

DE SITUATIE CREËERT DE OMSTANDIGHEDEN

8 mei 2014. Dries wacht me op aan het station Gent-Dampoort. Hij is één van de drijvende krachten achter de Leefstraten en neemt me mee op stap. De wandeling brengt ons naar de Wasstraat.

TEKST JAN VILAIN

Bijna de volledige breedte van de weg is er bekleed met kunstgras. Aangezien er al groen in de straat aanwezig was, ligt de nadruk voornamelijk op de functie als speel- en ontmoetingsruimte. Het kunstgras heeft veeleer een signaal-functie dan dat het de rol van surrogaatgroen vervult. Het groen prikkelt echter meteen de fantasie over wat je allemaal met een straat kan doen. Her en der liggen boomschijven die als stoeltjes of speellementen kunnen dienen. Er staan grote plantenbakken en knalroze picknickbanken. “Die laatste kregen we in bruikleen van de stad,” vertelt Dries. “Tijdens de zomer staan ze in de stadsparken en in tussentijd mogen ze dienstdoen in de Leefstraten.” De stad Gent neemt geen sturende rol op zich, maar het initiatief om Leefstraten te organiseren is wel afhankelijk van de *goodwill* van het stadsbestuur. Zo moet de stad onder andere bereid zijn om de verkeerssignalisatie aan te passen zodat bv. keren in een éénrichtingstraat tijdelijk mogelijk is.

Gedeelde verantwoordelijkheid

Bij het hoekhuis bellen we aan bij Pieter. “De Wasstraat is een beetje atypisch,” steekt hij van wal. “Er staan amper acht huizen en in de straat bevinden

zich een speelplein en een school. De school nam het initiatief om met een Leefstraat te starten en sprak de burenhierover aan.” Acht huishoudens en een school, dat moet gemakkelijk geweest zijn om tot overeenstemming te komen? Pieter: “Het gaat om meer dan dat. Als je alle gebruikers meerekent, waaronder de ouders van de schoolkinderen, de bezoekers van het park en de bewoners van de aangrenzende cités, tel je toch al gauw honderden mensen. Het is dus zoeken naar een evenwicht tussen de lusten en de lasten voor de buurt.”

Het project loopt nog maar een week en het is nog afwachten, maar de eerste ervaringen in de Wasstraat zijn alvast positief. “Nu de Leefstraat er is, zien heel veel buurtbewoners de voordelen van een speelplein in een autovrije straat,” zegt Pieter. Iedereen die van de Leefstraat gebruik maakt, draagt er een stuk verantwoordelijkheid voor. Wie op straat picknickt, neemt zelf zijn afval mee zodat de straat netjes blijft. Pieter: “Mensen worden zich ervan bewust dat ze niet per definitie moeten denken dat het stadsbestuur alles wel oplost. De stad maakt het creëren van Leefstraten mogelijk, maar de verantwoordelijkheid voor het gebruik en de inrichting ligt bij de mensen.”

Parkeren op wandelafstand

Nabij de Wasstraat bevinden zich twee autovrije cités. De bewoners ervan parkeren hun wagen vaak in de Wasstraat. “Door er nu een Leefstraat van te maken, zijn ze zich ervan bewust geworden dat het niet altijd netjes is om de auto voor andermans deur te parkeren terwijl ze zelf in een autovrije straat wonen,” lacht Pieter. Dries vertelt dat voor het buurt-parkeren afspraken werden gemaakt met de NMBS en met een doe-het-zelf-zaak. Beide liggen op vijf

minuten wandelafstand van de Wasstraat. Op de NMBS-parking mogen de bewoners tijdens het experiment permanent gratis parkeren, bij de winkel kan dat enkel buiten de openingsuren. Voor bewoners die overdag hun auto gebruiken is dat een prima oplossing. De buurt kent een mix van Turkse en Belgische bewoners. “We vreesden aanvankelijk dat het verdwijnen van de auto uit het straatbeeld gevoelig zou liggen bij de Turkse gemeenschap,” zegt Pieter.

