

## Inleiding

Je kunt er niet meer omheen, de term *smart* duikt overal op. Alles moet tegenwoordig slim zijn, van onze telefoon en ons horloge tot de koelkast en de huiskamer. Ook steden ontsnappen er niet meer aan, nu iedere zichzelf respecterende stad in een rap tempo verandert van ‘dom’ naar ‘slim’. Volgens de nieuwste voorspellingen van de International Data Corporation wordt er wereldwijd bijna \$ 124 miljard uitgegeven aan slimmestadinitiatieven. Dat is een stijging van 18,9% ten opzichte van 2019. Slimme steden zijn overal te vinden. In Nederland staan onder meer Eindhoven, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht te boek als een *smart city*. Singapore investeert wereldwijd het meest in slimmestadinitiatieven, op de voet gevolgd door New York City, Londen en Tokyo.

Hoewel de term ‘slimme stad’ steeds vaker klinkt als de meest logische vorm voor stedelijke ontwikkeling, is er nogal wat verwarring over wat een slimme stad precies is. In de literatuur hierover buitelen verschillende begrippen over elkaar heen: ‘big data’, ‘efficiency’, ‘infrastructuur’, ‘monitoren’, ‘informatie’ – en nog veel meer. De Europese Commissie bijvoorbeeld benadert de slimme stad in beleidsstukken vanuit een economisch perspectief. Ze benadrukt dat met de inzet van digitale en telecommunicatietechnologieën de dienstverlening aan inwoners en bedrijven efficiënter zal worden. Het Europees Parlement hanteert een bredere opvatting. Ook dit meent dat in een slimme stad ICT-oplossingen worden gebruikt om reële en urgente problemen aan te pakken. Het benadert dit vooral vanuit een managementperspectief, waarbij er sprake is van publiek-private samenwerkingsverbanden waarin het bedrijfsleven en kennisinstellingen de openbare dienstverlening ondersteunen. Ook de Wereldbank stelt dat slimme technologie leidend is, met overal onderling verbonden camera’s en sensoren die alle activiteiten in de stad bijhouden, van overvolle prullenbakken tot geluidsoverlast en verkeersopstoppingen. Tegelijk vraagt de Wereldbank aandacht voor een democratisch perspectief, waarbij er een voortdurende wisselwerking met burgers dient te zijn, om zo de dienstverlening te verbeteren.

Zonder een algemeen geaccepteerde definitie van de slimme stad is ook het ontstaan ervan lastig te dateren. Sommigen menen dat dit met het Amsterdamse project ‘De Digitale Stad’ uit 1994 was. In een voorwoord bij het *Handboek digitale steden* (Schalken & Flint 1995) stelde

Marleen Stikker, de virtuele burgemeester, dat in ‘een digitale stad het “publiek domein” het leidende beginsel is’. Ze voegde hieraan toe dat ‘een digitale stad laagdrempelig is en een mogelijkheid geeft om te experimenteren en zonder veel investeringen ervaring op te doen met nieuwe technologie’. Anderen houden 4 november 2011 als startdatum aan, de dag dat het handelsmerk *Smarter Cities* officieel werd geregistreerd als eigendom van techbedrijf IBM. Weer anderen gaan verder terug in de tijd. Zij zien voorlopers van slimme steden al in de antieke oudheid, in de Indiase stad Sisupalgarh bijvoorbeeld, die bloeide tussen de derde eeuw voor Christus en de vierde eeuw na Christus. Volgens historica Monica Smith was in Sisupalgarh al sprake van ‘intelligent traffic management, innovative use of open space, risk mitigation, and citizen management’ (Mosco 2019, p. 38).

