



De Gentse wijk Brugse Poort anno 1975 (bron: onbekend, via Jahroen Adriaensens)



Cedric Goossens, Elisabet Van Wymeersch,  
Stijn Oosterlynck

# Addertjes onder het (kunst)gras

In een gezelschap van enthousiaste Gentse burgers zien in 2013 de eerste 'leefstraten' het levenslicht. Dit experiment, dat in straten ruimte schept voor groen en ontmoeting, stuurt aan op een radicale omwenteling. Een technische en rationele bestuurscultuur met betrekking tot straatinrichting kan plaats maken voor een systeem van co-creatie tussen stad, burgers en experts. Tegelijk wordt de dominante aanwezigheid van de auto bedwongen en de transitie naar een ecologisch duurzame toekomst gefaciliteerd. Kunnen leefstraten dit potentieel waarmaken en waar liggen de addertjes onder het (kunst)gras?

In heel wat steden neemt de belangstelling voor duurzame mobiliteitsinnovaties toe. Deze aandacht is uiterst welkom. Hoge concentraties fijnstof en koolstofdioxide bedreigen immers zowel de volksgezondheid als het klimaat. Bovendien geven steeds meer burgers aan dat, als gevolg van de dominante aanwezigheid van de auto, de leefbaarheid in hun woonomgeving onder druk komt te staan. Ons huidige mobiliteitsstelsel dient fundamenteel te worden herdacht. Dat sommige beleidsmakers niet bij de pakken neer blijven zitten maar effectief aan de slag gaan met mobiliteitsvraagstukken bewijzen de vele beleidsacties die recent tot stand kwamen. Zo winnen zowel in Nederland als Vlaanderen initiatieven aan populariteit zoals het oprichten van milieuzones, het initiëren van autovrije gebieden, slooppremies voor vervuilende wagens of plannen waarbij doorgaand verkeer wordt geweerd uit stadscentra of woonwijken. In deze denkoefening blijven ook stedelingen niet (langer) aan de kant staan. Steeds meer valt op hoe zij, al dan niet samen met beleidsmakers, ijveren voor een ecologisch duurzame toekomst.

## Leefstraten

In deze context figureert het Gentse Leefstraat-experiment als een van de meest tot de verbeelding sprekende voorbeelden van hoe burgers bottom-up dergelijke toekomst kunnen waarmaken. Het concept is simpel: voor een periode van twee maanden krijgen burgers het recht hun straat eigenhandig te transformeren in hun droomstraat. Vaak verdwijnt 'koning auto' uit het straatbeeld en de heroverde ruimte wordt het decor voor uitgerolde grasmatten, picknicktafels, moestuinbakken, speelhuisjes en jeu-de-boulesbanen. Organisatoren krijgen

bovendien de kans om te experimenteren met duurzame vervoersmiddelen, zoals een elektrische fiets voor woon-werkverkeer of een bakfiets voor het winkelen. Dit alles heeft tot doel inzichten te verwerven met betrekking tot duurzame mobiliteit, buurtparkeren en straatinrichting.

Toch heerst er geen *laissez-faire* beleid met betrekking tot het organiseren van leefstraten. Enthousiaste straatbewoners (ook wel 'trekkers' genoemd) dienen eerst stedelijke toestemming te krijgen voor hun plannen. Eén van de voorwaarden voor deze toestemming is dat de trekkers andere straatbewoners informeren en consulteren via infoavonden en huisbezoeken. Op deze momenten worden de noden en wensen van alle straatbewoners in kaart gebracht, en moeten oplossingen gevonden worden voor mogelijke bezorgdheid van medebewoners.

Ook al nemen in praktijk straatbewoners het voortouw, de coördinatie van de leefstraten ligt bij Lab van Troje dat eveneens het experiment heeft uitgedacht. Deze Gentse stichting werd in 2013 opgericht door een aantal ambtenaren en burgers die deelnamen aan een reeks bijeenkomsten georganiseerd door Stad Gent met als doel na te denken over een klimaatneutraal Gent. Lab van Troje wil een dergelijke transitie faciliteren via het initiëren van experimenten die de stad toelaten zich op termijn te ontwikkelen tot een duurzame mobiliteitsregio.

Het Leefstraat-experiment kon op heel wat bijval rekenen. Zo kreeg het navolging in meer dan tien Europese steden, waaronder ook in Amsterdam, Haarlem (Samenleefstraat), Rotterdam

(Droomstraat) en Utrecht. Ook binnenshuis wordt het experiment gelauwerd. Toen Lab van Troje dit voorjaar aangaf zijn taak te hebben volbracht, besloot het stadsbestuur het experiment eigenhandig voort te zetten.

