



DOSSIER
GEMEENTE
OP MENSENMAAT
VOOR EN DOOR
MENSEN



© Mobil 21



© FB Filter café Filtré

1 | IN 'T KORT

Als een gemeente op mensenmaat het streefdoel is, dan kan dat niet zonder de mensen die in die gemeente wonen. Alleen met échte participatie kan je werken aan een gezonde en leefbare gemeente. Met dit dossier toont Mobil 21 aan dat lokale overheden een duurzame mobiliteitsvisie efficiënt kunnen ontwikkelen en uitvoeren door te participeren in initiatieven van burgers. Dit dossier is een pleidooi om tijdelijke ingrepen van burgers in de publieke ruimte in te zetten bij de uitvoering van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

INHOUD

1 In 't kort	3
2 Tien burgerinitiatieven in de publieke ruimte	4
Pompoenpiraat & Wildbreien, Yarn bombing, guerilla knitting	5
Anton de bloempotman	7
Free 54	8
Lieve zusjes stoere broers	10
Tommy de Gorilla	11
Paternosterstraat	13
Picnic the Street Brussel	15
1030/0	17
Filter Cafe Filtré	19
3 Echte participatie: publieke ruimte als forum	21
3.1 De strijd om de publieke ruimte	22
3.2 Publieke ruimte als democratisch forum	22
3.3 Echte participatie	23
4 Naar een participatief mobiliteitsbeleid	24
4.1 Tijdelijk, goedkoop en schaalbaar	25
4.2 Burgers en overheden samen	25
5 Naar een gemeente op mensenmaat	28
6 Inspirerend leesvoer	29
Colofon	30

HET MOET NU ANDERS

Dat we onze steden weer meer op maat van mensen in plaats van gemotoriseerd verkeer moeten inrichten, behoeft in theorie geen argumentatie meer. *Hoe* we onze steden in een duurzame richting gaan sturen, daarover lopen de meningen nog uiteen. De impact van transport op de leefbaarheid van steden is al veelvuldig beschreven. Duurzame mobiliteit in functie van de mens is de oplossing en zou de norm moeten zijn. Gelukkig staat duurzame mobiliteitsplanning vandaag op de agenda van beleidsmakers, van lokaal tot Europees niveau.

Oei, daar is NIMBY weer...

En toch is het contrast nog steeds groot tussen enerzijds het besef dat uitlaatgassen, congestie en de claim van de auto op de ruimte het stadsleven verstoren, en anderzijds de dagelijkse praktijk. Duurzaam mobiliteitsbeleid moet nog vaak afrekenen met vele drempels en vooroordelen. De auto wordt als verworven recht afgedwongen en de verontwaardiging is groot als mensen met hun auto niet meer tot in de bakkerij of tot op de speelplaats kunnen rijden. Not In My BackYard en routine zijn nooit de vriend geweest van duurzame mobiliteit. Maatregelen richting duurzame steden op mensenmaat struikelen daarom nogal eens over de drempel die politiek draagvlak heet. Gedurfde keuzes, innovatieve oplossingen, infrastructuurwerken ten voordele van de zachte weggebruiker en de daarbij horende financiële middelen blijven nog te vaak uit.

BURGERS AAN ZET: VERONTWAARDIGING, HOOP EN ZIN VOOR ACTIE

Vanuit een frustratie over de traagheid van het beleid, vanuit het geloof dat het anders en beter kan nemen burgers zelf het initiatief. Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, duurzame mobiliteit, ruimte voor ontmoeting zijn thema's waarrond burgers zich steeds vaker verenigen in (protest)bewegingen, actiegroepen en buurtcomités. Ze informeren zich, gaan in dialoog en geven constructieve voorstellen in complexe dossiers. In citizen science projecten zetten ze hun schouders onder initiatieven om tellingen en metingen uit te voeren. Dat burgers zelf actie ondernemen is hun goed recht en volgens Jason Roberts van The Better Block¹ zelfs hun taak. Hij zegt: 'Vaak zie ik dat de mensen in het stadhuis eigenlijk voorstander zijn van wat je doet, maar ze hebben regels die ze moeten volgen, ook al hebben die regels geen zin meer. Het is de taak van de burgers om te proberen dingen te veranderen.'

Ook in België schieten mensen in actie. Hieronder geven we 9 inspirerende en totaal verschillende voorbeelden waarbij burgers met hun acties een signaal geven, verbeteringsuggestie doen en oplossingen aanreiken.

¹ The Better Block is een organisatie in de U.S. die burgers en gemeenschappen ondersteunt om hun buurt leefbaarder te maken. <http://betterblock.org>



2 | TIEN BURGERINITIATIEVEN IN DE PUBLIEKE RUIMTE

De cijfers over luchtkwaliteit en verkeersveiligheid zijn duidelijk. Het is hoog tijd om in actie te schieten om de leefbaarheid van onze steden aan te pakken. Veel burgers hebben dat goed begrepen. Tijd dus ook om een aantal inspirerende voorbeelden ...

© Mobiel 21



POMPOENPIRAAT & WILDBREIEN, YARN BOMBING, GUERILLA KNITTING

THEMA

Met huis, tuin en keuken gereedschap de publieke ruimte onder handen nemen om een signaal te stellen aan de omgeving.

PLAATS

Pompoenpiraat: Aarschot
Wildbreien, Yarn bombing, Guerilla knitting: Internationale beweging

ACTIES

Pompoenpiraat: guerilla gardening
Wildbreien, Yarn bombing, Guerilla knitting: guerilla

RESULTAAT

De publieke ruimte wordt net dat tikje kleurrijker, fleuriger of groener

Pompoenpiraat:

<https://www.facebook.com/pompoen.piraat.9>

Yarn Bombing:

<https://www.facebook.com/yarnbombing/>



Zaaiplaatsen op de oevers van de Demer. © Pompoenpiraat: Aarschot

De Pompoenpiraat en de Yarn bombing-beweging bewijzen dat ingrepen van burgers in de publieke ruimte vaak een diepere boodschap hebben.

De Pompoenpiraat dook enkele jaren geleden uit het niets op in Aarschot. Via een mysterieuze facebookpagina lanceerde hij het wilde idee om op verschillende plekken in de stad pompoenen te kweken. Ongebruikte bermten langs de straten, de kale oevers van de Demer, het lokale stadspark en willekeurige, onbenutte perkjes zouden op die manier minituintjes worden. De bedoeling van de Pompoenpiraat was om in het voorjaar samen met inwoners van Aarschot overal op het openbaar domein pompoenen te zaaien zodat tegen het einde van de zomer de stad vol pompoenplanten zou staan met mooie bloemen én knaloranje pompoenen.

De zelfverklaarde missie van de pompoenpiraat: 'voor meer groen zorgen' en 'door overal pompoenen te planten de natuur weer een kans geven'. En die boodschap slaat aan.

Op verschillende plekken zaaien inwoners van Aarschot samen met de Pompoenpiraat pompoenpitten. Lokale media pikken het initiatief snel op. Er verschijnen krantenartikelen en reportages over de mysterieuze Pompoenpiraat. Sommige pompoenplanten zijn echter geen lang leven beschoren. De stadsdiensten verwijderen op diverse plaatsen de welig tierende pompoenplanten.

In het najaar komt de aap uit de mouw. De Pompoenpiraat blijkt een nobel doel te hebben. In het kader van de Dag tegen armoede wordt lekkere soep gemaakt van de stadspompoenen voor mensen die het niet breed hebben. De actie gaat dus veel verder dan alleen maar wat pompoenen zaaien in de stad.

De acties van de Pompoenpiraat passen binnen de internationale beweging van Guerrilla-tuinieren of Guerrilla gardening en vertoont gelijkenissen met de Yarn bombing-beweging, ook bekend als het wildbreien. Hierbij trekken jong en minder jong de straat op met hun breinaalden en garen. Ze pakken allerhande straatmeubilair in de publieke ruimte in met kleurrijk



© Mobiel 21

PUBLIEKE RUIMTE, PUBIEK DEBAT

Bij al deze initiatieven vertrekken burgers vanuit dezelfde vraag: 'Hoe kan ik de publieke ruimte waarin ik leef een invulling geven die ik als persoon of als lid van een groep waardevol vind?'

Nog interessanter zijn twee vooronderstellingen die dit mechanisme ondersteunen omdat we hiermee doordringen tot de kern van wat burgers tot participerende burgers maakt:

1. Het besef dat de publieke ruimte toebehoort aan iedere burger.
2. De overweging dat de publieke ruimte publiek is én ook door het publiek wordt vormgegeven.

Een belangrijke vraag wordt dan: 'Hoe lever ik mijn bijdrage als burger aan de publieke ruimte die mij omringt?'

Heel veel burgerinitiatieven, zowel grote als kleine, van Picnic the streets en Filter Café Filtré tot de Pompoenpiraat, zijn ooit gestart vanuit deze vraag.

Het is dé vraag die mensen uit hun zetel haalt, om de armen uit de mouwen te steken en de straat op te gaan voor verandering.