“Maar het tegendeel is waar. Het waren een paar ‘witte’ burens die bezwaar maakten om elders te parkeren. De Turkse gemeenschap maakt veel meer gebruik van de openbare ruimte en was dankbaar voor het initiatief.”

Als je Pieter vraagt wat zijn ambitie voor de toekomst is, klinkt het antwoord duidelijk: “Een draagvlak creëren voor een permanente Leefstraat. Maar ook: een netwerk van Leefstraten creëren rond centrale punten zoals het park. Daarvoor moeten met het stadsbestuur afspraken worden gemaakt. De stad kan bijvoorbeeld een bemiddelende rol spelen in het

gebruik van de buurtparkings.” En is de buurt zelf al mee? Pieter: “Veel mensen zien in dat we niet tegen de auto zijn, maar dat een doodgewone straat zoveel meer mogelijkheden biedt om samen dingen te doen. Voor mij is het belangrijk dat kinderen op een veilige manier op straat kunnen leren fietsen. Een Leefstraat is daarvoor ideaal. Activiteiten organiseren hoeft niet: de situatie creëert spontaan de omstandigheden.”

Overtuigingskracht en oplossingen zoeken

Een kwartiertje stappen van de Wasstraat ligt de Volmolenstraat. Ook hier is de rijweg bedekt met een groen kunstgrasmat. Een parkeerverbod is er niet, maar de inrichting maakt duidelijk dat auto's er niet thuishoren. De straat heeft geen eigen bomen, maar er staan grote bloempotten met jonge berken. Enkele handige bewoners hebben met palletten een zitbank in elkaar geknutseld.



“

We vreesden dat het verdwijnen van de auto uit het straatbeeld gevoelig zou liggen bij de Turkse gemeenschap, maar het tegendeel is waar

WASSTRAAT 2014



We bellen aan bij **Pieter Deschamps**, één van de initiatiefnemers van Fiets van Troje (nu Lab van Troje). Buurman **Jorim** schuift mee aan tafel en vertelt met veel enthousiasme over zijn Leefstraat. In dit geval waren het drie jonge gezinnen met kinderen die hun burens enthousiast maakten om samen een Leefstraat in te richten. En ook hier is een school gevestigd. Pieter: “Na de infoavond in januari kregen de geïnteresseerden de opdracht om in hun eigen straat een avond te organiseren. In de Volmolenstraat was de schooldirectie daarbij aanwezig.” De nieuwe directeur zag de Leefstraat als een ideale kans om de burens bij de werking van de school te betrekken, terwijl de bewoners anders vooral tegen een blinde muur aankijken. Waar de jeugd na schooltijd vroeger naar het nabijgelegen park trok, blijven ze tegenwoordig in de Leefstraat hangen om na te praten.

Gingen de andere burens gemakkelijk mee in het verhaal? “Bij een aantal oudere bewoners heeft het toch veel overtuigingskracht gevraagd,” zegt Jorim.

“

Nu de Leefstraat er is, zien heel veel buurtbewoners de voordelen van een speelplein in een autovrije straat

“Zij redeneren sterk vanuit hun eigen referentiekader: als alles blijft zoals het is, is het al goed genoeg. Terwijl de jongere stadsbewoners eerder aan de toekomst denken: op termijn komen er waarschijnlijk jonge gezinnen in de huizen waar nu nog ouderen wonen. Hoe kunnen we nu al een straatbeeld ontwikkelen dat aan die toekomstige behoeften zal voldoen?” Mooi is ook het verhaal van het oudere koppel dat de meerwaarde van een Leefstraat niet meteen zag, maar de jongere generatie ook niets in de weg wilde leggen. Pieter: “We proberen samen met de sceptici eerst te peilen naar frustraties of bekommernissen om vervolgens samen naar oplossingen te zoeken. Zo bleek dat veel oudere mensen zich ergeren aan fietsers op het voetpad. Door in de Leefstraat voldoende ruimte voor fietsers te voorzien, is die ergernis op een simpele manier weggewerkt.” “Veel mensen denken ook dat de Leefstraat een project is vanuit het stadsbestuur en dus politiek geïnspireerd is. Ook hier maken we duidelijk dat dat niet zo is. Het initiatief moet vanuit de bewoners komen. Het stadsbestuur geeft hen daarvoor de ruimte, maar speelt zelf geen regisseursrol,” bevestigt Pieter.