## Onderzoek

In dit artikel wordt het Leefstraat-experiment doorgelicht vanuit het perspectief van democratie. Wat betekenen de leefstraten als onderdeel van een transitietraject naar een meer ecologische duurzame stad voor de betrokkenheid van verschillende sociale groepen? Wie voelt zich bij machte om de stad mee te ontwerpen en zich de nieuwe stedelijke ruimte toe te eigenen?

Om deze vragen te beantwoorden werden 47 interviews afgenomen met buurtbewoners uit de Gentse wijk Brugse Poort, een relatief arme wijk in de negentiende-eeuwse gordel van de stad. Deze wijk werd bewust gekozen omdat er tijdens de laatste editie maar liefst vijf van de achttien leefstraten plaatsvonden. Door dit hoge aantal werd de Brugse Poort omgedoopt tot allereerste 'Leefwijk'. Bovendien kende de Brugse Poort – die tot voor kort vooral bekend stond als arbeiders- en migrantenwijk – de afgelopen twee decennia een sterke instroom van nieuwe stedelingen. Dat maakt het een interessante context voor het bestuderen van nieuwe stedelijke praktijken zoals de leefstraat.

## Burgers aan zet

Wanneer we dit transitie-experiment doorlichten vanuit democratisch oogpunt, kunnen we stellen dat de leefstraat burgers (tijdelijk) meer zeggenschap geeft over hun directe omgeving. Gents schepen (een

functie zoals wethouder in de Nederlandse context) van mobiliteit, Filip Watteeuw, verwoordde het als volgt:

‘De leefstraten zijn een fantastisch voorbeeld van hoe mensen hun stad en straat opnieuw kunnen veroveren. Bewoners nemen zelf het heft in handen om de leefkwaliteit in hun straat te verbeteren. Het initiatief komt van de Gentenaars zelf. Dit vinden we heel belangrijk en willen we dan ook stimuleren zoveel als we kunnen.’ (Stad Gent, 2015)

Door de functie van straten als verkeer-doorstroom- en parkeerruimte in vraag te stellen, komt er letterlijk en figuurlijk ruimte vrij om na te denken over het potentieel van straten. Opeens worden vragen over hoe een straat dient te worden aangelegd en wat er in een straat mag gebeuren voer voor discussie. Bovendien bevraagt het experiment wie dient te bepalen hoe straten eruitzien. Wanneer straten dominant in teken staan van efficiënte verplaatsbewegingen, is het logisch dat dit voornamelijk een taak is voor planners, ingenieurs en andere experts. Door ruimte te maken voor andere functies, worden ook andere actoren belangrijk in het besluitvormingsproces. Niet alleen de verschillende stadsdiensten, maar ook de bewoners bepalen in onderling overleg hoe hun straat eruit komt te zien. Op deze manier herschept het Leefstraat-experiment de straat als brandpunt van de lokale democratie.

## Burgers in verzet

De focus op inclusie, dialoog en inspraak heeft de sociale cohesie tussen heel wat straatbewoners verbeterd, en het gevoel van eigenaarschap over hun buurt voor sommigen vergroot. Maar in de Gentse wijk



Leefstraat zonder Knip in de Gentse Sparrestraat [foto Cedric Goossens]



Leefstraat met knip in de Gentse Ooievaarstraat (foto: Cedric Goossens)

waar ons onderzoek zich op toespitste, de Brugse Poort, werd het Leefstraat-project niet door iedereen even positief onthaald. In één straat werd een petitie opgestart tegen de komst van een leefstraat. In een andere werden de informatiepanelen beklad met het opschrift 'egoïstische groene klojo's'.

In dit conflict tussen voor- en tegenstanders werd duidelijk dat de ruimte die het (tijdelijk) weghalen van de auto creëerde om samen te bepalen hoe de straat ingericht en gebruikt dient te worden, (onvermijdelijk) wordt gevuld met de sociologische realiteit van de buurt. Bewoners maken deel uit van groepen

die van elkaar verschillen, en waartussen bepaalde machtsverhoudingen bestaan. Deze machtsverhoudingen reflecteren zich in de identiteit van de wijk en de strijd die daarrond gevoerd wordt.

Uit de gevoerde interviews bleek dat bewoners die zich negatief uitspraken over het Leefstraat-initiatief vaak in de wijk waren opgegroeid en/of er reeds heel lang wonen (vaak meer dan vijftig jaar). Gezien de Brugse Poort decennia bekend stond als arbeiderswijk, zijn deze 'gevestigde bewoners', indien nog actief, voornamelijk tewerkgesteld in laaggeschoolde banen en hebben zij al dan niet een migratieachtergrond. Dit betekent gezinszins dat alle

tegenstanders van het Leefstraat-initiatief voldoen aan bovengenoemde categorisering. Wel duidt het op een duidelijk patroon in de sociologische kenmerken van de tegenstanders. Deze tegenstanders zien de leefstraat – ondanks alle inspanningen van voorvechters om het gesprek aan te gaan – niet als een uitnodiging om mee na te denken over de herinrichting en het gebruik van de straat als publieke ruimte. Veeleer bekruipt hen het gevoel verdrongen te worden, zowel op cultureel, politiek als sociaal vlak.