En ja, eigenbelang speelt daarbij een grote rol. En daar is op zich niks mis mee. Als ouder ijveren voor een verkeersveilige schoolomgeving, doe je vaak in eerste instantie voor je eigen kind. Maar automatisch is jouw actie ook duidelijk in het belang van andere ouders, kinderen, buurtbewoners en passanten. Op de kruising waar eigen- en gemeenschappelijk belang elkaar ontmoeten, ontstonden ook de interessante burgerinitiatieven die we in dit dossier voorstellen.

breiwerk. Hun doelwitten: oude, saaie en roestige verkeerspalen, zitbanken, vuilnisbakken, ... Al die troosteloze dingen fleuren ze op met een kleurrijk laagje breiwerk.

Op het eerste zicht zit er achter dit soort acties niet echt een duidelijke missie of hoger maatschappelijk doel. Maar net daarom zijn ze mooie voorbeelden van hoe burgers het debat over publieke ruimte soms zelfs letterlijk kleur kunnen geven. Een bloem planten in een betonscheur, een tegel uitbreken voor klimrozen of een saaie lantaarnpaal inpakken met breiwerk, ... Het zijn stuk voor stuk voorbeelden van de puurste vorm van burgerparticipatie.

VERNIEUWING VEREIST EEN
GOED IDEE, INITIATIEF EN
EEN PAAR GOEDE VRIENDEN.

ANTON DE BLOEMPOTMAN

THEMA

Met huis-, tuin- en keukengereedschap de publieke ruimte onder handen nemen om een signaal te stellen aan de omgeving.

PLAATS

Brussel

ACTIES

Guerilla gardening

RESULTAAT

Planten fleuren putten en betonscheuren op de weg op en trekken aandacht van bestuurders en voorbijgangers

Anton Schuurmans, beter bekend als Anton de bloempotman, dook plots op in het Brusselse straatbeeld. Niemand kon naast de kleurige en geurige bloemen kijken die de gaten en scheuren in het wegdek en de voetpaden opvulden. Wie erachter zat, daar had je het raden naar. De lokale media gaven de nobele 'opfleurder' het woord. Anton is de naam, en hij heeft een missie.

Dat de Belgische wegen en voetpaden vol gaten, putten en barsten zitten, is geen publiek geheim. Dat voornamelijk de zachte weggebruiker daar hinder van ondervindt, is minder bekend. Voor Anton, als dagelijkse fietser in Brussel, zijn ze al lang een doorn in het oog. Hij onderscheidt drie soorten gaten: het gat in de macadam, de verdwenen tegel en de ontbrekende kassei. Maar Anton blijft niet bij de pakken zitten. Gewapend met potgrond en bloembollen vult hij overal gaten en barsten op met krokussen, primula's of andere bloemen. Passanten reageren vaak positief en goedkeurend. De lokale overheid heeft er een dubbel gevoel bij. De politie laat op sommige plaatsen planten verwijderen. Maar even vaak merkt Anton dat de politie eigenlijk wel sympathie heeft voor zijn acties.

Anton raakte geïnspireerd door een filmpje uit de VS over Guerrilla Gardening. Daarin maken mensen hun grijze, betonnen stad een tikkeltje groener door her en der groen te planten. Hoewel esthetiek zeker meespeelt, is dat voor Anton niet het belangrijkste. Met zijn positieve en opvallende acties wil hij vooral de slechte staat van de Belgische wegen aanklagen. Hij zal met zijn eenmansacties doorgaan tot hij ook echt verandering in het straatbeeld ziet. En hij reikt ook duidelijk de hand naar medestanders. Hij hoopt dat andere mensen geïnspireerd raken door zijn acties en zelf in gang schieten om de publieke ruimte wat meer op mensenmaat te maken. Anton wil graag iets in beweging zetten, en liefst niet alleen. Benieuwd naar waar Anton en zijn ideeën de volgende keer zullen opduiken.

https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20180409_03454021



© Dieter Telemans

FREE 54

THEMA

Hoe publiek is en blijft de publieke ruimte

PLAATS

Sint-Katelijneplein, Brussel

ACTIES

Protest, bezetting en herinvulling van het plein

RESULTAAT

Het thema van de commodificatie en privatisering van publieke pleinen kwam op de agenda

<http://free54.be/>

Spreek uit als Free cinq quat(re), Free Saint Cath(erine), ofwel Free Sint-Katelijneplein. Dit Brussels plein voedde het debat over hoe publiek de publieke ruimte nu werkelijk is.

Het Katelijneplein ligt midden in de bruisende kern van Brussel. Het plein is een diverse ontmoetingsplek voor veel Brusselaars, lokale jongeren en daklozen die er stevast hun plekje hebben. Mensen die in de buurt wonen, beschouwen het een beetje als de verlenging van hun woning bij gebrek aan eigen buitenruimte. Het plein geeft dus letterlijk ademruimte aan de drukke Brusselse binnenstad.

In 2015 diene de horeca-uitbaters rond het plein een verzoek in om hun terrassen uit te breiden op het plein. Stad Brussel keurt het voorstel goed om "een einde te maken aan het niemandsland voor de Sint-Katelijnekerk, waar mensen rondhangen en overdag alcohol consumeren."

Deze beslissing wekt meteen gemengde reacties. Na de komst van de nieuwe terrassen volgt al snel een protestactie van een tachtigtal jongeren op het plein. Ze protesteren tegen het inpalmen van de publieke ruimte door de restaurants. Met hun actie willen ze aantonen dat het nog steeds om een publiek plein gaat en dat iedereen daar een plek heeft. Ook het feit dat de beslissing zonder enige vorm van overleg is genomen, ligt de actievoeders op de maag. Ze hebben het gevoel dat het stadsbestuur hen van het plein wil wegduwen. Dat gevoel wordt nog versterkt door de plannen om de zitbanken van het plein te verwijderen.

Met kleine, ludieke, positieve en tactische acties verwoorden de jongeren hun onvrede met de beslissingen van het stadsbestuur. Zo houden ze een stille wake met theelichtjes ter nagedachtenis van twee verwijderde banken. Bij een volgende actie installeren ze zelfgemaakte banken op het plein.

De acties hebben effect en brengen een dialoog met de stad op gang om tot een oplossing en verdeling van het plein te komen waarin zowel de terrashouders als de actievoerders zich kunnen vinden. Maar dat proces loopt spaak. Daarom 'bezetten' de actievoerders de hele zomer het plein met een picknick, spandoeken, muziek, eten en drank.

Zoveel gedoe over een paar vierkante meter publieke ruimte en een paar bankjes lijkt misschien overdreven, maar de reacties tonen aan dat mensen niet zomaar akkoord gaan als publieke ruimte minder publiek wordt. Niet alleen in Brussel maar in heel Vlaanderen worden publieke plekken in stadscentra heringericht met focus op consumptie in plaats van leven. De nationale media verspreiden het verhaal van Free 54 ook buiten Brussel.

Het Katelijneplein toont dat enkele geëngageerde burgers, voornamelijk jongeren (in de ogen van sommigen vervelende hangjongeren), erin kunnen slagen om een maatschappelijk thema onder de aandacht te brengen. Feit is dat de invulling van de publieke ruimte ook de komende jaren nog voer voor discussie zal opleveren. Zeker nu veel steden werken aan een herwaardering van hun centrum.

<https://www.bruzz.be/samenleving/protest-tegen-tien-nieuwe-terrassen-op-sint-katelijneplein-2015-07-15>

<https://www.bruzz.be/samenleving/80-tal-jongeren-voert-actie-tegen-terrassen-op-sint-katelijne-2015-07-22>

<https://www.bruzz.be/samenleving/actie-voor-verwijderde-bankjes-sint-katelijne-2015-07-25>

<https://www.bruzz.be/samenleving/overleg-tussen-stad-en-actievoerders-sint-katelijne-levert-niets-op-2015-08-01>

<http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/la-place-sainte-catherine-n-est-pas-un-terrain-de-foot-ni-une-boite-de-nuit-5730ea4635702a22d733bea4#comments>

http://www.standaard.be/cnt/dmf20160510_02283203



© Lieselore Van Hertum



© Free 54



Protestactie met zelfgeknutselde bankjes
© Lieselore Van Hertum

LIEVE ZUSJES STOERE BROERS

THEMA

Vergeeten en minder bekende plekken in de stad doen heropleven

PLAATS

Kortrijk

ACTIES

Een veelheid aan acties en evenementen om mensen samen te brengen rond verschillende thema's op nieuwe plekken