Van belang voor een goed begrip van de slimme stad is dat de term kan worden gezien als een ‘catastrofeconcept’ (Pali & Schuilenburg 2019). Het succes ervan berust op de retorische pijler dat het stedelijk leven steeds meer wordt geconfronteerd met tal van catastrofes. Die rampen komen in allerlei soorten en maten, van groeiende werkloosheid en extreme luchtvervuiling tot omvangrijke criminaliteitsproblemen en afname van democratische legitimiteit. Hierbij wordt veel verwacht van de toepassing van slimme technologie, zoals datamining en kunstmatige intelligentie (AI), waarmee geautomatiseerd patronen kunnen worden herkend in enorme hoeveelheden stedelijke data. Die technologie wordt voorgesteld als de wonderolie die elke kwaal geneest. Dit is de tweede retorische pijler. Zodra steden gebruik maken van deze datagedreven oplossingen, kan al deze desastreuze ontwikkelingen een halt worden toegevoerd. Zo worden in een studie van McKinsey, *Smart cities: Digital solutions for a more livable future* uit 2018, ruim vijftig technologische toepassingen voorgesteld die deze problemen onder controle brengen en ervoor zorgen dat de levenskwaliteit in steden met maximaal 30% stijgt.

In dit technologisch-utopisch perspectief op de stad dreigt de publieke ruimte steeds meer de speelbal te worden van grote bedrijven, waaronder Google, IBM en Uber. Zij beloven dat hun technologie grootste stedelijke problemen oplost en dat de stad hierdoor (1) welvarender, (2) democratischer, (3) schoner en (4) veiliger wordt. Zo wilde Sidewalk Labs, een dochteronderneming van Alphabet, het moederbedrijf van Google, \$ 50 miljard investeren in Toronto om deze Canadese stad ‘smart’ te maken, met onder meer zelfrijdend openbaar vervoer en een

netwerk van Internet of Things-sensoren die de omgeving monitoren. Dit alles levert de burgers van steden veel voordelen op, maar critici als Alberto Vanolo (2014) en Rob Kitchin (2015) waarschuwen ook voor de schaduwkanten ervan. Technologie is geen wondermiddel en standaardoplossingen voor urgente problemen bestaan niet. De elementaire vraag is daarom wiens belangen slimme steden dienen, die van techbedrijven of die van de burger? Het verlangen naar slimheid betekent namelijk ook een grotere controle van burgers, verlies van privacy en privatisering van publieke taken, waaronder openbaar vervoer en de veiligheidszorg.

Dit themanummer gaat over *smart cities* en de manier waarop daarin wordt gewerkt aan het verbeteren van publieke taken, zoals democratische besluitvorming en sociale en fysieke veiligheid. Dit gebeurt (1) met tal van nieuwe datagedreven technieken, waarbij (2) techbedrijven als Google, IBM en Tesco een belangrijke rol spelen en daarbij (3) samenwerken met de overheid of publieke taken van de overheid in het geheel overnemen. Vragen die in de artikelen aan bod komen, zijn: Welke middelen worden ingezet om steden 'slimmer' te maken? Hoe verhouden de kansen van slimme steden zich tot bedreigingen? Op welke manier kunnen stadsbewoners actief worden betrokken bij de slimme stad? Hoe kan de overheid zich optimaal verhouden tot de dominantie van techbedrijven? Welke machtseffecten treden er op bij de inzet van slimme technologieën? Moet er een recht op de smart city komen?

In het eerste artikel schetsen **Bart Karstens, Linda Kool en Rinie van Est** de kloof die gaapt tussen het hedendaagse ideaal van de slimme stad en de weerbarstige praktijk van smart city-projecten. Zij doen verslag van hun onderzoek naar het verloop van een aantal van deze projecten in de gemeente Eindhoven. Zij identificeren verschillende obstakels voor een succesvol verloop van smart city-projecten: het vinden van ethische en juridische spelregels omtrent dataverwerking, het afstemmen van verantwoordelijkheden in een samenwerkingsstructuur met meerdere partijen, inclusief een belangrijke rol daarin voor burgers, en het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen op basis van dataverzameling.