Op cultureel vlak blijkt dat leefstraten niet enkel fysiek-ruimtelijk ingrijpen, maar eveneens aanzetten om verplaatsingen meer duurzaam te laten verlopen en op afstand te parkeren. Tegenstanders geven daarbij aan dat het voor hun niet altijd mogelijk is aan deze norm te voldoen. Dit komt doordat velen van hen tewerkgesteld zijn in laag-geschoolde banen. Omdat deze banen vaker in afgelegen gebieden liggen met weinig openbaar vervoer, gekarakteriseerd worden door een variabel uurrooster of nachtwerk en/of een wagenrelateerd takenpakket hebben (e.g., taxi-, vrachtwagenchauffeur of pakketbezorger) stelt deze groep dat zij, in tegenstelling tot stedelijke professionals veel minder keuze hebben om te bepalen *wanneer, hoe en of* ze zich verplaatsen.

‘Het probleem is nu dat er mensen zijn die hier in de buurt komen wonen, een goedkoop huis kunnen bemachtigen. En wat gebeurt er? Ze beginnen hier hun wetten te stellen. [...] Zij beginnen uw levensstijl te wijzigen. [...] niet iedereen heeft het geluk zoals die mensen die daar gans de dag zitten met hun wijntje. Niet iedereen heeft het geluk om van thuis uit te werken hé. [...] Ik heb er moeilijkheden

mee omdat ik taxichauffeur ben, begrijp je? Wij proberen altijd binnen de vijftien minuten bij een klant te zijn, begrijp je? Als ik nog eens vijftien minuten naar mijn auto moet gaan...’

De onvrede van Leefstraat-tegenstanders hangt samen met een aantal andere diepgaande veranderingen in de wijk, zoals een stadsvernieuwingsproject dat in 2002 werd gelanceerd in de buurt en een diepe impact had op identiteit van de buurt, veranderingen in de bevolkingssamenstelling van de wijk en stijgende huizenprijzen (gentrificatie) en andere recent ingevoerde mobiliteitsmaatregelen waaronder het circulatieplan dat onder meer een knip installeerde op de belangrijkste toegangsweg tussen de wijk en het stadscentrum en de verhoging van parkeertarieven. Door deze ingrijpende veranderingen in de wijk, vragen tegenstanders zich in toenemende mate af *of en welke* plaats er nog is voor bewoners die geen levensstijl (kunnen) onderhouden die in lijn ligt met het nieuwe imago van de hippe en groene buurt.

Ook al is Lab van Troje niet verantwoordelijk voor bovengenoemde veranderingen, tegenstanders zien er een patroon in en ervaren het als bewijs voor de verschuivende sociale hiërarchie en identiteit van de wijk. De Brugse Poort is in hun beleving steeds minder een volkse arbeiderswijk of migrantenbuurt, maar een wijk die witte, hoogopgeleide en goed verdienende nieuwkomers naar hun wensen kunnen inrichten en gebruiken. Tegenstanders hebben het gevoel dat tegen deze transformatie weinig tot niets te beginnen valt, mede omdat de wensen van de nieuwe stedelingen vaak in de lijn liggen met de ambities van de stad om klimaatneutraal te worden tegen 2050.

Zij laten optekenen dat naar hun bezwaren weinig geluisterd wordt, noch door nieuwe stedelingen noch door bevoegde instanties, iets wat resulteert in gevoelens van machteloosheid.

‘Het is mijne wijk. Nuja, het is die groene mensen van die leefstraten ook hun wijk, volledig akkoord. Ik vind het gewoon ergerlijk dat wij in ons eigen buurt niets meer te zeggen hebben. De helft van de mensen zijn daar niet mee akkoord. Ik vind het ergerlijk gewoon dat het een groepje mensen is die er eigenlijk in slagen een hele Brugse Poort op stang te jagen. Wij wonen hier al ontzettend lang. Zij zijn hier misschien nog maar juist bijgekomen maar zij gaan het hier eens allemaal gaan regelen.’

Dit alles zorgt er op zijn beurt voor dat een significante groep bewoners zich op sociaal vlak hoe langer hoe minder thuis voelt in de wijk waar ze vele jaren met plezier hebben gewoond. Meerdere tegenstanders geven aan de wijk niet meer te herkennen en/of er zich niet langer mee te identificeren. Deze bewoners vertonen vaak de neiging om zich, al dan niet fysiek, uit de wijk terug te trekken.

