

# KANSEN EN GEVOLGEN VAN STRAATEXPERIMENTEN

**Hoe straatexperimenten niet alleen het sociale weefsel versterken, maar ook mobiliteit in steden herdefiniëren. Van groene oases tot autovrije zones, straatexperimenten tonen de weg voor de transitie van "straten voor verkeer" naar "straten voor mensen".**

Elke straat kan verschillende functies hebben. Zo kunnen we ons allemaal wel inbeelden hoe een straat die normaal vooral een plaats is voor (auto)verkeer bij een buurtfeest kan worden omgetoverd tot een ontmoetingsplaats. Niet alleen residentiële straten, maar ook snelwegen kunnen van functie veranderen. Hoewel die normaal gezien alleen voorbehouden zijn voor autoverkeer, kunnen ze ook tijdelijk veranderen in een fiets- en wandelboulevard. Zo ondergaat bijvoorbeeld de *fly-over* snelweg in Gent elk jaar deze transitie tijdens autovrije zondag.

Straten als multifunctionele publieke ruimte hebben hun potentieel al enkele keren bewezen. We zien echter dat de focus vaak vooral naar verkeer gaat. Niet alleen de wegen, maar ook de openbare ruimte die wordt ingenomen door geparkeerde auto's, spelen hierbij een rol. Andere functies komen hierbij onevenredig aan bod. Een vrij recent populaire manier om gemeenten en burgers te laten nadenken over wat straten allemaal kunnen bieden, zijn straatexperimenten. De formele definitie hiervan luidt als volgt: 'opzettelijke, tijdelijke veranderingen van het gebruik, de regulering en/of de vorm van een straat, gericht op het verkennen van een systemische verandering in stedelijke mobiliteit, weg van 'straten voor verkeer' en in de richting van 'straten voor mensen'. De vormen waarin dit effectief gebeurt variëren. Zo zijn er relatief kleine ingrepen zoals het tijdelijk verwijderen van een parkeerplaats. Een typisch voorbeeld hiervan zijn zogenaamde *parklets* die het terras van een café of restaurant kunnen uitbreiden. Er bestaan daarnaast ook meer ingrijpende vormen zoals het volledig afsluiten van een straat voor autoverkeer. Het achterliggend doel hierbij is steeds om te monitoren en te evalueren wat de gevolgen van deze ingreep zijn op zowel korte als middellange termijn. Succesvolle geëvalueerde straatexperimenten worden dan ook vaak geïnstitutionaliseerd. Een goed voorbeeld hiervan zijn schoolstraten. Hierbij wordt een straat waarin een school is gelegen voor aanvang en na afloop van de lessen afgesloten voor autoverkeer. Deze werden voor het eerst geïntroduceerd in 1989 in Bolzano (Italië) en nadien wereldwijd overgenomen. In 2012 werden de eerste schoolstraten in België gestart en sinds 2018 zijn deze deel van de Belgische wegcode met een eigen verkeersbord en verkeersregels.

Een ander voorbeeld dat wereldwijd wordt gekopieerd zijn de leefstraten uit Gent. Hierbij kunnen bewoners in samenwerking met de stad Gent een aanvraag indienen om enkele parkeerplaatsen in hun straat gedurende de zomermaanden om te vormen tot een klein park. Typisch voor leefstraten is dat de initiatiefnemers tot een compromis moeten komen met alle bewoners van hun straat vooraleer de omvorming naar leefstraat kan gebeuren. Kenmerkend

hierbij is het plaatsen van groene matten en picknicktafels. Per straat bestaan er hierbij uiteraard verschillen; zo zijn er sommige straten waarin ook speeltoestellen voor kinderen worden geplaatst. De voordelen van dit soort experimenten liggen vooral op sociaal gebied. Buren leren elkaar beter kennen, zowel tijdens het opzetten van een straatexperiment als in het daadwerkelijke gebruik ervan, wat het gemeenschapsgevoel versterkt. De impact op mobiliteit is echter complexer. Kleinschalige straatexperimenten hebben over het algemeen beperkte effecten op mobiliteit. Neem bijvoorbeeld het afsluiten van een snelwegdeel op autoloze zondag; dit wordt vooraf via communicatiecampagnes gecommuniceerd en leidt op de dag zelf tot een reductie in autoverkeer. Toch zien we de volgende dag weer dezelfde stroom aan auto's. Anderzijds tonen schoolstraten aan dat er wel degelijk effecten zijn, vooral in het woon-schoolverkeer, dat meer met actieve verplaatsingsmiddelen gebeurt.

In straten die volledig afgesloten worden voor autoverkeer, zien we dat fietsers en wandelaars deze ruimte benutten. Tegelijkertijd kan er in aangrenzende straten meer sluipverkeer ontstaan. De hoeveelheid hiervan hangt veelal af van de lokale context. Om deze ongewenste effecten te voorkomen, is het cruciaal dat dergelijke ingrepen goed gecoördineerd worden. Eenmaal geïmplementeerd, is het essentieel het experiment voldoende tijd te geven om de positieve gevolgen te laten doorwerken. Op de lange termijn resulteert dit vaak in een verschuiving van mobiliteitspatronen, waarbij sommige bewoners na verloop van tijd andere vervoerswijzen dan de auto gaan omarmen. Politiek gezien liggen dergelijke ingrepen echter vaak gevoelig; de eerste dagen na implementatie maken vooral de aanvankelijke negatieve gevolgen zichtbaar en lokken veel kritiek uit. De positieve effecten manifesteren zich namelijk voornamelijk op de lange termijn. Het directe effect van straatexperimenten op systematische verandering blijft dan ook vaak wat ambigu op vlak van mobiliteit, op het sociale aspect vertonen ze positieve invloeden.

#### Literatuurselectie

Bertolini, L. (2020) From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), pp. 734-753.

**Corneel Casier** (corneel.casier@ugent.be) is als doctoraats-onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur bij AGORA.