

Utrecht 15 februari 2021

Reactie van Solgu & Cosbo naar aanleiding van voorstel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'

Allereerst doet het ons goed dat alle partijen voortdurend aandacht vragen voor toegankelijkheid voor voetgangers. Wat wij lastig vinden is dat de voetganger in conflict situaties het onderspit delft. Wij zien beleidsvoornemens met meer ruimte voor de voetganger. Met als resultaat: Extra brede voetpaden met parkeerstroken voor auto's, laad- en losstroken voor vrachtauto's, terrassen, bomen enz. We zien ook dat deze parkeerplaatsen op de stoep voor vrachtauto's en personenauto's veel meer ruimte innemen dan de reguliere parkeerhavens. Er ontstaan overal conflicten met de ruimte die voetgangers nodig hebben. In de wijk Ondiep is parkeren op stoep al een aantal jaren ingevoerd. Vanaf de oplevering monitoren wij de situatie en we zien dat de auto's letterlijk alle ruimte hebben ingenomen en dat er veel auto's buiten en over de aangeduide parkeerstroken parkeren. Dagelijks staan er auto's bovenop en voor opritten voor rolstoelgebruikers. Omdat parkeren op de stoep steeds gewoner wordt zien we ook dat smalle trottoirs geblokkeerd worden door auto's, terwijl een auto hier helemaal niet mag parkeren. Hoogstwaarschijnlijk zijn de meeste automobilisten zich niet bewust dat ze iets doen dat niet de bedoeling is. De inrichting is kennelijk voor veel automobilisten onduidelijk. Terwijl in oude wijken met parkeerhavens automobilisten wel goed parkeren.



Ons standpunt is dat de inrichting zo vanzelfsprekend moet zijn, dat weggebruikers begrijpen wat de bedoeling is en zich ook zo gedragen. De noodzaak van handhaven moet ten alle tijden worden voorkomen. Enerzijds omdat de meeste mensen van goede wil zijn en eerder een pluim verdienen, anderzijds omdat er eerlijk gezegd geen capaciteit is om te handhaven.

N.a.v. punt 1

Op verzoek van de gemeente Utrecht is, naar aanleiding van de herinrichting van de Mariaplaats, 1,5 vrije doorgang als wenselijk minimum opgenomen in de richtlijn 'Voetpaden voor iedereen'¹ (wijzigingsdatum 22-09-2016). In principe is het geweldig als 1,5 m als minimum wordt vastgesteld, maar dit is niet overal realistisch. Wanneer de smalle voetpaden in Oog in Al worden verbreed naar 1,5 m is er vervolgens voor de helft van de auto's geen parkeerruimte. Wij zien nu al, dat in deze smalle straten veel auto's half op de stoep parkeren, waardoor er helemaal geen ruimte is voor voetgangers met of zonder beperking. 1,5 m vrije doorgang is een mooie wens, maar voor onze achterban heeft het handhaven van de minimale vrije doorgang van 90 cm prioriteit. Denk aan lantaarnpalen, bomenkransen, laad- en losplaatsen, parkeerplaatsen voor fietsen enz. Zelfs bij de nieuwe inrichtingen van Voorstraat, Witte Vrouwenstraat en Lange Nieuwstraat zien we dit voortdurend fout gaan. **Nieuwe criteria zijn mooi maar het handhaven van bestaande afspraken heeft voor ons voorrang !**



¹ Voetpaden voor iedereen is de richtlijn voor toegankelijkheid waar het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht zich op baseert

N.a.v. punt 2

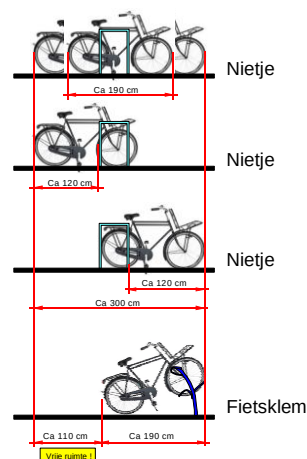
Op het gebied van uitstallingen van winkeliers zouden wij graag een duidelijker beleid willen zien. In de nieuwe bestratingen zoals bijvoorbeeld de Voorstraat en de Witte Vrouwenstraat is naast de ruimte voor de voetganger een functiestrook voor obstakels als auto's, bomen, terrassen enz opgenomen. Toch zien we dat winkeliers de voetgangers zone opnieuw gebruiken voor uitstallen en reclameborden. De vrije doorgang gaat met dit dubbele beleid ten gronde, daar was de functiestrook voor bedoeld !



