

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Titia Bijma
t.bijma@nijmegen.nl
T 024 – 329 0629656056

Ons kenmerk

D231151618

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Datum 6 februari 2024
Onderwerp Beantwoording motie 'Auto's eruit,
Leefstraat erin'

Geachte leden van de raad,

Op 7 juni jongstleden is door de raad een motie aangenomen om te onderzoeken of straten en buurten in Nijmegen geschikt zijn om als zogenoemde leefstraat in te richten en hiervoor een praktische uitwerking te maken. In deze brief leest u een toelichting van het concept leefstraat, hoe dit in Nijmegen toegepast kan worden en hoe we dit verder gaan uitwerken.

Oorsprong

Het concept leefstraat vindt haar oorsprong in Gent, België, waar in 2012 gestart werd met een experiment¹ om de straat tijdelijk terug te geven aan bewoners en als stad samen met bewoners na te denken over hoe een andere straatinrichting voor nieuwe ontmoetingsruimte en een sterker buurtgevoel kan zorgen. Enthousiaste bewoners gingen onder begeleiding van een extern bureau met elkaar en de gemeente in gesprek over hun dromen en angsten voor hun straat van de toekomst. Hierbij werd voor elk gesprek en elke bewoner uitgebreid de tijd genomen, om de dromen concreet te maken en ook juist om alle angsten een plek te geven².

Mobiliteit had een belangrijke plek in dit proces; om ruimte op straat vrij te maken, moest er namelijk anders omgegaan worden met de (geparkeerde) auto's die relatief veel ruimte innamen. Buurtgenoten werden aangemoedigd zelf met oplossingen hiervoor te komen, zoals het delen van auto's of het parkeren op afstand (buurtparking). De gemeente kon soms oplossingen faciliteren, zoals het beschikbaar stellen van fietsen of een busticket vanaf de P+R waar de auto door bewoners werd neergezet. Een belangrijke voorwaarde was namelijk dat omliggende straten geen overlast kregen van extra geparkeerde auto's. Bovendien moesten alle 'angsten' van bewoners in het leefstraatontwerp ondervangen

¹ [Over het experiment \(Leefstraat Gent\)](#)

² [Auto's eruit, kunstgras erin \(Volkskrant\)](#)

worden, bijvoorbeeld van een taxichauffeur dat hij niet meer binnen 15 minuten bij een klant zou kunnen zijn. Lukte dit in de gezamenlijke uitwerking niet, dan werd de leefstraat op deze locatie niet in uitvoering gebracht. Een leefstraat is immers nooit een doel op zich, maar een middel voor meer ontmoeting en een zoektocht naar mobiliteitsoplossingen voor de toekomst.

Als de gespreksfase was doorlopen en er een concreet plan lag voor de tijdelijke inrichting, werd deze uitgevoerd, getest, eventueel bijgestuurd waar nodig en ten slotte na twee à drie maanden weer afgebroken. Ook bedrijven haakten aan bij deze proef, bijvoorbeeld een supermarkt en tuincentrum die experimenteerden met fietsbezorging of een vestiging zonder autoparkeren. Door een netwerk van enthousiaste bewoners, bedrijven en gemeente ontstond een mooie samenwerking waar aan drie kanten veel werd geleerd. Zo kon elke leefstraat voortborduren op de ervaringen van de voorgaande edities. In de periode 2012 tot 2017 zijn er 46 leefstraten georganiseerd, waarin sommige straten meerdere keren leefstraat werden. Inmiddels is in ongeveer tien straten in Gent bij een reeds geplande herinrichting van de straat gekozen voor een definitief ontwerp met minder ruimte voor geparkeerde auto's en meer ruimte voor ontmoeting en groen. Daarnaast organiseert de stad Gent nog steeds jaarlijks zo'n 20 leefstraten met bewoners en inspireert het concept ontwikkelaars en architecten voor autoluwe inrichtingen in nieuwe wijken. De leefstraat is een belangrijk platform geworden voor gesprekken met bewoners over mobiliteit, armoede en gentrificatie³. Tegelijk zijn er ook kritische geluiden van bewoners, met name over de bereikbaarheid⁴.