Open Vraag

Concrete voorbeelden van mogelijke vernieuwing prikkelen de inspiratie van de bewoners. Jorim bedacht daarvoor de ludieke ‘Wat als?’-affiches, naar het gelijknamige televisieprogramma. Wat als de Volmolenstraat door jou heringericht werd? Wat als de

Volmolenstraat er helemaal anders uitzag? “De redering daarachter is eenvoudig,” zegt Jorim. “Als je met een concreet project op de proppen komt, krijg je gegarandeerd weerstand. Maar start je met een open vraag, dan gaan mensen zelf nadenken over de mogelijkheden van hun straat.” Karel Vancoppenolle komt erbij zitten, ook actief bij Fiets van Troje: “Een Leefstraat is geen standaard ontwerpconcept maar een filosofie,” voegt hij toe.

Midden in de straat bevindt zich een sporthal. De Leefstraat was een ideale aanleiding voor de bewoners van de ene kant om contact te leggen met hun burens aan de andere kant van de sporthal terwijl het gebouw vroeger voor een tweedeling zorgde. Ook komen verschillende generaties met elkaar in contact. Zelfs bewoners uit omliggende straten komen kijken. Er is wel nog wat drempelvrees. De nieuwe inrichting gaf bij sommige mensen aanvankelijk de indruk van privatisering van het openbare domein. Mensen die het concept Leefstraat niet kennen, vragen zich in het begin af of ze wel in de straat mogen komen. “Een paar dagen geleden stond hier een vrouw uit de buurt met een kindje en een krant onder haar arm,” vertelt Pieter. “Ze vroeg wat de bedoeling was. Mijn antwoord was: de bedoeling is wat jij van plan bent.”

Belangen in kaart brengen

Jorim: “Dit experiment staat of valt met het engagement van de bewoners. Buurtbewoners kunnen sneller

reageren en optreden dan een stadsadministratie die een hele procedure moet doorlopen. Maar ze moeten er wel toe bereid zijn. In dat opzicht is een Leefstraat een goede aanmoediging voor burgerzin.” Zo hebben de meeste Leefstraten een afvalverantwoordelijke. Die brengt alle vuilniszakken naar de hoek van de straat waar ze worden opgehaald door de vuilniswagen. Dat soort concrete afspraken vraagt overleg en kan aanleiding geven tot discussies. Die kunnen tot een consensus leiden, maar evengoed tot botsingen. Niet in alle straten waar bewoners graag een Leefstraat hadden gewild, is er effectief één gekomen, net omdat er geen overeenstemming werd bereikt. Soms werden verrassende argumenten bovengehaald zoals de waarde van woningen. Sommige bewoners vreesden dat de waarde van hun huis zou dalen omdat er niet meer voor de deur kon worden geparkeerd terwijl anderen meer groen in de straat net als een meerwaarde zagen voor de vastgoedprijzen. **Karel:** “Een Leefstraat organiseren, is in de eerste plaats de belangen van de bewoners in kaart brengen. Wanneer die gekend zijn, kunnen we gaan nadenken over inrichting.” “Een Leefstraat mag niet vertrekken vanuit het eigen idee over hoe het moet zijn,” vult Pieter aan, “maar vanuit een gemeenschappelijk beeld. Dat betekent dat je eerst moet nadenken over de vraag ‘hoe zien we onze straat?’ en je daarna pas afvragen of een Leefstraat daarin iets kan betekenen.” Jorim vat tenslotte de visie op Leefstraten treffend samen: “Wanneer je iets doet waar iedereen beter van wordt, dan word je er uiteindelijk zelf ook beter van.”



JAN VILAIN is stedenbouwkundige en als adviseur publieke ruimte verbonden aan het Steunpunt Straten. Hij is de redactiecoördinator van het tijdschrift 'publieke ruimte' en bezocht begin mei 2014 enkele Leefstraten.

