Gemeente Utrecht

Initiatiefvoorstel aan de gemeenteraad

Utrecht onbeperkt toegankelijk

Beleidsvelden	Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte en Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen
Kenmerk	8274429/03
Vergaderdatum Raad	10 maart 2022
Geheim	Nee

Raadsleden De Pagter en Gilissen stellen de raad voor te besluiten:

1. Als ontwerpprincipe bij de (her-)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een toegankelijkheidsnorm voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is en dat hier slechts gemotiveerd van kan worden afgeweken.

2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.

3. Voor de uitstallingen in de Binnenstad te kiezen voor een gedifferentieerde aanpak waarbij rekening wordt gehouden met het bijzondere karakter van het gebied binnen de Singels.

~~2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen en voor de Binnenstad te kiezen voor een gedifferentieerde aanpak waarbij rekening wordt gehouden met het bijzondere karakter van het gebied binnen de singels.~~

~~3.~~4. In de algemene plaatselijke verordening (APV) een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om handhavend op te treden tegen overhangend of hinderlijk groen.

~~4.~~5. Het ~~De gewijzigde "Verordening~~besluit~~-~~ tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 ~~tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk"~~ vast te stellen.

~~5.~~6. Het college op te dragen een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen op het Jaarbeursplein en omgeving.

De raadsleden,

Marijn de Pagter Dimitri Gilissen

Gemeente Utrecht

Samenvatting

Onze stad lijkt is niet zo toegankelijk als je misschien zou denken. Iemand die goed ter been is vindt ook als het drukker is en er barrières in de openbare ruimte staan wel zijn of haar weg. Voor mensen voor wie dat niet geldt is het vaak veel lastiger. Denk hierbij aan mensen met een beperking, ouderen of kinderen. Dan kan een verkeerd geplaatste uitstalling of fiets, bankje, terras of geveltuintje opeens een niet te nemen hindernis zijn. Om Utrecht ook voor deze groepen toegankelijk te maken en te houden stellen de initiatiefnemers voor de gemeentebrede norm voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte scherper te gaan hanteren en slechts gemotiveerd hiervan af te wijken.

Verder stellen we voor als – stok achter de deur – een mogelijkheid op te nemen in de APV om op kunnen treden tegen groen of andere blokkades die de vrije doorgang beperken en draagt dit voorstel het college op om een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen op het Jaarbeursplein. Op basis hiervan kunnen lessen worden getrokken en nagegaan of het huidige handhavingskader in de APV effectief is.

Context

Aanleiding

Jaarlijks vindt in oktober de ‘Week van de toegankelijkheid’ plaats. Tijdens deze week wordt aandacht gevraagd voor het thema toegankelijkheid, met als doel het vergroten van bewustzijn en het zetten van stappen richting een toegankelijke samenleving voor iedereen. Dat doel onderschrijven de initiatiefnemers: wij willen dat Utrecht een gemeente wordt die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Doel van het VN-verdrag handicap is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Toegankelijkheid is een belangrijk grondbeginsel van het verdrag.

In juni 2020 heeft de Utrechtse gemeenteraad de Agenda en het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ vastgesteld, waarin de ambities voor de komende jaren worden geschetst. Jaarlijks wordt ook de Utrechtse Toegankelijkheidsprijs uitgereikt waarmee de gemeente Utrecht initiatieven die een bijdrage leveren aan het vergroten van toegankelijkheid in het zonnetje zet. In 2020 was Stichting Vrienden van De Roef winnaar van de prijs, de jaren daarvoor vielen o.a. de Voedseltuin Overvecht, Stichting Appeltaartconcerten en Harmonieorkest Vleuten in de prijzen.

De openbare ruimte in Utrecht is schaars, met name rond het Centraal Station en in de oude binnenstad. Dat brengt uitdagingen met zich mee over het verdelen van deze schaarse openbare ruimte: waar kun je je fiets of auto parkeren? Waar kan een ondernemer zijn terras of een uitstalling plaatsen? En vooral: hoe blijft de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen, in het bijzonder voor mensen met een beperking?

We kijken naar toegankelijkheid als een brede maatschappelijke opgave, zowel fysiek als sociaal. Om Utrecht steeds wat meer toegankelijk te maken hebben we onze ogen voor dit initiatief gericht op het vraagstuk van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit hebben we gedaan door de ogen van gebruikers met daarbij in het bijzonder aandacht voor mensen met een beperking. We komen tot de conclusie dat er nog regelmatig ‘barrières’ in het straatbeeld te vinden zijn. In dit voorstel introduceren we een gemeentebrede norm die de minimale eis voor fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte vastlegt. Ook introduceren we een instrumentarium om te kunnen handhaven op deze norm.

Beoogd effect

We willen graag dat Utrecht toegankelijk wordt en blijft voor iedereen. Het doel van de initiatiefnemers is dat een vrije doorgang van 1,5 meter ~~de standaard wordt~~als uitgangspunt wordt gekozen bij het ontwerp van de openbare ruimte – en dat hier alleen gemotiveerd kan worden afgeweken.

Eerdere besluitvorming en relevante stukken

In chronologische volgorde zijn de volgende besluiten, moties en raadsbrieven van belang.

