
Radicaal	Het doorbreekt de dominante praktijk waarbij beide groepen in hun eigen ‘sociale bubbel’ blijven leven letterlijk naar de andere kant van het spoor te trekken.
Vraagstuk gedreven	Het pakt het probleem aan dat 'oude' Weespers geen directe reden hebben om Weespersluis te bezoeken, wat de sociale afstand vergroot.
Haalbaar	De haalbaarheid op korte termijn is beperkt (score 2.5 op de matrix) vanwege de organisatorische complexiteit; daarom wordt in de interventiefase een gedegen opzet voor toekomstige uitvoering gemaakt. Voorzitter van Historische Kring Weesp (Christian Pfeiffer) wil de wandeling uitvoeren, daarnaast is er een klein budget nodig om de interventie in gang te zetten.
Strategisch	Het is een belangrijke stap om ‘onbekend maakt onbemind’ tegen te gaan en via (lokale) media een breed publiek aan het denken te zetten over de eenheid van Weesp.
Mobiliserend	De wandeling heeft een grote potentiële impact; het enthousiasmeert bewoners om elkaars leefwereld te verkennen en stimuleert directe ontmoeting.
Meetbaar	De impact is meetbaar via het aantal deelnemers en de inhoudelijke reflecties (kwalitatief) van deelnemers over hun veranderde beeld van de 'andere' wijk. Dit kan door middel van een vragenlijst achteraf door deelnemers te laten invullen.

Resultaten bakfiets-parkeerinterventie

Op 17 januari 2025 tussen 14 en 16 uur heeft de interventie plaatsgevonden in het centrum van Weesp, op het zogenoemde 'blokkerpleintje'.

Uitvraag: De bakfiets een plekje geven; onderzoek naar de veranderende dynamiek in Weesp, de bakfiets is het symbool hiervoor.

Omdat de bakfiets er nu eenmaal is en er ook zal blijven: Voor 1 dag de bakfiets een plekje geven in Weesp. Fysiek door het te reguleren, en symbolisch door mensen uit te nodigen na te denken over hoe zij het voor hen zien dat de bakfiets een plakje kan krijgen in de cultuur van Weesp.

- Wat voor reacties roept dit op?
- Hoe reageren mensen?
- Hoe denken zij hierover?
- Hoe denken ze dat de bakfiets beter gereguleerd kan worden?
- Hoe krijgt de bakfiets een minder negatieve lading?

Observatie: bakfietsouders vinden het allen heel fijn dat ze hun bakfiets makkelijker kunnen parkeren, daarnaast zij een Weespersluiser met een bakfiets; 'vinden zoveel mensen de bakfiets iets negatiefs dan?' hij was klaarblijkelijk niet op de hoogte van de huidige tendens in Weesp omdat deze niet speelt in Weespersluis, zijn bubbel.

R. 48: Duidelijkheid en plek is beter
R. 49: Je moet de fiets wel asociaal neerzetten, er is geen plek
R. 50: Er vindt een verhitte discussie plaats tussen een oude Weesper en bakfiets-moeder. Meneer gaf aan sterk tegen de bakfiets te zijn, mevrouw pikte dit op en ging hier tegenin; ze vond dat meneer niet zo negatief moest zijn over de bakfiets terwijl hij zelf met de auto komt.
R. 51: Men moet een beetje rekening houden met elkaar. De auto was er eerder, maar nu is de bakfiets er ook, hoezo is het geen gelijkwaardige discussie? Iedereen is voor zich, maar toch moeten we samen als collectief verder,
R. 52: De bakfiets is erg handig voor gezinnen etc.
R. 53: Het is goed om te reguleren, dit helpt ook in de acceptatie van de bakfiets-groep. Respondent heeft geen oplossing om het symbool te doorbreken.
R. 54: Bakfietsen worden nu rommelig door heel Weesp gestald
R. 55: Om het symbool te doorbreken moeten kinderen gebruikt worden; de bakfiets is voor alle kinderen of dat nu uit 'oud' Weesp is of uit Weespersluis. Op deze manier erover zijn, niemand is tegen de kinderen.
R. 56: Er moet tijd overheen gaan, over 10 jaar is iedereen er meer aan gewend. Daarnaast is meer interactie belangrijk, elkaar leren kennen is hierin key. Ook zou

de bakfietsparkeerplaats bijvoorbeeld ook voor de scootmobiel kunnen worden ingericht, inclusiever en meteen een interactie.