RESULTAAT

Ontmoetingsmomenten en dialoog over publieke ruimte

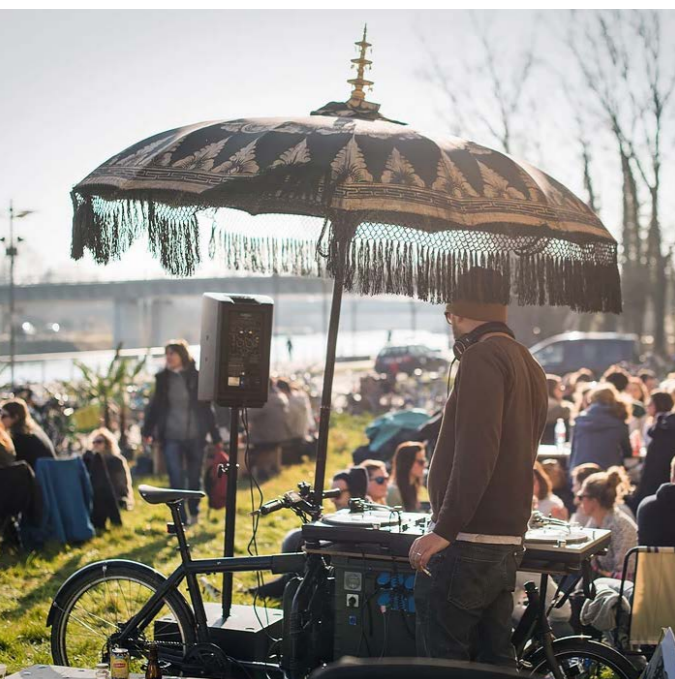
<https://www.lzsb.be/>

'Taking back the city, by cargobike', dat is het motto van dit creatieve collectief uit Kortrijk. Via experimenten in de publieke ruimte en 'spontane bijeenkomsten op minder spontane plaatsen' werkt Lieve zusjes stoere broers (LZSB) aan verandering. De leden van het collectief herinterpreteren braakliggende, onderbenutte of onbekende plekken in de publieke ruimte. Herinterpreteren betekent dan meestal guerrilla-gewijs voor een tijdje innemen. Denk aan paletmeubels, planten, een streepje muziek, een hapje, een drankje en vooral veel gezelligheid. Het concept van LZSB slaat duidelijk aan bij het publiek.

Met hun ideeën brengen ze bewoners, artiesten, muzikanten en sympathisanten samen in de publieke ruimte. Zo worden er ook expo's, zomercinema's en buitenspeeldagen georganiseerd. Altijd in de publieke ruimte en met een centrale rol voor de cargobike.

Ondertussen blijft het collectief groeien en zijn er zelfs al permanente initiatieven rond bijvoorbeeld geveltuintjes en publieke zitbanken. Ook het thema speelplekken in de stad krijgt bijzondere aandacht. Met het zusterinitiatief **Wildebras** dat hierop inhaakt. Het laatste wapenfeit is de organisatie van het Belgisch Kampioenschap cargobike.

LZSB is geëvolueerd tot een platform dat andere geïnteresseerden tools en inspiratie biedt om zelf met het brede thema 'publieke ruimte' aan de slag te gaan. Het collectief slaat ook duidelijk de brug met het beleid. Verschillende initiatieven lopen in samenwerking met de overheidsdiensten. Tegelijkertijd hebben ook de beleidsmakers LZSB omarmd voor de waardevolle bijdrage die ze leveren aan de publieke ruimte. Zo ontstond een positief programma dat almaar meer burgers zal aanzetten om hun rol in de publieke ruimte op te nemen.



© Lieve Zusjes Stoere Broers

TOMMY DE GORILLA

THEMA

Steden op mensenmaat, de Gorilla doet de aanzet

PLAATS

Diest

ACTIES

Verschillende urban guerilla acties rond groen, sociale ontmoetingen

RESULTAAT

Buren komen samen, denken na en debatteren en plannen nieuwe acties om hun stad stap voor stap meer op mensenmaat te maken

Tommy de Gorilla

<https://www.facebook.com/tommy.degorilla.12>

Iedereen Gorilla

<https://www.facebook.com/iedereengorilla/>
<https://www.iedereengorilla.be/>

Tommy de Gorilla woont in Diest, in een eerder grijze, sociale woonwijk. Achter Tommy de Gorilla, staan een aantal burens en vrienden die boordenvol ideeën zitten om hun wijk aangenamer te maken. Ze willen meer ontmoeting in de straat. Bij uitbreiding dromen ze van gezellige ontmoetingsplekken in heel de stad.

Tommy de Gorilla werd 'Tommy' door de tussenkomst van Iedereen Gorilla, een heel jonge beweging die strijdt voor steden op mensenmaat. Iedereen Gorilla ondersteunt gemotiveerde burgers boordenvol plannen. Tommy de Gorilla leverde het kompas en de missie. Na een brainstorm met de groep ontstond het idee om een sociale woonstraat onder handen te nemen. Met als belangrijkste doelstelling er opnieuw een aangename ontmoetingsplaats voor de burens van te maken. Want ook al was er geen gebrek aan ruimte, de burens kenden elkaar niet echt. De invulling van de pleintjes, grasperkjes en stoepen kon dus duidelijk beter én socialer.

Zo kwam de groep met een welgemikte, tactische ingreep: een lente-picknick op een braakliggend terrein. Tijdens een nachtelijke actie vormden ze het onbenutte stukje betonnen rijbaan om tot een gezellige ontmoetingsplek inclusief zelf geknutselde paletmeubels, planten en kleurrijke decoratie. Het Tommy de Gorilla-team zorgde ervoor dat dit duffe plekje opeens veel meer cachet kreeg. De actie miste haar effect niet. Allerlei buurtbewoners en omwonenden verkenden het nieuwe plekje. Ze gingen zitten en sloegen een praatje met elkaar en de voorbijgangers. De stadsguerilla-ingreep was het gespreksonderwerp van de dag. Wie zou hierachter zitten? Wat heeft het te betekenen?

De lokale Gorilla's blonken van trots, want dit was het resultaat waarop ze al lang hadden gehoopt. Burens kwamen samen en genoten van de 'herwonnen' ruimte. En de Gorilla's? Die tankten vertrouwen uit het succes om in de toekomst met nieuwe medestanders nog meer acties te houden. Zo volgde al gauw een nieuwe Gorilla-actie met zelf geknutselde peukenbakken. Binnenkort plannen de Diestse Gorilla's een actie voor de zachte weggebruiker.

Het lokale beleid reageert positief op de actie. Tommy de Gorilla werd uitgenodigd om input te geven voor



© Tommy de Gorilla

de opwaardering van verschillende onderkomen pleintjes. De gemeente bekijkt ondertussen ook hoe de peukenbakken een definitieve plaats kunnen krijgen.

IEDEREEN GORILLA

Geïnspireerd door de urban guerilla-beweging wil Iedereen Gorilla geëngageerde burgers aanzetten tot echte actie. Iedereen Gorilla strijdt voor steden op mensenmaat en wil de publieke ruimte weer publieke ruimte maken: van de mensen, voor de mensen. Op maat en ritme van mensen, in plaats van op het tempo van gemotoriseerd verkeer.

Iedereen Gorilla ijvert voor ruimte voor samenleven en ontmoeten, ruimte voor rust en natuur, ruimte voor spel en creativiteit, en last but not least ruimte voor duurzame mobiliteit. Voor voetgangers, fietsers, steppers, loopfietsen, skateboards, rollators, ...

Iedereen Gorilla:

- activeert en inspireert bewoners om hun straat te herdenken,
- ondersteunt Gorilla's en wanna-be-Gorilla's in de ontwikkeling en uitvoering van hun Gorilla-acties,
- verzamelt en verspreidt goede inspirerende acties en processen,
- en verbindt en stimuleert de dialoog in de tussenruimte tussen burgers en overheid.

Gorilla's vormen zo een buurtgroep die met positieve, constructieve en opvallende interventies een signaal geeft aan beleidsmakers en medeburgers. Iedereen Gorilla is tegelijkertijd ook een kanaal waar mensen hun ideeën, wensen en dromen kwijt kunnen én waar ze met gelijkgestemden kunnen samenwerken om die te realiseren. Iedereen Gorilla helpt om de zaken scherp te stellen. Met hun acties maken Gorilla's duidelijk waarover en vooral hoe burgers participatie willen. Zo leggen ze ook de basis voor een verdere dialoog tussen beleidsmakers en burgers.

In 2018 kwamen in Oost-Brabant verschillende gorilla groepen in actie. Naast Tommy de Gorilla in Diest, strekte het verspreidingsgebied zich ook uit tot Aarschot met Gust de Gorilla, Landen met Gaby de Gorilla en Tielt-Winge met Adah de Gorilla. Al deze verschillende groepen van lokale burgers gingen onder de Gorilla cape aan de slag. Ze kozen specifieke lokale thema's en gevoeligheden als inslag. En planden tactische acties om de lokale Gorilla aan hun medebewoners en beleidsmakers kenbaar te maken.

Het idee van burgers die eerst in actie schieten, moet in sommige geesten nog wat rijpen. Een enkele actie



© Iedereen Gorilla

kreeg zelfs een repressief staartje. De acceptatie van een open participatietraject voor leefbare publieke ruimte heeft zijn tijd nodig. Maar als beleid en burger toenadering zoeken, kunnen de zaken snel een positieve wending nemen. Net zoals elke andere Gorilla-actie opende Tommy de Gorilla via verschillende kanalen de dialoog met andere inwoners én met de politie, openbare diensten en beleidsmakers. Plots was er ruimte en aandacht voor overleg en uitwisseling van ideeën en vragen. De vraag van de Gorilla's naar meer straten op mensenmaat kon bij alle partijen op sympathie rekenen.

In de toekomst wil Iedereen Gorilla als beweging ook hameren op de nood aan een duidelijke en open participatieve ingesteldheid van lokale besturen. Dat daar af en toe nieuwe, ondeugende acties aan te pas komen, staat buiten twijfel. De vraag is: 'Hoe kunnen de Gorilla's een signaalfunctie opnemen zonder op de letter van de wet te botsen? En overtreden Gorilla's de wet, of zijn onze wetten gewoon aan een update toe?'