Adoptie door Nederlandse steden

De meeste Nederlandse steden die het concept omarmden hebben een versimpelde versie van het proces ingevoerd. In Utrecht, Amsterdam, Haarlem en Groningen is een set eisen opgesteld waar bewoners aan moeten voldoen om een leefstraat te organiseren. Bewoners zorgen zelf voor draagvlak in de buurt, maken een plan voor de mobiliteit in en om de straat en dienen dat bij de gemeente in. De gemeente toetst het plan en verzorgt de wegafsluiting, de subsidie voor een andere inrichting en eventueel een bericht aan bewoners in de wijk. De evaluaties zijn overwegend positief, met hecht buurtcontact tijdens en na de leefstraat en ook meer bewustwording over het anders inrichten van de ruimte op straat. De gemeente Groningen heeft bijvoorbeeld ook de 'beleefstraat' geïntroduceerd, die bedoeld is om te experimenteren met toekomstige definitieve herinrichtingen van straten⁵. Bovendien neemt de tijdelijkheid van de leefstraat veel weerstand weg.

Op die manier kost het de gemeente een stuk minder werk en tijd dan in Gent. Toch zijn daar wel kritische geluiden over. In Utrecht heeft een voorstel voor een leefstraat

³ [Een Leefstraat, samen met je burens \(Stad Gent\)](#)

⁴ [De leefstraten zijn terug... en de negatieve reacties ook \(HLN\)](#)

⁵ [Evaluatie en vervolg Leefstraten \(gemeente Groningen\)](#)

bijvoorbeeld veel commotie veroorzaakt⁶. Volgens de gemeente is het lastig om draagvlak in omliggende straten goed te toetsen en komt hier ook boosheid over gebeurtenissen uit het verleden naar boven⁷. In de media leidde dit debat tot duidelijke weerstand, ondanks bereidwilligheid van initiatiefnemers om tot het laatste moment aan bezwaren tegemoet te komen. Ook in Amsterdam⁸ kwam in een evaluatie naar voren dat initiatiefnemers veel tijd kwijt waren met de voorbereiding, maar de buurt in het proces te weinig hadden betrokken, wat tot onvrede leidde.

In Rotterdam is veel samenwerking geweest met Gent, waardoor zij niet werken met zo'n eisenlijst, maar ook actief in gesprek gaan met bewoners en gemeente onder begeleiding van een externe partij. Hier noemen ze het concept Droomstraten. Ze gebruikten de Droomstraten in 2015 gericht om de tendens van wegtrekkende gezinnen naar buurgemeenten zoals Capelle aan den IJssel tegen te gaan. Door de Droomstraten ontstonden in Rotterdam straten met ruimere eengezinswoningen, meer groen en speelruimte en excellente scholen. Na een veelbelovende projectstart in 2015 en 2016 is de activiteit en communicatie over dit project flink afgenomen. Een thesis⁹ over de sociale menging geeft ook bij de Droomstraten de uitdagingen weer: het is lastig om alle bewoners bij het initiatief te betrekken, de kloof tussen de verschillende groepen bewoners (op basis van kapitaalkracht, nationaliteiten en tijdelijke/permanente bewoning) blijft in stand en er ontstaan spanningen over de inrichting, besteding van het budget of de toenemende drukte in de straat. Het organiseren van een Droomstraat gebeurt in alle gevallen door kapitaalkrachtige autochtone bewoners, woonachtig in een koopwoning. Anderzijds zijn de voordelen ook evident: groenere straten, meer onderling contact en meer menging tussen buurtkinderen.

Kosten

In de Nederlandse steden stellen gemeenten geld beschikbaar voor de organisatie van het bewonersinitiatief en voor materialen voor de inrichting van de straat, zo'n € 5.000 tot € 10.000 per leefstraat. Soms is er extra budget voor een steun in de rug bij organisatie in kwetsbare wijken, bijvoorbeeld maximaal € 5.000 extra in Groningen, bovenop de basisuitvoering. Hier zijn ambtelijke uren, procesbegeleiding en gemeentelijke communicatie nog niet in meegenomen.

In Gent is er veel meer werk gestopt in de voorbereiding en het opbouwen van een netwerk tussen gemeente, bewoners en bedrijven. Voor het opzetten hiervan in een nieuwe stad geven zij als advies in elk geval € 30.000 vrij te maken. Te denken valt aan een workshop met alle betrokkenen binnen de gemeente om het proces samen te doorlopen en het zoeken en bijeenbrengen van verschillende bedrijven die bij willen dragen. Dit is een investering voor een langere termijn dan alleen de eerste georganiseerde leefstraat.