N.a.v. punt 3

We zien dat fietsklemmen vervangen worden door fietsnietjes terwijl de geparkeerde fietsen bij fietsnietjes ca 1,5 x zoveel ruimte in nemen. Ook zien we dat fietsparkeerplaatsen niet zijn ingericht op afwijkende fietsen, daardoor ontstaan er met name in de oude wijken met jonge gezinnen problemen rond het parkeren van bijvoorbeeld bakfietsen.

Bij de herinrichting van straten is er extra aandacht voor nodig voor verschillende type fietsen, juist om handhaven te voorkomen !



N.a.v. punt 4, 5, 6, 7 en 8

Wij zijn het helemaal eens dat er in de stad plekken zijn waar, voor een gegarandeerde doorgang voor voetgangers te weinig ruimte is, wanneer er ook fietsen worden geparkeerd. Hier mag streng worden gehandhaafd ! Deze handhaving moet ook op uitgaanstijden plaats vinden, omdat wij ervaren dat grote delen van de binnenstad dan volledig geblokkeerd worden door fietsen die overal op smalle trottoirs worden geparkeerd. Maar nogmaals:

De huidige inrichting van de openbare ruimte laat veel te wensen over en moet zo zijn dat handhaving niet of nauwelijks nodig is !

Namens het Solgu en het Cosbo

1. 1,5 vrije doorgang als minimum vaststellen is ok
Wanneer in bestaande situaties 1,5 m niet beschikbaar is dient er een harde eis gesteld te worden dat een vrije doorgang van 0,9 m het minimum is en dat dat prioriteit heeft boven parkeerruimte van fietsen, straatmeubilair, lantaarnpalen, verkeersborden, verkeerslichten en gevelgroen.
2. In het bovenstaande geval kan bij smalle straten buiten het centrum ook een markering bij bijvoorbeeld fietsklemmen, wenselijk zijn. Denk aan de Looierstraat (een smalle straat met zeer veel gestalde fietsen en diverse bakfietsen). Hier is wel aandacht voor extra fietsstallingen maar geen aandacht voor de bakfietsen. Dat gaat betekenen dat deze ver buiten de fietsklemmen worden gestald en de doorgang regelmatig wordt geblokkeerd.... Een markering hoe ver een fiets gestald mag worden is dan van belang.
3. Vergeet niet dat er aan geveltuinen en boomkransen ook eisen moeten worden gesteld.
De gemeente is volop aan het vergroenen, maar de planten groeien vervolgens ver over het pad. Je ziet dat men wel rekening houdt dat de bestrating (tegels) 0,9 m breed zijn, maar men vergeet dat er 0,3 a 0,6 m af gaat door overhangend groen.
4. De regel dat opstellen maximaal 1 m buiten de gevel moeten worden geplaatst zou ik anders willen stellen. Het gaat altijd om de vrije doorgang en vaak heeft een vrije doorgang naast een gevel de voorkeur (omdat de gevel een natuurlijke gidslijn vormt voor blinden en slechtzienden). In dat geval willen wij de opstellen juist minimaal op 1,5 m van de gevel! Goede voorbeelden zijn de inrichting van het Vredenburg (gevel van TivoliVredenburg), De Mariaplaats (verlengde van de Mariastraat).
5. Wij kunnen ons in dit plan vinden, zij het dat het alleen uitvoerbaar is wanneer het ook gehandhaafd wordt. Wij raden aan om de maatregelen in het plan zo aan te passen, dat deze zoveel mogelijk voor vooral fietsers vanzelfsprekend zijn en zo min mogelijk handhaving behoeven.

Job Haug