Gorilla-acties zijn in de eerste plaats bedoeld om een signaal te geven, een suggestie tot verbetering. Ze stellen de traagheid van een systeem en het gebrek aan gedurfde politieke keuzes in vraag en openen zo de deur voor dialoog. Maar de bedoeling is nooit om te schofferen, wél om te tonen dat burgerparticipatie ook kan beginnen bij de burger zelf.

PATERNOSTERSTRAAT

THEMA

Een leefbare woonstraat op maat van de bewoners

PLAATS

Paternosterstaat, Kessel-Lo (Leuven)

ACTIES

Bloemen op vensterbank, vlaggetjes tussen de gevels en eigen buurtfietsenstalling, bankjes op de straat

RESULTAAT

Na een jarenlang parcours wordt de straat in samenspraak met de buurt heringericht als woonerf

De Paternosterstraat is een kleine, eenrichtingsstraat in Kessel-Lo, vaak vol geparkeerd met wagens. De eenrichtingsregel in de Paternosterstraat geldt enkel voor auto's, maar de dagelijkse strijd tussen auto en fiets wordt bijna altijd gewonnen door de auto. Bovendien slikt de straat heel wat sluipverkeer. Bij gebrek aan een fietsenstalling staan fietsen vaak op de stoep geparkeerd. Daardoor kunnen rolstoelgebruikers, buggy's en slechtzienden moeilijk passeren zonder de straat op te moeten.

In 2012 zijn de inwoners van de Paternosterstraat voor het eerst in actie geschoten. Het begon met een handgeschreven briefje in elke brievenbus met daarop de vraag: 'Zou het niet fijn zijn als onze straat er een beetje vrolijker uitzag? Als we nu eens allemaal een bloemetje op de vensterbank zouden zetten ...' Een week later fleurden bloemen op meer dan de helft van de vensterbanken de straat op. Al snel volgde een straatfeest waar de burens beslisten om vlaggetjes te maken om de straat te versieren. Er kwamen een facebookgroep, een vergadering voor een 'straatactieplan voor meer groen en paaltjes in de straat' en een eigen logo. Uiteindelijk kreeg de straat de verkiezingsbelofte van een schepen dat de straat woonerf zou worden. De burens stelden samen met de wijkagent een dossier op en begonnen een petitie voor een groen woonerf. Ook de lokale pers vond de acties hartverwarmend.

De bewoners zetten verkeerstellingen op, nieuwe schepenen werden gemaïld en er volgde een vergadering met alle burens om de eerste echte plannen voor een groen woonerf te tekenen. In 2013 en 2014 en 2015 volgden nog meer straatfeestjes met burens en soms met passanten, speelstraten met openluchtfilms, rommelmarkten, springkastelen, nieuwe vlaggetjes, drankjes en lekker eten. Omdat het bestuur niet echt vaart maakte met het dossier schoten de bewoners alvast zelf in actie. Met middelen van Kom op voor je wijk² kochten ze bloemenmanden voor aan de gevels, zitbanken en grote bloembakken voor op een breed stuk voetpad. Spontane bijeenkomsten werden zo



© Mobiel 21

² Via Kom op voor je wijk biedt de stad Leuven ondersteuning aan burgers die initiatief ondernemen om hun straat of buurt te veranderen: <https://www.leuven.be/komopvoorejwijk>

PIC NIC THE STREET BRUSSEL

nog gemakkelijker. Passanten vonden een rustplek op weg naar de wekelijkse markt. Daarnaast namen de bewoners een (niet officiële, maar wel alzo gebruikte) parkeerplaats in als fietsstalling door met krijtverf een vak af te bakken en weer bij te kleuren na elke regenbui. De fietsstalling was een instant succes waardoor geparkeerde fietsen niet langer de smalle stoep versperden.

In juni 2016 volgde een vergadering met de stad over de heraanleg van de Paternosterstraat. Ter voorbereiding kreeg de stad een dik dossier met tekeningen, acties, foto's, cijfers en dromen.

Op de daaropvolgende infovergadering werd duidelijk dat de stad bijzonder goed naar de dromen en wensen van de bewoners had geluisterd. De Paternosterstraat zou een écht groen woonef worden, met fietsstallingen, een strook groen aan de ene kant en vijf nieuwe bomen in het centrum van de straat. Zonder parkeerplaatsen, op verzoek van de bewoners.

Enkel laden en lossen bleef mogelijk, en uiteraard indien nodig het ophalen en afzetten van mensen. De straat zou afgesloten worden met een paaltje en dus autovrij worden. Enkel de toegang tot het kinderdagverblijf en de fietsenhandelaar in de straat bleven behouden. In het voorjaar van 2019 wordt de straat definitief heraangelegd. En dat allemaal dankzij een hele groep burens die niet alleen droomden van een leefbare straat, maar er ook alles aan deden om ze te realiseren.

THEMA

Autovrije ruimte, leefbare publieke ruimte in het stadscentrum

PLAATS

Beursplein, Brussel

ACTIES

Tweewekelijkse massa picknick op straat

RESULTAAT

Een voetgangerszone op de Anspachlaan, een symbooldossier, volledige inrichting sleept jaren aan

<https://www.facebook.com/PicnicTheStreet/>

Tot een flink eind in de vorige eeuw was het centrale plein van veel Belgische steden vaak niet meer dan een bovengrondse autoparking. Leuven, Hasselt, Sint-Niklaas en Brussel, ze hadden allemaal zo'n parking. In Brussel lanceerde The Bulletin in 1971 een petitie tegen 'the most beautiful car park in the world', beter bekend als de Grote Markt. Hoewel breed gesteund, bleef het stadsbestuur onverschillig voor de vraag. Totdat The Bulletin een oproep lanceerde tot burgerlijke ongehoorzaamheid met een sit down protest picknick. Voor één dag geen auto's, maar wel 'the most beautiful picknick spot in the world'. Een actie die haar effect niet miste, want enkele jaren later kon niemand zich nog voorstellen dat er auto's zouden parkeren op dit prachtige plein.

Het cliché van de geschiedenis die zich herhaalt, bewijst zich in dit geval. In mei 2012 verschijnt een artikel van filosoof Phillippe Van Parijs in Brussel Nieuws. Hierin roept hij, geïnspireerd door The Bulletin, op tot burgerlijke ongehoorzaamheid om het Beursplein op te eisen. De plek ligt iedere Brusselaar nauw aan het hart. Het Beursplein is dan eerder een voetpad langs de Anspachlaan, een viavakbaan die de Brusselse binnenstad doorklieft. Van Parijs suggereert om met een zondagse picknick weer wat leven in de brouwerij te brengen en de auto voor een dag van de troon te stoten. Veel meer dan deze oproep heeft Bram Dewolf, een Brusselse burger, niet nodig om de koe bij de horens te vatten. Hij richt onmiddellijk de facebookgroep Pic Nic The Street op en dezelfde avond beraadslagen verschillende geëngageerde burgers zich over hoe ze het beursplein kunnen kapen.

Twee weken later is het dan zover, Phillippe Van Parijs heeft zijn picknick. Op 10 juni 2012 is het Beursplein het toneel van de eerste Brusselse Pic Nic the Street. Met hun boodschap weten de organisatoren voor de eerste editie meteen meer dan 2.000 picknickers te mobiliseren. Een duidelijk signaal dat ze bij de Brusselaars de juiste snaar raken met hun oproep voor een leefbare en aangename publieke ruimte in de stad. De picknicks worden een tweewekelijks wederkerend gebeuren, met een grote slotpicknick in september. In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen nemen verschillende partijen een verkeersvrij Beursplein op in hun verkiezingsprogramma. Het figuurlijke zaadje krijgt een voedzame bodem.



© Mobiel 21



© Laurent Vermeersch

1030/0

Na de verkiezingen kondigt het nieuwe Brusselse bestuur aan dat er een voetgangerszone op de Anspachlaan komt. Daarmee is ook meteen de befaamde Brusselse 'Pietonnier'³ geboren. Intussen loopt de uitwerking niet bepaald van een leien dakje. Meer dan drie jaar na het verkeersvrij worden van de centrale lanen is de herinrichting ervan nog niet halverwege. Het werk voor Pic Nic the Street en de burgerbeweging is dus zeker nog niet voltooid. Bram Dewolf, de initiatiefnemer van Pic Nic The Street, omschrijft het als een grote dominosteen die is gevallen. Zo'n ingrijpende verandering is een heel proces. Het werk is zeker nog niet af, maar er is duidelijk iets in beweging gezet. Niet alleen op het terrein, maar zeker ook in de geesten van zowel beleidsmakers als Brusselaars.

Brussel, de filehoofdstad van Europa, die haar centrale lanen autovrij maakte, zal een gebeurtenis zijn waar we later op terugkijken zoals we vandaag naar het autovrij maken van de Brusselse Grote Markt kijken. "Hoe hebben we dit allemaal zo lang zo normaal gevonden, waarom heeft het zo lang geduurd om de zaken te veranderen?" Waar een krantenartikel en een zondagse picknick al niet goed voor kunnen zijn.