R. 57: Heel handig om hier te parkeren
R. 58: Levensgevaarlijk die bakfietsen, als je niet oppast rijden ze je met je sokken aan.
R. 59: Goed idee, meer plek voor de bakfiets, minder auto's in het centrum.
R. 60: Ouder stel, geboren Weespers, nu niet meer. Heel positief over onderzoek en bakfiets parkeerplaats. De dialoog moet gestart worden, dan kan er een consensus gevonden worden. Er moet een gesprek met elkaar gevoerd worden, bijvoorbeeld in het Waaggebouw. Wel geven ze aan dat er beter gepland/ingericht moet worden; bredere fietspaden, meer plekken, want de bakfiets is immer erg handig. Daarentegen moeten de gebruikers wel rekening houden met de snelheid en de rest van het verkeer.
R. 61: De bakfiets kan veel beter een symbolische plek krijgen als gebruikers beter omgaan met de bakfiets. Er worden nu zelfs soms banden van bakfietsen laag laten lopen ter protest. Een advies; misschien soms niet de bakfiets pakken als dat niet nodig is; net als je soms de auto niet pakt wanneer dat niet nodig is, maak een afweging is de boodschap.
R. 62: Klerenbakfietsen! Je moet het niet beter maken voor ze, je moet het helemaal verbieden. Er moeten meer regels komen en er moet worden gehandhaafd, net als met auto's. De bakfiets moet helemaal weg uit Weesp, of in het reservaat blijven. Ze rijden namelijk heel onveilig, kijken niet uit en staan op de stoepen.
R. 63: Trial and error om te kijken hoe er meer acceptatie kan ontstaan, dit is niet van tevoren te bedenken. Beter reguleren helpt.
R. 64: Geen fan van de bakfiets, heel asociaal. Beter reguleren, maar niet minder autoplekken door de bakfiets. Eigenaren moeten meer bewust zijn en rekening houden met de rest van Weesp.
R. 65: Bakfietsen zijn beter dan auto's, het is nu vooral een autoparkeerplaats in het centrum. Weesper is van oorsprong – gechargeerd – een fabrieksarbeider met een alcoholverslaving. De verschillen zijn heel groot. De voetbalclub kan een plek zijn waar alle verschillende groepen nog door elkaar lopen. We moeten opzoek naar gemeenschapszin en iets gemeenschappelijks. Een soort cultuurtinder of manier om elkaar te ontmoeten zou werken, een gemeenschappelijke activiteit bijvoorbeeld. Iedereen heeft een mening over elkaar omdat ze elkaar niet kennen.
R. 66: Heden ten dage leven we in een klaagmaatschappij. De nieuwe Weesper en bakfiets-eigenaren hebben juist ook wel veel welvaart naar Weesp gebracht, bijvoorbeeld de lokale ondernemers gedijen daar goed onder. We moeten met zijn allen de positieve kant bekijken en elkaar iets gunnen. Net als met woningen, misschien gunnen oude weespers de mensen geen huis in weespersluis bijvoorbeeld, een soort jaloezie. In tegendeel, wanneer je in Weesp komt wonen, moet je je ook aanpassen en deelnemen aan de samenleving in de stad. Tot slot

is er erg veel veranderd in Weesp; Weespersluis, en bij amsterdam, dit is misschien te veel voor mensen.

R. 67: Goed idee om te reguleren. We moeten elkaar de ruimte geven en positief zijn naar en voor elkaar.

R. 68: Afschuwelijke dingen, die bakfietsen. Ze moeten naar buiten de stad. Weesp is veel te klein voor alle mensen, en er komen er nog meer bij. Er zou in Weespersluis een groot winkelcentrum moeten komen zodat men daar blijft voor winkels.