

HET HELE GEBEUREN HEEFT IETS NOSTALGISCH, ALS EEN TERUGKEER NAAR GROOTMOEDERS TIJD. MAAR HET IS MEER DAN DAT.

In Gent kent men sinds 2013 straten waarbij de conventies rond (auto)mobiliteit, publiek domein en sociale verbondenheid in vraag worden gesteld. Bewoners gaan er aan de slag om hun straat op een andere manier in te richten en te gebruiken. 'Leefstraten' worden twee maanden lang autovrij of autoluw gemaakt. Bewoners gaan samen op zoek naar oplossingen om hun wagen elders te parkeren, in een buurtparking of in onderbenutte Park & Rides. Daardoor komt er ruimte vrij voor 'groen', ontmoeting en samenleving. Een hercollectiveren van het publiek domein, als het ware¹. De straatbewoners springen meteen creatief om met het heroverde terrein: ze rollen grasmatten uit, bouwen constructies, komen met tafels, stoelen en ander materiaal aanzetten (Lab van Troje, 2015). Maar zijn we, na drie jaar experimenteren, al een stap dichterbij een radicale herdenking van het stedelijke systeem?

NICK DEHAM [STEDENBOUWKUNDIGE / KLINISCH PSYCHOLOOG]

Gentenaars experimenteren met hun autovrije ruimte

De Leefstraat als publiek domein

De Leefstraat kan gezien worden als een regelluwe plek waarbinnen Gentenaars de ruimte krijgen om het stedelijk weefsel te kneden voorbij de gekende configuratie. In de Wasstraat, bijvoorbeeld, werd een school met een (veel) te kleine speelplaats met het aangrenzende park verbonden door middel van een houten constructie en twee glijbanen. Het gebrek aan speelruimte en speeltuigen voor de allerkleinsten bracht enkele straatbewoners op het idee om een deel van de parkomheining weg te halen. Nu is het park toegankelijk voor jong en oud. In de Kozijntjesstraat dineren buurtbewoners samen aan picknickbanken. De kinderen

amuseren zich rot. De deuren staan ondertussen wagenwijd open, computers en gsm's slingeren onbewaakt in het rond. De bewoners waren het er dan ook over eens dat de Leefstraat tot een meer intensief samenleven zou moeten leiden (Lab van Troje, 2015).

Het hele gebeuren heeft iets nostalgisch, als een terugkeer naar grootmoeders tijd. Een tijd waarin burens elkaar nog kenden, koffie gedronken werd op 'den dorpel' en kinderen vrij konden spelen. Maar het is meer dan dat. Het is een blik op de toekomst, waarin de Gentenaars bij de inrichting van de publieke ruimte hun fantasie de vrije loop laten. De constructies hoeven dan ook geen permanente vorm aan te nemen en kunnen inspelen op acute noden en wensen. Bewoners worden eveneens gestimuleerd om alternatieven voor de auto uit te testen: een elektrische fiets voor de woon-werkverplaatsing, een bakfiets om boodschappen te doen, autodelen, enzovoort. Daarbij gaan bewoners samen oplossingen zoeken voor elkaars grieven. Zo was een ouder koppel aanvankelijk geen voorstander van het

¹ Hoewel bezoekers of toevallige voorbijgangers van de Leefstraten soms twijfelachtig staan ten opzichte van de 'openbare' ruimte (zie Lab van Troje, 2015). De straat krijgt immers vanzelf een semi-privaat karakter, gebouwd naar de wensen van de bewoners. Het is daarbij niet meteen duidelijk of een Leefstraat ook voor 'anderen' toegankelijk is. Met dien verstande dat de huidige 'publieke ruimte' allesbehalve kenmerken van een gedeelde en gezellige openbaarheid vertoont, met haar volkomen geprivatiseerde inname door gemotoriseerde voertuigen.

52

LEEF straten

53