De bijdrage van **Saskia Naafs** is gewijd aan de jammerlijke mislukking van Quay Side, een ambitieus smart city-project in de Canadese stad Toronto. De wijk zou 'vanaf het internet' worden opgebouwd door Sidewalk Labs, een zusterbedrijf van Google. In Naafs' analyse komt

Quay Side naar voren als een typisch voorbeeld van een top-down, technologiegedreven, ondoorzichtig model van een slimme stad, waarbij de overheid en burgers op een zijspoor zijn geraakt in het planningsproces. Het alternatief dat zij schetst, is een open smart city, gebaseerd op principes van open data, publieke digitale infrastructuur en burgerparticipatie.

Vervolgens laat *Marc Schuilenburg* zien dat slimme veiligheidstechnieken een nieuwe vorm zijn van psychomacht. Hij definieert psychomacht als de wijze waarop slimme technieken menselijk gedrag automatisch in een bepaalde richting sturen door het bewustzijn te beïnvloeden.

In het artikel van *Liesbet van Zoonen* staat de vraag centraal hoe publieke conflicten over de slimme stad een plek kunnen krijgen in de ontwikkeling van die stad, waardoor de democratische grondslag en legitimiteit worden versterkt. Zij beargumenteert dat de publieke waardebenadering van slimme steden geworteld is in een deliberatief perspectief van democratie, terwijl de spanningen die worden veroorzaakt door 5G en andere vormen van antitechnologisch protest beter worden begrepen als onderdeel van agonistische democratie.

*Jiska Engelbert* stelt in haar bijdrage dat veel slimmestadinitiatieven gebaseerd zijn op het idee dat verschillende belangen succesvol samengebracht en geneutraliseerd kunnen worden. Zij beschouwt dit als onderdeel van een bredere trend om het definiëren en oplossen van maatschappelijke vraagstukken als een technocratische aangelegenheid te zien. Politieke strijd en representatie worden als onnodig en hinderlijk ervaren. Zij verkent de mogelijkheden voor de (lokale) overheid om daadwerkelijk als hoeder van publieke waarden en belangen in de (slimme) stad op te kunnen treden.

In het laatste artikel grijpt *Maša Galič* terug op het werk van de Franse filosoof en socioloog Henri Lefebvre (1901-1991), die het begrip 'recht op de stad' introduceerde. Zij constateert dat de slimme stad door haar focus op technologische oplossingen barrières opwerpt voor veel stadsbewoners om gebruik te maken van alle voorzieningen die de stad biedt en te participeren in de besluitvorming over lokale kwesties.

Zij onderzoekt hoe een recht op de slimme stad zodanig kan worden geformuleerd dat het een tegenwicht kan bieden aan deze ontwikkeling en aan allerlei vormen van indringende surveillance en controle.

Marc Schuilenburg\*

## Literatuur

### **Kitchin 2015**

R. Kitchin, 'Making sense of smart cities. Addressing present shortcomings', *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* (8) 2015, afl. 1, p. 131-136.

### **McKinsey Global Institute 2018**

McKinsey Global Institute, *Smart cities: Digital solutions for a more livable future*, New York: McKinsey en Company 2018.

### **Mosco 2019**

V. Mosco, *The smart city in a digital world*, Bingley: Emerald Publishing 2019.

### **Pali & Schuilenburg 2019**

B. Pali & M. Schuilenburg, 'Fear and fantasy in the smart city', *Critical Criminology: An International Journal* 2019, doi.org/10.1007/s10612-019-09447-7.

### **Schalken & Flint (red.) 1995**

K. Schalken & J. Flint, *Handboek digitale steden*, Amsterdam: Stichting De Digitale Stad 1995.

### **Vanolo 2014**

A. Vanolo, 'Smartmentality: The smart city as disciplinary strategy', *Urban Studies* (51) 2014, afl. 5, p. 883-898.

\* Gastredacteur dr. mr. M.B. Schuilenburg doceert aan de afdeling Strafrecht en Criminologie van de Vrije Universiteit Amsterdam. Hij is tevens redactieraadlid van *Justitiële verkenningen*.