NEVER DOUBT THAT A SMALL GROUP OF THOUGHTFUL CITIZENS CAN CHANGE THE WORLD. INDEED, IT IS THE ONLY THING THAT EVER HAS. MARGARET MEAD

³ <https://www.bruzz.be/stedenbouw/burgers-maken-de-stad-4-de-pietonnier-2018-08-02>
<https://www.bruzz.be/samenleving/philippe-van-parijs-dit-nog-maar-een-begin-2012-06-20>

THEMA

Verkeersveiligheid, fietsers, leefkwaliteit, promoten duurzame mobiliteit

PLAATS

Schaarbeek

ACTIES

Schilderen van fietspaden, herdenkingswakes voor verkeersslachtoffers op publieke plaatsen, bezetting gemeenteraad, snelheidsmetingen, protestmarsen

RESULTAAT

Verkeersveiligheid op de politieke agenda (oa. #goedopwegcampagne), opstart actiegroepen in andere Brusselse gemeentes, invoering zone 30 in Schaarbeek, schoolstraten

<https://www.facebook.com/1030zero/>

De beweging die achter deze cryptische naam schuilt, kent zijn oorsprong in Schaarbeek, de Brusselse gemeente met postcode 1030. De laatste jaren werden ze daar opgeschrikt door enkele zware verkeersongevallen, soms met fatale afloop voor de zachte weggebruikers.

1030/0 is een groep van burgers die hun eigenlijk motto al onmiddellijk in hun naam dragen. Ze willen in Schaarbeek een einde maken aan de dodelijke verkeersongevallen en dit cijfer op nul krijgen. Verder engageren ze zich voor levenskwaliteit, hebben ze speciale aandacht voor de kwetsbaren op de weg en zetten ze in op gezondheid door actieve vervoersmodi te promoten en luchtvervuiling tegen te gaan.

Hun eerste wapenfeiten waren ludieke krijtacties die burgers en beleidsmakers in dialoog lieten gaan rond het zone 30-thema. De burgerbeweging ondernam ook verschillende guerrilla-acties zoals fietspaden schilderen en zebapaden tekenen op plekken waar ze duidelijk ontbraken. Allemaal acties die aandacht vragen voor de zachte weggebruiker.

Na een nieuw dodelijk verkeersongeluk schakelt de burgerbeweging een tandje hoger. Ze houden een wake ter nagedachtenis van het slachtoffer en ze 'bezetten' eind maart 2018 een zitting van de Schaarbeekse gemeenteraad met een minuut stilte voor de verkeersslachtoffers in de gemeente.

Met protestmarsen blijven ze ook hun plek op de straat opeisen. Ze lanceren het voorstel voor lijsten met de zwarte punten in de gemeente en voeren zelf op verschillende plaatsen snelheidsmetingen uit.

De beweging kent ondertussen ook navolging in andere Brusselse gemeenten. Zo ontstaan de zusterbewegingen 1000/0, 1020/0 en 1060/0 in Brussel-Stad, Laken en Elsene.

In juni 2018 mogen ze de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid voor het Brusselse Gewest toespreken. Ze benadrukken hierin de sense of urgency om van verkeersveiligheid een speerpunt te maken. Leden van 1030 zitten ondertussen samen met verschillende beleidsmakers en beginnen hun rol als belangenvereniging op te nemen. Zo werken ze samen met de burgemeester aan het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan.



© Mobil 21



© Laurent Vermeersch



Creatief aan de slag om aandacht te vragen voor de zachte weggebruiker © 1030/0



© 1030/0



Stille wake ter nagedachtenis van een verkeerslachtoffer
© Amaury Michaux

Ondertussen beweegt er wat in Schaarbeek. In september 2018 is het de eerste gemeente in het Gewest die zone 30 invoert als algemene regel. Pour la petite histoire, dit is met uitzondering van de zeven grote verkeersassen doorheen de gemeente. Ook de eerste twee schoolstraten in de gemeente zijn een feit.

Dankzij het engagement van 1030/0 en andere initiatieven zoals Filter Café Filtré is verkeersveiligheid hét thema in Schaarbeek. Ze zijn er bovendien in geslaagd om verkeersveiligheid en aandacht voor de zwakke weggebruiker bovenaan de politieke agenda te krijgen.

Wat begon als een groep burgers die nogal knullig met stoepkrijt hun mening uitten, groeide uit tot de beweging 1030/0 die zich op korte tijd wist te positioneren tot een volwaardige belangengroep die mee aan tafel zit bij verschillende beleidsmakers.

<https://www.bruzz.be/videoreeks/donderdag-29-maart-2018/video-minuut-stilte-op-gemeenteraad-van-schaarbeek>

<https://www.bruzz.be/mobiliteit/zon-200-mensen-krijten-voor-verkeersveilig-schaarbeek-2018-01-14>

<https://www.bruzz.be/videoreeks/zaterdag-17-en-zondag-18-maart-2018/video-stop-met-het-doorschrijven-van-de-zwarte-piet>

<https://www.bruzz.be/mobiliteit/schaarbeek-belooft-algemene-zone-30-vanaf-begin-2019-2018-04-11>

OMDAT DE BELANGRIJKSTE
PROBLEMEN DIE WE HEBBEN
VEROORZAAKT NIET OPGELOST
WORDEN MET DE METHODES
WAARMEE WE ZE HEBBEN
VEROORZAAKT
NAAR ALBERT EINSTEIN

FILTER CAFÉ FILTRÉ

THEMA

Luchtkwaliteit in schoolomgeving

PLAATS

Gestart in Brussel, navolging in heel Vlaanderen

ACTIES

Afsluiten van de (school)straat in de ochtend, elke week opnieuw, kinderen met mondkmaskers en pancartes eisen de straat terug op, enkele grote protestacties op centrale punten in Antwerpen en Brussel

RESULTAAT

De schoolstraat wordt een begrip en er wordt mee geëxperimenteerd op veel plekken in Brussel en Vlaanderen

<https://filter-café-filtré.be/>

Op 14 maart 2018 zendt VRT Pano een ophefmakende reportage uit over luchtvervuiling en het effect ervan op de gezondheid van kinderen. De basis voor deze reportage is het onderzoek 'Mijn lucht, mijn school' van Greenpeace dat eind 2017 de luchtkwaliteit van 143 scholen zowel aan de schoolpoort, op de speelplaats als in de klas had gemeten. De slechte resultaten blijken een wake up call en worden voer voor maatschappelijk debat in de maanden die erop volgen.

Twee dagen na de reportage duikt op vrijdagochtend de eerste actie op aan de Maria-Boodschapschool aan de Vlaamse Steenweg in Brussel. Smalle straten, veel files en grote stromen autoverkeer zijn voor de kinderen van deze school dagelijkse kost. Zo krijgen ze dus dagelijks een toxische cocktail binnen. Voor de ouders is de maat vol, "als zij ons laten stikken, zetten wij de straat af".



© Filter Café Filtré

Tien burgerinitiatieven in de publieke ruimte

3 | ECHTE PARTICIPATIE: PUBLIEKE RUIMTE ALS FORUM

In al deze voorbeelden willen burgers de publieke ruimte veranderen en de (verkeers)leefbaarheid van hun buurt vergroten door tijdelijke ingrepen in die publieke ruimte. De publieke ruimte is met andere woorden tegelijk thema én actiedomein van geëngageerde burgers. Hun tijdelijke ingrepen lossen een probleem op, ze zijn een suggestie tot verbetering, een startpunt voor een dialoog over de publieke ruimte en wie die ruimte toebehoort.

© 1030/0

Ouders steken de koppen bijeen en bedenken een actie. Ze zetten de straat af voor autoverkeer en geven kinderen mondmaskers en pancartes met 'Help, ik stik'. De actie is een succes. De boodschap is duidelijk en spreekt een breed publiek aan. De volgende dag staan de kranten er vol van. En de ouders maken de plechtige belofte om elke vrijdag verder te protesteren tot 14 oktober (datum van de gemeenteraadsverkiezingen). Burgerbeweging Filter Café Filtré is geboren.

Dankzij een duidelijk en strijdvaardig manifest verspreiden de acties zich als een lopend vuurtje naar tientallen scholen in Vlaanderen en Brussel. Tegen het einde van het schooljaar staan de kinderen met mondmaskertjes aan 127 schoolpoorten over het hele land.

Maar Filter Café Filtré wil dat ook het beleid mee beweegt. De politici blijven niet onberoerd en komen tegelijkertijd op verschillende niveaus met voorstellen. Filter Café Filtré brengt de Wetstraat en de schoolstraat heel kort bij elkaar. Vlaams Minister Crevits lanceert 'Paraat voor de schoolstraat', een campagne die over

heel Vlaanderen schoolstraten wil promoten. Ook het Brussels Gewest komt met een voorstel rond schoolstraten en verschillende gemeenten maken in allerijl werk van hun eerste schoolstraat. Voor de zomervakantie organiseert Filter Café Filtré nog slotacties in Brussel, Gent en Antwerpen.

Bij het begin van het nieuwe schooljaar vatten de ouders op vrijdag opnieuw post aan 67 scholen. In het weekend voor de gemeenteraadsverkiezingen organiseert Filter Café Filtré nog een laatste protestfietstocht. Die start in Antwerpen en rijdt over de A12 richting het centrum van Brussel. Luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in de schoolomgeving komen zo bovenaan de electorale agenda te staan. Hiervoor waren velen maanden volgehouden engagement en enkele welgemikte publiekacties het recept.

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/03/13/onderzoek-van-greenpeace-onthult--luchtkwaliteit-bij-bijna-2-op-/>

http://filter-café-filtré.be/details_event.html

<https://www.demorgen.be/binnenland/vervuild-en-niet-veilig-er-is-nog-werk-aan-de-winkel-rond-de-schoolpoort-b6fff180/>



© Bruzz



© Bruzz



TIJDELIJKE INGREPEN IN DE PUBLIEKE RUIMTE BIEDEN EEN GEWELDIG POTENTIEEL VOOR ECHTE PARTICIPATIE.

3.1 DE STRIJD OM DE PUBLIEKE RUIMTE

Elke strijd in bovenstaande burgerinitiatieven is een strijd om ruimte, publieke ruimte: 1030/0 eist veilige ruimte voor fietsers en voetgangers, Tommy de Gorilla eist ruimte voor ontmoeting, Urban Stitches eist ruimte voor creativiteit, Lieve zusjes, stoere broers eisen ruimte voor spel en voor natuur, Café Filtré wil de ruimte voor auto's inperken voor betere luchtkwaliteit.

De auto is een ruimtevretter. De komst van de auto heeft ervoor gezorgd dat de verblijfsfunctie van de ruimte werd verdrongen door de (voornamelijk gemotoriseerde) bewegingsfunctie. De stad moest bereikbaar zijn met de auto, en alles en iedereen in die stad, van bakker tot school, moesten bereikbaar zijn met de auto. En zelfs stilstaand eist de automobiel zijn plaats in de publieke ruimte op in de vorm van parkeerplaats. Ten slotte zorgt gemotoriseerd verkeer ook voor slechtere luchtkwaliteit en geluidshinder die nefast zijn voor een gezonde, aangename publieke ruimte. In ons dossier [Autovol](#), [autoluw](#), [autovrij](#) wordt dit verhaal mooi geschetst.

Een publieke ruimte die ingericht is op maat van de mensen, op maat van fietsers en voetgangers zal meer fietsers en voetgangers aantrekken en autoverkeer ontmoedigen. Het is die publieke ruimte die bovenstaande burgerinitiatieven weer opeisen: Deze claim op de publieke ruimte heeft te maken met 'het recht op de stad', een concept dat Henri Lefebvre voor het eerst lanceerde in 1968 in zijn boek 'Le Droit A La ville'. Lefebvre maakte een onderscheid tussen de geplande stad en de 'beoefende' stad. Hij ging in tegen de planlogica en zag de stad als een geleefde plek, waar burgers het recht hebben om stedelijke ruimte vrij te gebruiken en waar burgers de macht hebben om hun stem te laten horen over hoe ruimtes zouden moeten gebruikt worden (Mullin, 2017). Vele burgerinitiatieven vertrekken inderdaad vanuit de wetenschap dat een gebruiker of inwoner van een plaats door dagelijkse ervaring het best weet hoe een ruimte moet ingevuld worden of wat de gebreken zijn.

3.2 PUBLIEKE RUIMTE ALS DEMOCRATISCH FORUM

De aangehaalde burgerinitiatieven projecteren hun ideeën rechtstreeks in de publieke ruimte door ze te herinterpreteren en opnieuw in te vullen. Ze kaarten een probleem aan, ze suggereren een oplossing. Publieke ruimte zoals ze nu gebruikt wordt, wordt in vraag gesteld en die vraag wordt rechtstreeks in de publieke ruimte gesteld, niet in een vergaderzaal. De publieke ruimte wordt met andere woorden het forum waarop de dialoog over de publieke ruimte gevoerd kan worden. Alle gebruikers van die ruimte kunnen de suggestie van de initiatiefnemers lezen en kunnen er rechtstreeks feedback op geven, door de tijdelijke ingreep te negeren of te gebruiken, zoals de initiatiefnemers hem hadden bedoeld of door hem anders in te vullen. In Diest bijvoorbeeld werd het pleintje dat Tommy de Gorilla creëerde de dag nadien al gebruikt om een verjaardagsfeestje te vieren. Buren kwamen samen en praatten met elkaar. Hetzelfde



© Free 54

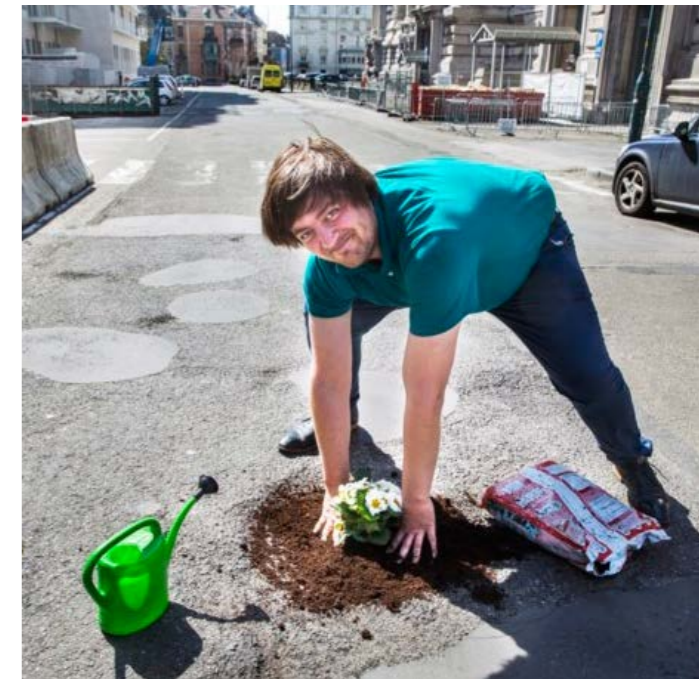
geldt voor de fietsenstalling in de Paternosterstraat in Kessel-Lo. Twee jaar geleden werd ze voor het eerst getekend, ondertussen is de stalling een vaste (mobiele) waarde geworden die zeer goed wordt gebruikt.

3.3 ECHTE PARTICIPATIE

De begrippen participatie en co-creatie verkopen tegenwoordig als zoete broodjes. Maar al te vaak is het gebakken lucht. Al sinds de jaren '70 staat participatie terecht als verplicht nummer in het gemeentedecreet. Artikel 3 van het Gemeentedecreet zegt dat gemeenten de opdracht hebben om inwoners 'zoveel mogelijk bij het beleid te betrekken'. Elke gemeente kan daarbij eigen initiatieven nemen. Voorbeelden zijn het oprichten van wijkcomités, organiseren van een infoavond, organiseren van een vragenuurtje tijdens de gemeenteraad. Daarnaast zijn er een aantal meer gereguleerde vormen omschreven zoals adviesraden, verzoekschriften, klachtenbehandeling en volksraadplegingen, zo lees je op de website van de Vlaamse Overheid.⁴

In dit dossier pleiten we graag voor een verregaande bottom-up benadering van participatie, waarbij het recht op de stad zoals Lefebvre het in 1968 al omschreef en waar Panaramenko en Heryman in datzelfde jaar al gebruik van maakten (zie kader p. 26) effectief kan beoefend worden. Burgerinitiatieven in de publieke ruimte zijn een schitterende uiting van echte participatie. Burgerinitiatieven ontstaan vaak vanuit een sense of urgency. In Schaarbeek zijn er verschillende slachtoffers gevallen, in de Paternosterstraat hadden mensen het gevoel dat ze van de stoep werden gereden, Café Filtré werd een feit na de angstaanjagende berichtgeving in de Panoreportage rond luchtkwaliteit... Burgerinitiatieven ontstaan in gesprek, vanuit een frustratie of een bezorgdheid. Maar om te slagen moet de doelstelling het eigenbelang overstijgen. Burgers gaan in gesprek met burens of met vrienden. Ze vinden elkaar bijvoorbeeld in hun verontwaardiging over de traagheid van het beleid of in een goed idee en ze gaan aan de slag. Het begint vaak met 2 of 3 mensen. Herhaling en succesacties breiden de groep uit.

⁴ <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/werking-bestuur/burgerparticipatie>



© Dieter Telemans

Burgerinitiatieven maken zichtbaar wat leeft in je gemeente. We volgen Filip De Rynck in zijn pleidooi om de vraag 'hoe kunnen we burgers beter bij ons beleid betrekken?' om te draaien: hoe kunnen we bestuurders beter betrekken bij de kracht die bij mensen in de stad aanwezig is en bij de vragen die leven bij mensen in de stad? Participatie wordt dan van buiten naar binnen denken: wat houdt een stedelijke samenleving bezig, hoe pakken we dat als bestuur op en wat betekent dat voor de bestuurlijke organisatie in de stad? Participatie betekent werken met competenties van mensen, met de ervaringen van burgers in de stad, met de spontane inzet van die burgers. Participatie is zowel daarop inspelen als acties ondernemen die mensen activeren. Een participatief beleid is daarom een beleid dat burgerschap (h)erkent en stimuleert, dat burgerschap ondersteunt en versterkt' (De Rynck en Dezeure, 2009).

4 | NAAR EEN PARTICIPATIEF MOBILITEITSBELEID

Bovenstaande initiatieven zijn elk op hun beurt tijdelijke ingrepen in de publieke ruimte met als doelstellingen verkeersveiligheid, meer ruimte voor duurzame mobiliteit en ruimte voor ontmoeting. De voorbeelden passen in de jonge traditie van Tactical Urbanism, een koepelbegrip voor goedkope, tijdelijke ingrepen in de publieke ruimte met als bedoeling straten, buurten, wijken leefbaarder te maken. We geloven dat tactical urbanism ook aan lokale overheden de mogelijkheid biedt om een aantal hinderpalen in de uitvoering van een duurzaam mobiliteitsbeleid uit de weg te ruimen.

LAMattract Kortesssem © Michiel Devijver



4.1 TIJDELIJK, GOEDKOOP EN SCHAALBAAR

Chloë Mullin identificeert in haar Europees onderzoek verschillende drempels voor een duurzaam mobiliteitsbeleid die we ook in de Belgische context herkennen: (op politiek niveau) een gebrek aan financiële middelen, verouderde nationale wetgeving (met gevolgen op gemeentelijk niveau), gebrek aan politieke wil/durf, traagheid van politieke processen, (op planningsniveau) een gevecht om de ruimte in de stad, meten van impact van projecten, goedkeuring door de burgers, (op niveau van burgers) de moeilijkheid om perceptie, houding en mobiliteitsgedrag te veranderen, gebrek aan participatie in het planningsproces en de moeilijkheid om nieuwe, innovatieve ideeën te aanvaarden (Mullin, 2017).

Tactical urbanism (zie kader p. 26) maakt het mogelijk om innovatieve ideeën te testen met een beperkt budget en op kleine schaal. Een fietsstraat schilderen in straat x is makkelijker te verkopen voor een lokaal beleidsmaker dan de volledige heraanleg van de binnenstad naar een autovrije zone. Tegelijkertijd zorgen tijdelijke tactische ingrepen ervoor dat burgers

(en beleidsmakers) stap voor stap kunnen wennen aan een nieuw idee. De effecten kunnen worden gemeten en ervaren in de ruimte. Dat is een veel toegankelijker manier dan bijvoorbeeld door een simulatie op een plan, waardoor de betrokkenheid verhoogt. Tactical urbanism geeft burgers de mogelijkheid om te zien hoe een buurt leefbaarder kan worden door kleinschalige projecten, bijvoorbeeld door verbeteringen aan infrastructuur voor voetgangers en fietsers.

Internationaal pleiten stadsplanners en actievoerders binnen de Tactical Urbanism beweging ervoor om tactische ingrepen in de publieke ruimte in te zetten als planningstool. Mike Lydon van The Streets Plan Collaborative benadrukt daarbij: 'De doelstelling [van tactical urbanism] mag niet enkel zijn om een cool project te doen dat zal opgeruimd worden door de stad, maar om iets te maken – ook al is het tijdelijk – dat de werking en de perceptie van een plaats zal veranderen. En eens die verandering is gemaakt, om uit te zoeken hoe ze opnieuw kan gemaakt worden of permanent kan gemaakt worden.'

OVER IJSBLOKKEN EN TACTICAL URBANISM | JUNI 1968

Actievoerders van de Vrije Actiegroep Antwerpen (VAGA) eisen een autovrij Conscienceplein. Kunstenaar Panamarenko en Hugo Heyrman stapelen gigantische ijsblokken op elkaar om het plein af te zetten voor de automobiel. Op 13 juli tovert dezelfde actiegroep het plein om tot een groene zone alwaar Wannes Vandevelde muzikaal het festivalgewijze protest ondersteunt. In diezelfde maand neemt het schepencollege een principebeslissing om het plein autovrij te maken. In 1972 is het eerste autovrije plein in Antwerpen een feit.

Een eerste oefening in tactical urbanism, zo zou je de ijsblokkenactie⁵ kunnen noemen. Tactical Urbanism werd als term geïntroduceerd door stadsplanner Mike Lydon in 2010. In zijn boek *Tactical Urbanism: Short-term Actions for Long-term Change* (2015) werkte hij het begrip verder uit. De term wordt vaak gebruikt naast begrippen als DIY(do it yourself)-stedenbouw, guerrilla stedenbouw, tijdelijke stedenbouw, pop-up stedenbouw. Het belangrijkste onderscheid tussen DIY-stedenbouw en tactische stedenbouw, is dat het laatste is gericht op langetermijnverandering, door infrastructuur te verbeteren en beleid te veranderen. DIY-stedenbouw is tijdelijk van aard en kan als activiteit al even belangrijk zijn als de gevolgen ervan. Janette Sadik Khan van the Department of Transportation of New York City was vurig pleitbezorger van Tactical Urbanism. Maar ook architect Jan Gehl pleit al langer voor een aanpak waarbij verf en hout worden gebruikt om te experimenteren met oplossingen die stap voor stap structureel kunnen verankerd worden. En ook stedelijk ontwerper Eric Reynolds gebruikt in *The Project for Public Spaces* de woorden lichter, sneller en goedkoper om een gelijkaardige aanpak te beschrijven.

⁵ <http://www.doctorhugo.org/ice-happening.html>

4.2 BURGERS EN OVERHEDEN SAMEN

4.2.1 FALEN MAG

Tactical urbanism maakt informele leerprocessen mogelijk. Falen mag, net omwille van de tijdelijkheid, de lage kostprijs en de kleinschaligheid. Tactical urbanism is niet 'zomaar doen', maar het mag wel mislukken of bijgestuurd worden. 'Je moet geïnformeerd en slim zijn in wat je doet, zegt Andres Power, planner in San Francisco en bezig met Pavement to parks, 'maar het is beter om te proberen en voor 80% te slagen, dan helemaal niets te doen omdat je bang bent dat je voor 20% zal mislukken.' En Jaime Lerner, burgemeester van Curitiba, Brazilië, vult aan: 'het idee dat je slechts tot actie kan overgaan als alle antwoorden en middelen gegeven zijn, is een recept voor verlamming. De planning van een stad is een proces dat om aanpassingen vraagt. Het is zeer arrogant om te geloven dat planning slechts kan gebeuren als elke variabele is gecontroleerd.'

4.2.2 EERST DOEN, DAN BABELLEN

Burgers krijgen soms de reactie dat ze beter eerst hadden gepraat, dat de overheid zich wel kan vinden in de inhoud van de actie maar dat ze het moeilijk hebben met de manier waarop. Maar het is net het gebrek aan echte dialoog, aan luisterende oren en aan actiebereidheid dat burgers ertoe brengt zelf in actie te schieten. En grappig genoeg zijn er maar weinig acties die geen opening creëren voor dialoog. Directe actie in de publieke ruimte is met andere woorden een goeie ijsbreker naar beleidsmakers. Uiteraard is het belangrijk met elkaar in dialoog te gaan over de ingreep: wat is goed, wat kan beter? Hoe kunnen we dit vertalen naar planning, naar andere plaatsen?

Gebruik de veelheid aan kennis en informatie die op Europees en internationaal niveau al bestaat rond innovatieve mobiliteitsoplossingen. Ideeën die al zijn getest in andere steden en gemeenten, zorgen voor een lagere implementatiedrempel bij gemeentes. Gebruik dus de bestaande Europese netwerken zoals **CIVITAS** en **EPOMM** als basis om zelf te experimenteren. Maar ook in België zijn er tal van voorbeelden te vinden van (tijdelijke) tactische ingrepen die je kunnen inspireren en organisaties die je op weg kunnen helpen: invoering van fietsstraten in Deerlijk nav een LaMATraject, fix de mix in Sint-Niklaas, leefstraten in Gent, ...

De burgers van 1030/0 hebben door hun veelvuldige acties verkeersveiligheid als thema op de agenda gekregen. Het is nu aan het beleid om effectief werk te maken van veiligheid voor fietsers.

4.2.3 LAAT HET OVER INHOUD GAAN

De reacties op de verschillende initiatieven en acties zijn uiteenlopend. Verschillende burgers werden op zijn zachtst gezegd op de vingers getikt. De pompoenplanten van de pompoenpiraat werden verwijderd, de burgers in Schaarbeek werden op de vingers getikt voor het illegaal schilderen van zebra- en fietspaden. 'Dat mag toch niet', 'je weet toch dat je de wet overtreedt', 'goed idee, maar had dat toch gevraagd', zijn reacties die burgers vaak horen. Er worden pv's opgesteld, GAS-boetes uitgedeeld en waarschuwingen gegeven.

De tijdelijke ingrepen in de publieke ruimte, aangebracht door burgers, zijn uiteraard niet bedoeld als vandalenstreek of om tegen schenen te stampen. Ze zijn ook geen beschadiging van de publieke ruimte. Ze zijn een suggestie tot verbetering, een voorbeeld van een oplossing en bovenal een start van een dialoog. Een aantal vragen aan de lokale overheden dus: welke discussie wil je voeren: een discussie over aansprakelijkheid of een discussie over verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid? Wat is jouw antwoord op burgerinitiatieven?

