

GROENLINKS

Aan de griffier van de gemeente Roermond
Postbus 900
6040 AX Roermond

Roermond, 27 juli 2017

Betreft: Art.43 vragen Leefstraten

Aan de Raadsgriffie van de Gemeente Roermond t.a.v. Dhr. Arno Vestjens

Hierbij ontvangt u vragen van de gemeenteraadsfractie GroenLinks Roermond op basis van artikel 43 van het Reglement van Orde.

Het betreft een 5-tal vragen inzake het verschijnsel 'leefstraten' (zie bijlage).

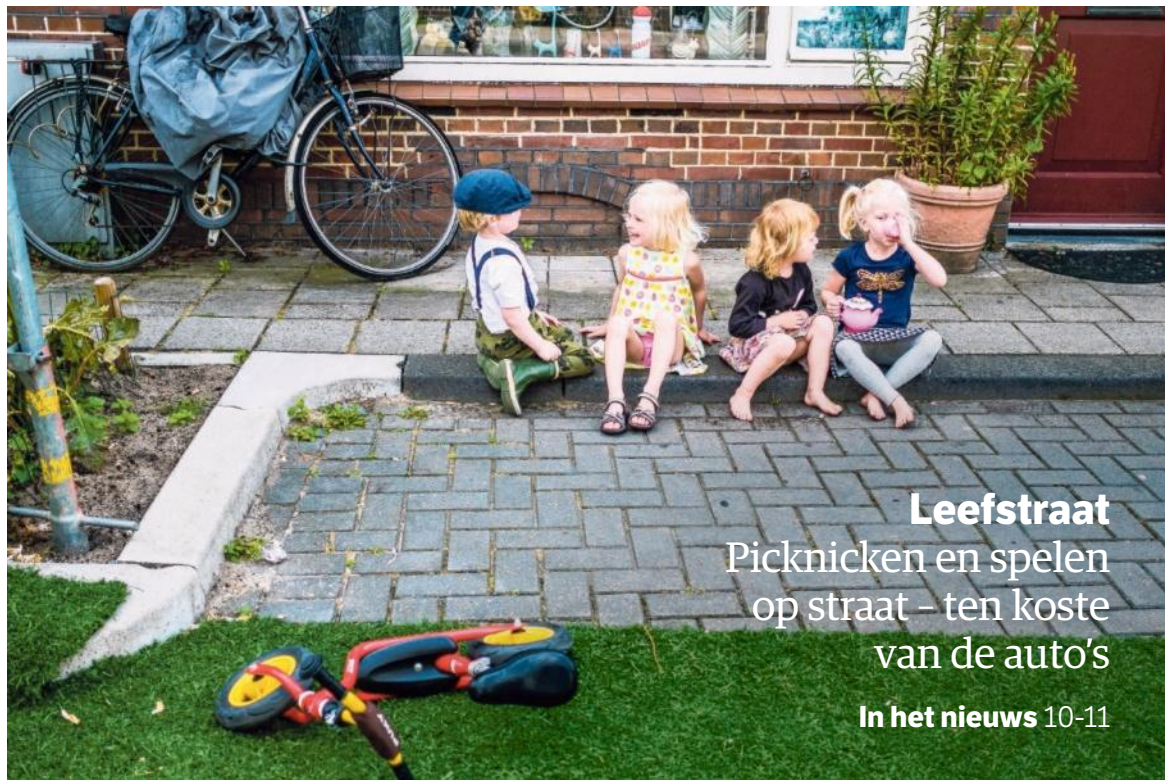
Conform dit artikel verzoeken we u deze vragen door te leiden naar het College van Burgemeester en Wethouders.

Vandaag verscheen in de NRC een artikel over zogenaamde 'leefstraten' in o.a. Utrecht, in navolging van de Belgische stad Gent en de Gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Haarlem (voor het artikel zie de bijlage).

Een 'leefstraat' is een straat die tijdelijk 'ontdaan' wordt van auto's en parkeerplekken en wordt ingericht als plek waar men vrijelijk gebruik van kan maken, waar geleefd kan worden en waar kinderen veilig buiten kunnen spelen. De leefstraat is een experiment waarin in praktijk uitgezocht wordt hoe een autovrije inrichting voor een nieuwe ontmoetingsruimte en een sterker buurtgevoel kan zorgen.

1. Is het college bekend met het verschijnsel 'leefstraten', gegeven het feit dat er inmiddels positieve ervaringen zijn met het mogelijk maken van het (tijdelijk) inrichten van leefstraten in Gent, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht en Haarlem ?
2. In het coalitieprogramma 'mensen maken onze stad' staat het streven naar sociale verbondenheid met de wijk als bindmiddel centraal.
Is het college met ons van mening dat leefstraten een uitstekende mogelijkheid bieden om dit doel mede te realiseren ?
3. Is het college bereid de mogelijkheid te onderzoeken een pilot te starten om samen met bewoners, die zich hier actief voor willen inzetten, van een (nader te bepalen) straat (tijdelijk, bij voorkeur in een vakantieperiode) een 'leefstraat' te maken ?
4. Mensen in Roermondse wijken zullen zelf het initiatief moeten willen en kunnen nemen en een verzoek bij de gemeente mogen indienen om hun eigen straat (onder voorwaarden) 'in te richten' als leefstraat, mits een dergelijk verzoek kan rekenen op voldoende draagvlak van bewoners en omwonenden.
Is het college bereid via haar kanalen (naast communicatiekanalen ook via bijv. wijkcoördinatoren) bekendheid te geven aan de mogelijkheid van het doen van een dergelijk verzoek ?
5. Steunt het college de gedachte dat met de opgedane kennis vervolgens een 'blauwdruk' gemaakt zou kunnen worden, waarmee dit in de toekomst ook voor bewoners in meerdere straten en wijken van en in Roermond mogelijk is ?

Ingediend namens de fractie GroenLinks door Jos de Kunder



Leefstraat
Picknicken en spelen
op straat - ten koste
van de auto's

In het nieuws 10-11

Pionieren met straten zonder auto's

Het idee kwam uit Gent: auto's eruit, spelende kinderen erin. De Utrechtse Concordiastraat is deze zomer een 'leefstraat'.

Door onze medewerker
Maarten Dallinga

Normaal gesproken trekken de bewoners van de Utrechtse Concordiastraat hun voordeur meteen achter zich dicht – zoals de meeste Nederlanders dat doen. Maar op deze zaterdagochtend in juli is alles anders. Nu even geen voorbijsjezende auto's, en op straat zien de bewoners enkel bekende gezichten. En dus staan sommige voordeuren wagenwijd open.

Voor het tweede jaar op rij is de smalle straat met 61 woningen in de Bloemenbuurt een zogeheten leefstraat. Drie weken lang is ongeveer de helft van de zijstraat van de drukke Amsterdamsestraatweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, op initiatief van bewoners en met steun van de gemeente.

Op de oude klinkers ligt tijdelijk een kunstgrasmat, van vijftig meter lang en vier meter breed. Midden op straat staat een lange tafel, met daaromheen een ratjetoe van stoelen. Het is iets na tieners in de ochtend als zo'n vijftien bewoners wakker worden met koffie in een wit, plastic bekertje. De weekendplannen worden doorgenomen. Een bewoonster

roept naar een buurvrouw: „Kom je een stukje taart eten, Ans?“ Zelfgebakken. Iets verderop gaan kinderen van een zelf gefabriceerde glijbaan, gemaakt van oude pallets en fruitkratten.

Langs de deuren

Volgens Ivar Pel, net als vorig jaar initiatiefnemer van de leefstraat, zijn de meeste bewoners enthousiast. Een paar dagen eerder ging hij nog langs alle deuren om de meningen te peilen. Zelf vindt hij de leefstraat vooral een uitkomst voor de kinderen in de straat – hij heeft er vier. „Het is fijn dat ze nu gewoon naar buiten kunnen, zonder dat ze gevaar lopen.“

Twintig parkeerplekken zijn voor de leefstraat tijdelijk opgeheven. Bewoners kunnen hun auto kwijt aan de randen van de straat, of anders een of twee straten verderop. Door de vakantietijd zijn daar meer plekken vrij.

Ton Bakker, die al ruim 35 jaar in de Concordiastraat woont, loopt achter een rollator. Toch vindt hij het geen probleem om zijn auto nu wat verderop te moeten parkeren. „Dat de kinderen op hun gemak buiten kunnen spelen, zoals ik vroeger ook kon, is toch heerlijk?“

„Door de leefstraat leer ik mijn bure

Door de leefstraat leer ik mijn bure beter kennen

Claudia Barneveld
bewoner
Concordiastraat

beter kennen”, merkt Claudia Barneveld op. Zij vindt het daardoor makkelijker geworden om hen aan te spreken. „De drem-pel om elkaar te helpen is nu ook lager. Ik zal bijvoorbeeld sneller aan de bure vragen of ik een schuurmachine kan lenen.“

Naast de Concordiastraat is er deze zomer nog één andere leefstraat in Utrecht. Een derde en een vierde plan, voor leefstraten in de Vogelenbuurt, strandden uiteindelijk na protest van omwonenden. Die vreesden problemen met de bereikbaarheid van de wijk.

Duizend euro van de gemeente

Vorig jaar experimenteerde de gemeente voor het eerst met leefstraten. Bewoners moeten aantonen dat er voldoende steun is in de buurt en vervolgens helpt de gemeente met het afsluiten van de weg en eventueel met budget. Zo kreeg de Concordiastraat vorig jaar 2.500 euro en dit jaar 1.000 euro.

Wethouder Lot van Hooijdonk (Verkeer en Milieu, GroenLinks) hoopt zo mensen aan het denken te zetten over de rol van mobiliteit: „Het is volgens mij goed als we onszelf afvragen of we diep in ons hart zoveel ruimte kwijt willen zijn aan ver-

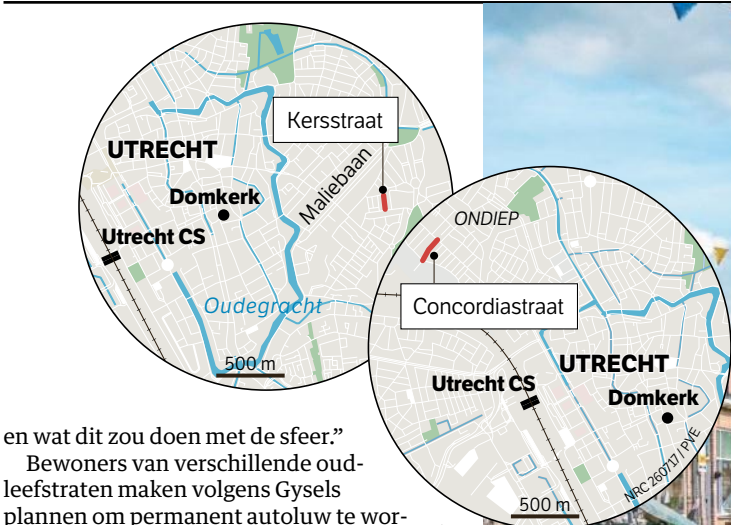
keer.“ Als het aan haar ligt, worden meer

straten permanent autoloos of autoluw. Dat levert volgens de wethouder een hogere levenskwaliteit op. Daarmee zijn de leefstraten ook een uithangbord voor de lokale verkeersvisie.

De Duifstraat in de Vogelenbuurt was afgelopen zomer de eerste Utrechtse leefstraat. Parkeren deden bewoners tijdens die zeven weken in een vlakbij gelegen parkeergarage. Daar was genoeg plek over. Volgens initiatiefnemer José Besse-link zijn veel mensen in de Duifstraat nu bewuster bezig met autogebruik: „Zo zijn meer bure gaan autodelen.“

Behalve in Utrecht zijn er dit jaar ook leefstraten in Amsterdam, Rotterdam en Haarlem. Maar de bakermat ligt in Gent, waar de gemeente in 2012 aan haar inwoners vroeg om na te denken over initiatieven op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Daarop werd de stichting Lab van Troje opgericht, en een jaar later waren de eerste twee leefstraten een feit. Inmiddels staat de teller op 51. Ongeveer de helft van de straten deed meerdere keren mee.

Een belangrijke inspiratiebron was de opzet van vakantieparken, vertelt Dries Gysels, een van de geestelijke vaders. „We wilden onderzoeken of parkeren op afstand ook zou werken in normale straten



en wat dit zou doen met de sfeer.“

Bewoners van verschillende oud-leefstraten maken volgens Gysels plannen om permanent autoluw te worden. Sommige mensen parkeren hun auto nog steeds verderop, ook al is hun straat allang geen leefstraat meer.

Parkeren bij de supermarkt

Parkeren deden de bewoners van de Gentse leefstraten de afgelopen jaren bijvoorbeeld bij supermarkten of op lege schoolpleinen. Omliggende straten werden zo min mogelijk belast, zegt Gysels: „Anders heb je ruzie nog voordat het begonnen is.“ Een supermarktketen sponsorde elektrische fietsen, zodat de bewoners daarmee naar hun auto konden rijden.

Door het verbannen van de auto ontstond ruimte voor ontmoeting. „Ouderen werden achter hun raam weggetrokken, schuchtere mensen ontdooiden en ook nieuwkomers maakten kennis met hun bure“, vertelt Gysels enthousiast. Iemand vertelde hem dat zijn thuis veel groter was geworden: daar hoorde nu ook de straat bij.

Ook volgens socioloog Yves De Weerdt, gespecialiseerd in duurzame stadsontwikkeling en verbonden aan het Vlaamse onderzoeksinstituut VITO, hebben leefstraten een positief effect op de sociale cohesie. In opdracht van de gemeente Gent deed hij in 2015 onderzoek naar de leefstraten. „Het begint ermee dat bewoners samen beslissen over de inrichting van hun leefstraat en het meeste zelf moeten regelen“, zegt De Weerdt. Daardoor raken mensen volgens hem al snel met elkaar in gesprek.

De Weerdt zag een groot onderling vertrouwen: „Ik vond het fascinerend om te merken dat bewoners hun straat steeds meer als hun privéruimte begonnen te beschouwen. Ze lieten hun laptop of telefoon steeds vaker onbeheerd achter.“ Conflicten tussen bure, die eerder achter de gevels bleven broeien, werden in de leefstraten opgelost: „De noodzaak was groter geworden.“ Een bewoonster maakte van haar garage, waar altijd haar auto stond, een ontmoetingsruimte voor de mensen uit de buurt. Ook zag De Weerdt in verschillende leefstraten een deeleconomie ontstaan, om bijvoorbeeld gereedschap te uit te wisselen.

Radicale verandering

Terug naar de Utrechtse Concordiastraat. In een achtertuin zit een man die liever anoniem wil blijven en deze ochtend zeker géén taartje gaat halen bij zijn bure. Naast hem ligt een map met correspondentie tussen hem en de gemeente. Net als vorig jaar heeft hij bezwaar gemaakt tegen de leefstraat. De bewoner benadrukt dat hij voor maatregelen tegen doorgaand verkeer is. „Maar de leefstraat vonden mijn vrouw en ik meteen een slecht idee. De gemeente heeft de auto liever niet in de stad, maar gebruikt hem wel als melkkoe. We betalen voor een parkeervergunning en ook nog eens wegenbelasting. Daarom willen we zeker weten dat we onze auto voor de deur kunnen zetten.“

In de praktijk kan hij zijn auto gewoon voor zijn huis parkeren: net als vorig jaar is rekening gehouden met zijn bezwaren. „Maar geheid dat ze straks zeggen dat de leefstraat een groot succes was en dat volgend jaar de hele straat op slot gaat.“

De man voelt zich niet gehoord door de gemeente en heeft „het gevoel dat een paar mensen in de straat de boel aan het overnemen zijn“. In april verspreide initiatiefnemer Ivar Pel onder de 61 huishoudens in de straat een enquête. Belangrijkste vraag: willen jullie opnieuw een leef-



straat? Hierop kwamen slechts zestien reacties, waarvan veertien positief. „Dat is dus helemaal niet representatief“, zegt de bewoner. „Maar de boodschap aan de gemeente was: de straat is overwegend positief. Dat voelt onrechtvaardig.“

De woordvoerder van wethouder Van Hooijdonk benadrukt dat de bewoners in mei nogmaals een brief kregen, met daar-in de uitslag van de enquête. Hierna konden bewoners ook nog hun mening ge-

ven. Initiatiefnemer Pel zegt desgevraagd dat hij achteraf gezien meer moeite had moeten doen om het draagvlak te meten.

Het is een leerzame casus, vindt Dries Gysels uit Gent. Want wil een leefstraat een succes worden, dan moet je volgens hem iedereen meekrijgen. „Dit project gaat over vertrouwen in de overheid en in elkaar.“ Gemeenten moeten volgens hem voldoende menskracht hebben om initiatieven te begeleiden. „Initiatiefnemers

moeten op hun beurt naar iedereen luisteren en niets door de strot drukken.“ Leefstraten gaan over een radicale verandering van de openbare ruimte: „Het is niet zomaar een leuk projectje.“

In Gent zijn er dit jaar geen leefstraten; de pioniers van Lab van Troje richten zich nu op de rest van Europa. „We helpen momenteel met de organisatie van leefstraten in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Italië en Kroatië“, zegt Gysels.

De Utrechtse Concordiastraat

is drie weken een speelveld voor kinderen. „Geheid dat ze straks zeggen dat het een succes was.“

FOTO'S JORIS VAN GENNIP