‘Er zijn meer en meer van die mensen die hier komen. Elk huis dat vrijkomt, dat te koop staat. Dat zijn van die echt alternatieve mensen. Dat zijn precies *aliens*, hé. Je weet het wel, zo een invasie [...] die volledig de rest wegpest. [...] Ik ben weg in september. Ik zie dat het alleen maar erger aan het worden is en ik ga mij daar niet meer goed voelen. Dat gaat niet. Nee, bij veel mensen heb ik wel het gevoel dat ze wegtrekken. En meestal van die mensen die er echt wel al lang wonen. Maar het [het

Leefstraat-experiment] wordt allemaal zo mooi voorgesteld, hé.’

## Laat ons luisteren

Of de klachten die tegenstanders uiten nu al dan niet feitelijk correct zijn, doet voor onze analyse weinig ter zake. Zoals de Amerikaanse sociologen Dorothy en William Thomas (1928, p. 572) al wisten: “*If men define situations as real, they are real in their consequences*”. De gevoelens van verdringing vertellen ons iets over hoe bewoners de wijzigende identiteit van en de kantelende machtsverhoudingen binnen de wijk zien en beleven. Wat kan gedaan worden aan deze dieperliggende gevoelens van onvrede omtrent de leefstraten en bij uitbreiding de hele ecologische transitiebeweging?

In eerste instantie moet erkend worden dat wat mensen als leefbaar percipiëren sterk afhangt van de context waarin ze leven. Een leefbare straat is voor een pakketleverancier of een nachtarbeider iets compleet anders dan voor een IT’er die van thuis uit kan werken of een grafisch ontwerper die zijn eigen uurrooster invult. Stedelijke professionals mogen dan wel het verminderen van autogebruik en parkeerplaatsen vooropstellen als iets wat de leefbaarheid ten goede komt, belangrijk om te beseffen is dat dit slecht een notie van leefbaarheid betreft. In die zin zijn de claims die beide groepen maken zowel even legitiem als even particulier.

Dit betekent geenszins dat dient te worden verzaakt aan een ecologische agenda. De geschetste problemen in de inleiding met betrekking tot volksgezondheid, klimaat en percepties van leefbaarheid, duiden wel degelijk op een zekere pertinentie. Wel



tonen onze resultaten aan dat iedere vorm van maatschappelijke verandering, ook ecologische transitie, sociale consequenties voortbrengt. Aldus is het raadzaam bij de transitie naar een ecologisch duurzame toekomst ook oog te hebben voor de sociale pijler van duurzaamheid, althans wanneer men geen addertjes onder het gras wenst.

En hoewel Lab Van Troje steeds een bemiddelende rol heeft proberen opnemen wanneer conflict ontstond en op zoek is gegaan naar concrete oplossingen, moeten we vaststellen dat in het Leefwijk-experiment een significante groep bewoners met sterke gevoelens van verdringing blijft zitten. Misschien ligt de oplossing daarom paradoxaal genoeg in minder praten en meer luisteren, in minder concrete oplossingen en meer variatie in de fundamentele opties die voor een straat genomen kunnen worden. Luisteren naar tegenstanders is belangrijk op het moment dat praten voor hen geloofwaardigheid mist of gezien wordt als de vaste wil om te overtuigen.

Concrete oplossingen aanreiken – zoals Lab van Troje consistent probeerde te doen – zal voor een aantal sceptische bewoners zeker het verschil maken, maar in stedelijke achterstandswijken waar processen van marginalisatie met vele oorzaken al decennialang actief zijn, zal dit niet volstaan. Letterlijk en figuurlijk ruimte creëren voor een democratisch debat over een transitie naar duurzame mobiliteit en een ecologische stad zijn absoluut cruciaal, maar dat gebeurt niet in een sociaal vacuüm maar in een samenleving waarin groepen ongelijke sociale posities innemen en dus niet met gelijke wapens strijden over hoe invulling gegeven wordt aan stedelijke leefbaarheid en de straat als publieke ruimte. Lab van



Troje gaf aan haar taak te hebben volbracht. De opgave voor de volgende generatie transitiedenkens ligt klaar.

---

Cedric Goossens (C.Goossens@UGent.be) is doctorandus aan de vakgroep Sociaal Werk en Sociale Pedagogiek van de Universiteit Gent. Elisabet Van Wymeersch (Elisabet.VanWymeersch@uantwerpen.be) is doctoranda aan de onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de



Brugse Poort als dense woonomgeving (foto: Fixatief vzw)

Universiteit Antwerpen. Professor Stijn Oosterlynck (Stijn.Oosterlynck@uantwerpen.be) is stadssocioloog en coördinator van het onderzoekscentrum OASeS aan de Universiteit Antwerpen.

### Literatuur

Stad Gent (2015) *Gentse Leefstraten winnen Thuis in de Stad-prijs*, Gent

Thomas, W. & D. Thomas (1928) *The child in America: Behavior problems and programs*, Alfred A. Knopf, New York