⁶ [Onenigheid in de Vogelenbuurt over leefstraat-initiatief \(AD\)](#)

⁷ [Raadsbrief Voorbereiding debat leefstraten \(gemeente Utrecht\)](#)

⁸ [Evaluatie Leefstraat \(Wijkcentrum d'Oude Stadt, Amsterdam\)](#)

⁹ [Buurtinitiatief Droomstraten: een utopie voor sociale menging \(De Graaf, 2017\)](#)

Lessen voor Nijmeegse leefstraten

Leefstraten bieden voordelen voor meer sociale cohesie, vergroening en bewustwording over de mobiliteitstransitie. Tegelijk dient er sterk rekening gehouden te worden met de kritiek en weerstand die tussen straatbewoners en in de omliggende buurt naar boven kan komen, vaak gerelateerd aan de toegenomen parkeerdruk en verkeersdruk. Dit vraagt om een goed onderbouwde aanpak waarin proactief met zoveel mogelijk bewoners het gesprek aan wordt gegaan door een hierin gespecialiseerd bureau en waarin ook genoeg ruimte is voor bewoners die minder snel zo'n initiatief zelf op touw zetten. Het is daarbij van belang dat negatieve gevolgen niet zomaar op de buurt worden afgewenteld. Ondanks deze risico's willen we werk maken van het realiseren van tijdelijke leefstraten in Nijmegen, omdat dit een mooi instrument is om bewoners meer zeggenschap over hun omgeving te geven en in gesprek te gaan over leefbaarheid en de mobiliteitstransitie.

Aansluiten bij bestaand beleid

Dit is bovendien een mooie gelegenheid om onze visie en koers voor participatie en democratische vernieuwing¹⁰ handen en voeten te geven, namelijk het bouwen van een sterke gemeenschap door het versterken van de verbindingen in en met de stad. Daarnaast sluit het concept leefstraten aan bij het vastgestelde uitvoeringskader BOSS (bewegen, ontmoeten, spelen en sporten)¹¹. Hierin wordt in de laag "Ruimte op straat" benoemd dat de verkeersfunctie in de straatinrichting minder leidend wordt en dat de verblijfs- en gebruiksfuncties nadrukkelijker worden afgewogen, waar bewoners een stem in hebben. Er staat expliciet in de ambitie beschreven dat leefstraten kunnen ontstaan doordat bewegen, ontmoeten en spelen een belangrijke plek krijgen bij herinrichting. In dit geval gaat het dus om definitieve herinrichting van een straat. Een tijdelijke leefstraat kan alvast een probeersel zijn om te ervaren wat meer ruimte voor bewegen, ontmoeten, spelen en sporten in het straatbeeld betekent en als input dienen voor definitieve herinrichting.

Voorstel

Uitgangspunt hierbij is dat we dit in eerste instantie als pilot opzetten waarin veel ruimte is om te leren. Nadat een aantal edities hebben plaatsgevonden, kunnen de evaluaties worden gebundeld om tot nieuw beleid over dit onderwerp te komen. We stellen daarom voor om voor de komende drie jaar een budget van € 100.000 per jaar vrij te maken. Dit budget zal worden gebruikt voor de inzet van een projectleider, de procesbegeleiding tussen bewoners, gemeente en mogelijk bedrijven en voor de inrichting van de leefstraten zelf. We stellen hierbij als doel om minimaal drie tijdelijke leefstraten op verschillende plekken in Nijmegen te organiseren.

Vervolg

In 2024 stellen we hiervoor een projectleider aan en gaan we samenwerken met een extern bureau die de procesbegeleiding kan verzorgen. Daarna zoeken we bedrijven die aan

¹⁰ [Ons samenwerken met de stad: Visie en koers voor participatie en democratische vernieuwing](#)

¹¹ [Uitvoeringskader BOSS 2024 en verder \(bewegen, ontmoeten, spelen en sporten\)](#)

willen sluiten en een enthousiaste groep bewoners om dit in hun straat te organiseren. Met alle voorbereidingen verwachten we dat de eerste leefstraat in 2025 in Nijmegen plaats zal vinden. We houden u uiteraard op de hoogte over de resultaten.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester