

Aan: de Gemeenteraad

Behandeld door Marijn Kik
Doorkiesnummer 030 - 286 3745
E-mail marijn.kik@utrecht.nl
Bijlage(n) Onderaan bijgevoegd
Uw kenmerk
Uw brief van

Datum 22 maart 2017
Ons kenmerk 4323510/1703131716-MK
Onderwerp Evaluatie leefstraten

Verzonden
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

Met deze brief informeren wij u over de evaluatie van de leefstraten van afgelopen zomer en de vervolgaanpak.

Terugblik

In de zomer van 2016 zijn er op initiatief van bewoners in Utrecht twee leefstraten geweest, bij wijze van pilot. Het ging om de Duifstraat in Noordoost en de Concordiastraat in Noordwest. In de leefstraten kregen bewoners de kans om hun straat naar eigen wensen in te richten. De leefstraat in de Duifstraat heeft 7 weken geduurd en die in de Concordiastraat 3 weken. Na afloop hebben we de pilot geëvalueerd. De reacties en effecten van de Utrechtse leefstraten in 2016 waren overwegend positief. De pilot hebben wij daarom als leerzaam en succesvol ervaren. De initiatiefnemers zijn enthousiast, de omwonenden zijn ermee bekend en het draagvlak is overwegend goed, ondanks dat er ook kritische geluiden zijn geweest. Voor de details van de evaluatie verwijzen wij u naar de bijlage achteraan deze brief.

Doel van de leefstraten

Een leefstraat draagt bij aan een stad die we samen maken met de bewoners waarbij op een andere manier invulling wordt gegeven aan het gebruik van de openbare ruimte. Meer ruimte voor spelen, verblijven en ontmoeten en het maken van duurzame mobiliteitskeuzen zoals autodelen en fietsen zijn belangrijke ingrediënten of gevolgen van een leefstraat. Het heeft een positief effect op de sociale cohesie in een straat of buurt. Het gesprek in de straat of buurt komt op gang over wat bewoners met hun omgeving willen en welke keuzes mogelijk zijn in de openbare ruimte t.a.v. verkeers- en verblijfsruimte. In de gemeente Gent in België is al veel ervaring opgedaan met leefstraten. Hieruit blijkt dat de leefstraten het gesprek over andere inrichting op gang kan brengen en dat er een olievlekwerking uitgaat van de leefstraten, die voor draagvlak zorgen voor structurele veranderingen. De leefstraat past binnen de doelstellingen van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen waarin

we de gebruiker meer centraal stellen en werken aan een leefbare balans van mobiliteit en een aantrekkelijke openbare ruimte met meer verblijfskwaliteit.

Vervolg

Op basis van de uitkomsten van de evaluatie maakt de gemeente het dit jaar weer mogelijk voor bewoners om een leefstraat te organiseren. Het initiatief daarvoor laten we bij de bewoners. De gemeente, waaronder de wijkbureaus, helpen bij de bekendmaking en het toetsen van de initiatieven aan de volgende randvoorwaarden:

1. De straat die als leefstraat wordt aangevraagd mag geen drukke ontsluitingsstraat zijn of hoofdzakelijk worden gebruikt als doorgaande weg.
2. De buurt dient goed bereikbaar te blijven met de fiets.
3. De buurt dient goed bereikbaar te blijven met de auto voor bestemmingsverkeer.
4. Parkeren moet mogelijk blijven voor omwonenden van de leefstraat in de omgeving.
5. De hele buurt moet toegankelijk blijven voor nood- en hulpdiensten.
6. Het is een tijdelijk project met een duidelijke begin- en einddatum.
7. Rustige periode: om grote verkeerdruk te voorkomen vindt de leefstraat zo veel mogelijk plaats in de zomervakantie (mensen op vakantie, minder parkeerdruk, minder verkeer, minder forenzen).
8. De communicatie van de initiatiefnemers over de leefstraat moet duidelijk zijn naar straat en omgeving (doel communicatie: draagvlak creëren en informeren).
9. De initiatiefnemers hebben een uitgewerkt plan hoe ze met mobiliteit (autodelen, fietsen etc.) omgaan en het gesprek aan gaan in de periode van de leefstraat.

De genoemde randvoorwaarden zijn op basis van de ervaringen in 2016 aangescherpt.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage: Resultaten evaluatie leefstraten 2016

Tijdens de pilot leefstraten kregen bewoners de kans om hun straat naar eigen wensen in te richten. Na afloop van de leefstraten hebben er verschillende evaluaties plaatsgevonden. De gemeente heeft evaluatiegesprekken gevoerd met de initiatiefnemers van zowel de Duifstraat als van de Concordiastraat. Verder is er geëvalueerd met de omgeving van de leefstraten. Zoals hieronder is te lezen waren de reacties en eerste effecten positief en adviseren we om door te gaan met de leefstraten.

Evaluatie met initiatiefnemers: veel enthousiasme

De initiatiefnemers van beide straten concluderen dat ze het heel leuk hebben gevonden om van hun straat een leefstraat te maken. Ze hebben hun mede–straatbewoners beter leren kennen en er heerste een ontspannen sfeer. Ook na afloop van de leefstraat blijft het contact hecht. Het heeft de initiatiefnemers in beide straten wel heel veel tijd gekost om de leefstraat te organiseren. Met name de Duifstraat in de Vogelenbuurt was een ingerichte leefstraat met picknicktafels en –banken, zitjes, speeltoestellen en een zandbak. Ondanks bepaalde kritiek op de leefstraat uit de omliggende buurt hebben zich weinig incidenten voorgedaan. De leefstraat in de Duifstraat was gericht op zowel kinderen als volwassenen. De leefstraat in de Concordiastraat was vooral gericht op kinderen.

Evaluatie omwonenden: bekendheid en draagvlak zijn overwegend goed

Na afloop van de leefstraten zijn omwonenden telefonisch benaderd door Desan Research Solution en gevraagd naar hun ervaringen met de leefstraten. Er zijn in totaal 119 telefonische gesprekken gevoerd. 89 gesprekken in en rondom de Duifstraat en 30 gesprekken in en rondom de Concordiastraat. Bijna iedereen was bekend met het project (92%), van hen keek ruim de helft (56%) positief terug op de leefstraten en een vijfde (21%) negatief. Bijna twee derde (64%) gaf aan dat men het positief zou vinden als er in de toekomst vaker leefstraten in de stad zouden worden georganiseerd. Meer dan een kwart (28%) zegt ook zelf wel een leefstraat te willen organiseren. Ook zouden sommigen mee willen werken als iemand anders het zou organiseren (17%). Tijdens de leefstraat wordt de straat autoluw gemaakt. Er is geen noemenswaardige verkeer– of parkeeroverlast geweest in de omgeving. Het helpt dat de straten normaal gesproken al redelijk verkeersluw zijn en dat er voldoende parkeerruimte in de omgeving of specifiek voor de Duifstraat in parkeergarage Grifhoek was. Ook is de rustige zomerperiode van invloed geweest. Er zijn dan ook geen noemenswaardige problemen ontstaan.

Uit de enquête blijkt dat mensen die elke dag autorijden minder positief over de leefstraat in zijn algemeenheid zijn dan mensen die weinig autorijden. Wanneer deze mensen die elke dag rijden wordt gevraagd om in hun eigen straat een leefstraat te organiseren dan verschilt hun enthousiasme (of gebrek daaraan) niet met de mensen die weinig autorijden.

Evaluatie omwonenden: voorzichtige effecten op autogebruik en gesprekken daarover

Volgens ruim een derde (39%) heeft de leefstraat geleid tot gesprekken over mobiliteit of het gebruik van de straat. Dit was vooral in de Vogelenbuurt het geval. Zo kwam het onderwerp parkeren geregeld ter sprake. Sommige mensen geven aan minder vaak de auto te hebben gebruikt in de periode van de leefstraat. Er zijn concrete initiatieven ontstaan zoals vaker onderling carpoolen of het delen van auto's en bakfietsen.

Evaluatie rol gemeente: heldere rolverdeling en inhoudelijke randvoorwaarden zijn belangrijk.

In de pilotfase is veel geleerd over hoe om te gaan met het bewonersinitiatief en de rol van de gemeente. Wat goed heeft gewerkt zijn de gemeentelijk randvoorwaarden die zijn opgesteld (straat mag geen drukke ontsluitingsweg zijn; buurt moet goed bereikbaar blijven voor fiets; parkeren moet worden opgelost, etc.). Het was bij de pilots soms nog lastig om het initiatief volledig bij de bewoners te laten. Naarmate de rolverdeling meer helder is, zal dit makkelijker gaan. Dit is een aandachtspunt voor het vervolg. Voor de randvoorwaarden en communicatiestrategie is een checklist gemaakt.