Wat als:

- De pompoenpiraat een perkje kreeg van de stad om pompoenen te planten? En de groendienst het perkje mee help onderhoudt? En het buurthuis er soep van maakte?
- Tommy de Gorilla werd ondersteund door de technische dienst om op verschillende pleintjes in Diest een gezellige ontmoetingsplek te creëren?
- De verf voor de fietspaden die de burgers van 1030/0 schilderen werd gesponsord door de stad? De stad samen met de burgers een fietsbeleidsplan uittekende?

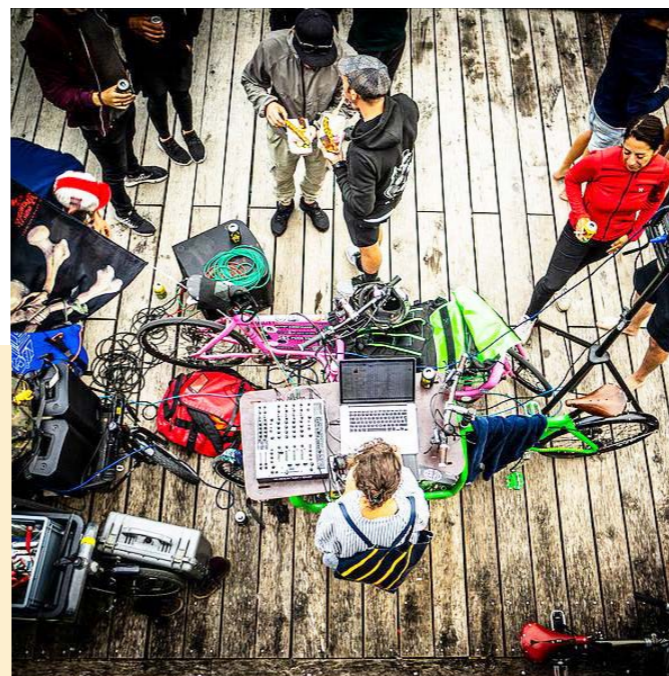
4.2.4 SAMEN IS SLIMMER

Besturen zonder burgers is passé. Het is bovendien niet de slimste keuze. En daarmee willen we niet gezegd hebben dat bij elke beleidsbeslissing ellenglange participatietrajecten moeten worden opgezet. Integendeel. Het begint bij open, eerlijke en transparante communicatie. Communiceer over successen én over minder geslaagde initiatieven. Behandel burgers als een gelijkwaardige partner om je gemeente vorm te geven. Luister echt naar wat burgers te vertellen hebben, kijk en leer van burgerinitiatieven, werk samen om voorgestelde ideeën uit te werken, te implementeren en te evalueren. Burgers zijn immers de ervaringsdeskundigen.

4.2.5 TACTISCHE INGREPEN ALS MIDDEL, NIET ALS DOEL

Tactische ingrepen, of ze nu door burgers, organisaties of overheden geïnitieerd worden, zijn niet per se het einddoel en mogen ook niet als dusdanig gebruikt of verkocht worden. Mike Lydon en Garcia (2015) merken op dat tactical urbanism moet gezien worden als 'een manier om snel, stap voor stap en goedkoop projecten te implementeren, met de nadruk op betrokkenheid van burgers en als een placemakingtool, niet als een vervanging van de planningprocessen van de overheid.' Tactische ingrepen zijn een manier voor burgers en overheden om duurzame mobiliteit blijvend op de agenda te zetten, ondanks een gebrek aan financiële middelen, andere politieke prioriteiten of simpelweg een gebrek aan politieke wil of durf.

De uiteindelijke doelstelling moet een mobiliteitssysteem zijn dat inherent veilig en duurzaam is en daar is meer voor nodig dan een geheel van kleine tijdelijke ingrepen in de publieke ruimte. Dat vraagt om ambitieuze visies en plannen. DURF als overheid echt voor een uitdagende toekomstvisie te gaan en voor een leefbare stad.



© Lieve Zusjes Stoere Broers



© Filter Café Filtré

5 | NAAR EEN GEMEENTE OP MENSENMAAT

Al sinds de jaren '70 zijn er boeken vol geschreven over participatie en nog steeds is het vaak een lapmiddel dat tot frustraties leidt bij burgers én overheden. Tegelijk zijn er prachtige initiatieven waarbij burgers en beleidsmakers de handen in elkaar slaan en in dialoog en actie experimenteren met oplossingen voor leefbare steden en gemeentes. Leefstraten in Gent, speelstraten, Toekomststraten in Antwerpen, Kom op voor je wijk in Leuven ...

Beleidsmaker, je bent burger, samen met andere burgers. Mensen schreeuwen om actie, om gedurfde keuzes voor leefbare steden en gemeenten. Ze voeren zelf metingen en tellingen uit, schilderen zelf fietspaden. Waarom niet de handen in elkaar slaan en samen het verschil maken? Het is niet alleen hoog tijd, de tijd is ook rijp om de stap te zetten.

- Haal drempels weg waar burgerinitiatieven op botsen.
- Onderzoek in dialoog de beweegredenen van de initiatiefnemers. Geef nieuwe ideeën een kans.
- Open een bredere dialoog over het thema van de actie.
- Durf beleidskeuzes toe te lichten en durf in dialoog met burgers kritisch naar je beleid te kijken.
- Stimuleer en gebruik het enthousiasme, de creativiteit van geëngageerde burgers om de implementatie van duurzame mobiliteitsprojecten vooruit te helpen.
- Plan het niet plannen, zo zegt het Witboek Stedenbeleid van 2013.
- Test ideeën op kleine schaal, meet de impact op het grotere mobiliteitssysteem en op andere omgevingsfactoren.
- Daag burgers ook uit om initiatief te nemen. Geef burgers de input en tools die ze nodig hebben om onderbouwd te kunnen participeren en experimenteren.
- Daag ook je planners uit om innovatieve ideeën te testen, in dialoog met burgers.
- Evalueer en breid uit.
- Handel vanuit een sterke visie en een ambitieus plan.

Als beleidsmaker heb je bovendien de taak ervoor te zorgen dat niemand uit de boot valt. Waar burgerinitiatieven vaak starten bij een bevoorrechte groep mensen, is het jouw taak om ideeën af te toetsen bij en te vertalen naar iedereen. Ja, dat kost tijd en geld. Maar door de expertise van je burgers aan te boren spaar je ook geld en krijg je de unieke kans om mensen echt bij je beleid te betrekken.

6 | INSPIREREND LEESVOER*

Billet W. en Canters R. (2015). Dossier autovol, autoluw, autovrij.

De Rynck F. en Dezeure K. (2009). Burgerparticipatie in Vlaamse steden, naar een innoverend participatiebeleid.

European Commission. (2004). Reclaiming City Streets for People: chaos or quality of life.

Gehl J. (2016). Steden voor mensen.

Gehl J. (2016). Planning by doing. How small, citizen-powered projects inform large planning decisions.

Glick D. (2012). Bottom-up Urbanism. A survey of temporary use in Europe.

Lefebvre H. (1996). Writings on Cities.

Lydon M. en Garcia A. (2015). Tactical Urbanism. Short-term actions for long-term change.

Mullin C. (2017). 'Tactical Sustainable Mobility': The opportunities and challenges of using tactical approaches to advance the implementation of sustainable mobility projects.

Pfeifer L. (2013). The Planners's guide to tactical urbanism.

Sadik Khan J. (2017). Street Fight, Handbook for an urban revolution.

[Tactical Urbanism Guide](#), volume 1 en 2 (2012)

[Tactical Urbanist's Guide to materials and design](#), (2016)

VRP. (2016). Manifest Mobiliteit 2.0. Pleidooi voor een betere (stads)regionale samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling.



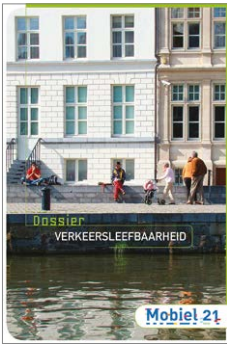
© Mobiel 21



© Lab van Troje

* voor op een bankje op een pleintje in de zon

DOSSIERS EERDER VERSCHENEN IN DEZE REEK



Verkeersleefbaarheid



Vervoersarmoede vandaag



Autovol, autoluw, autovrij

De Dossiers kan je gratis downloaden op www.mobiel21.be. Schrijf je in op onze digitale nieuwsbrief, dan blijf je ook automatisch op de hoogte van de nieuwste Dossiers.

COLOFON

REDACTIE

Hannelore Depypere
Laurens Vander Kuylen

EINDREDACTIE

Dries Janssens
Sabine Verstraeten

LAYOUT

Nadine Maes

Januari 2019

ISBN 9789491511394
D/2019/6695/01

© 2019 Mobiel 21 vzw

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden vermenigvuldigd, vertaald of aangepast, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

MOBIEL21

ZET MENSEN IN BEWEGING

Vital Decosterstraat 67 A/0101
3000 Leuven

info@mobiel21.be
T. 016 23 94 65

www.mobiel21.be
www.twitter.com/Mobiel21

V.U. Elke Bossaert, Mobiel 21 vzw, Vital Decosterstraat 67A/0101, 3000 Leuven.



Vlaanderen
verbeelding werkt