- Ten aanzien van het plaatsen van fietsen in de openbare ruimte verzocht de raad op 29 juni 2006 om bij het fietsverwijderingsregime te werken met een onderscheid tussen ‘gevaarlijk’ en ‘hinderlijk’ gestalde fietsen.
- Ten aanzien van uitstallingen informeerde het college de raad op 29 januari 2008 dat handhaving van uitstallingen in de binnenstad alleen zal worden voortgezet in “aperte gevallen” (*commissiebrief 29 januari 2008, kenmerk 08.021650, niet online raadpleegbaar*)
- Op 1 december 2009 stelde het college de Regels Uitstallingen Utrecht vast.
- Op 28 maart 2013 stelde de raad de Nota Stallen en Parkeren vast, waarin handhaving op zowel gevaarlijk als hinderlijk gestalde fietsen werd geïntensiveerd. Dit handhavingsbeleid is eind 2013 of begin 2014 aangepast, zoals blijkt uit een raadsbrief van 14 juli 2014.
- Op 30 juni 2016 stemde de raad in met het meerjarenperspectief bereikbaarheid 2016, waarin onder andere was opgenomen op termijn te handhaven op hinderlijk fietsparkeren in gebieden waar voldoende stallingsruimte beschikbaar is. Op dezelfde datum stemde de raad in met “amendement” A27, waarin het college werd opgedragen niet te handhaven op hinderlijk gestalde fietsen en jaarlijks te evalueren of het aantal hinderlijk gestalde fietsen is verminderd.
- Op 22 december 2016 stemde de raad in met de kadernota kwaliteit openbare ruimte
- Op 8 maart 2018 stemde de raad onder andere in met het Terrassenreglement, waarin regels over de vrije doorgang bij terrassen zijn opgenomen.
- Op 29 februari 2020 ontving de raad een brief over het starten van een proef waarbij handhavend wordt opgetreden tegen (brom/snor)fietsen die op invalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen staan.
- Op 18 juni 2020 stemde de raad in met het Raadsvoorstel Agenda en Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’
- De raad nam bij de behandeling van het Meerjarenperspectief Ruimte 2020 kennis van de Fietsparkeerbalans 2019.

Huidige situatie

De nalevering van de Utrechtse norm voor toegankelijkheid kan scherper en beter

In het Handboek Openbare Ruimte wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van de openbare ruimte, maar de praktijk leert dat toegankelijkheid regelmatig als laatste aan bod komt bij de inrichting van de openbare ruimte. Wij willen dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte als uitgangspunt aan het begin van het ontwerp van de openbare ruimte wordt gehanteerd, in plaats van als sluitstuk. Voor uitstallingen en terrassen bestaat wel een duidelijke norm. In de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement 2018 is een norm van 1,50 meter opgenomen.

Wat zijn de regels voor uitstallingen?

Het college stelt regels voor uitstallingen, zoals reclameborden. Deze regels zijn vastgelegd in de Regels uitstallingen Utrecht. Daarin staat onder andere het volgende:

1. een uitstalling mag maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst; én
2. er moet tenminste 1,50 meter van de stoep[1] beschikbaar blijven.

Verder staat er in de regels dat er geen enkele uitstalling mag worden geplaatst binnen het gebied dat wordt begrensd door de Singels. Dat is opvallend. Iedereen die zich wel eens in de Binnenstad begeeft, weet dat dit verbod in de praktijk niet wordt gehandhaafd.[2] De uitstallingen worden sinds 2008 gedoogd, nadat handhaving op het verbod tot opschudding had geleid. Het college handhaaft alleen in “*aperte gevallen (veiligheid en bruikbaarheid van de weg)*”.

De initiatiefnemers vinden het goed dat uitstallingen in de binnenstad worden gedoogd, maar constateren ook dat de regels door dit gedoogbeleid onduidelijk zijn geworden. Wij doen daarom de suggestie aan het college om de Regels Uitstallingen aan te passen en een algemeen kader te hanteren voor het plaatsen van stallingen in de Binnenstad, zoals in de rest van de stad. Dat komt de

[1] Officieel: het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg.
[2] Het verbod wordt nu tijdelijk wel gehandhaafd in verband met de coronamaatregelen.

toegankelijkheid ten goede en zorgt voor duidelijkheid voor ondernemers. Het bijzondere karakter van het gebied binnen de Singels rechtvaardigt een gedifferentieerde regeling, waarbij naar oordeel van de initiatiefnemers ruimte is voor profielen (die per buurt/kwartier/straat kunnen verschillen).

Dit is uitdrukkelijk een suggestie; het college is eventueel aan zet om nieuwe regels vast te stellen. Het ligt voor de hand de aanpassing van de regels nader te bespreken met maatschappelijke partners, zoals CMU, ACO en SOLGU. In voorbereiding op dit initiatiefvoorstel hebben de initiatiefnemers ook met deze en andere partners gesproken.

De regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen zijn niet altijd duidelijk

Op diverse plaatsen in Utrecht zijn de regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen onduidelijk. Zo staat er op veel plaatsen in de stad het verkeersbord E3 (verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen). Toch zijn daar vrijwel altijd fietsen en bromfietsen geparkeerd.



Verkeersbord E3 op Hollandse Toren, achter TivoliVredenburg.

Handhaven van het verkeersbord E3 is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete[3]. Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen.[4]

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk. Het is namelijk bijna nooit bekend wie de eigenaar van de fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van “heterdaad”.

Fietsen kunnen dus niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Bromfietsen

Overigens kan bij bromfietsen wel altijd een boete worden opgelegd op grond van verkeersbord E3, omdat een brommer een kenteken heeft en er op kenteken kan worden bekeurd. Toch staan er ook regelmatig brommers geparkeerd op deze plaatsen. Er lijkt weinig te worden gehandhaafd.

Hoe zit het met handhaving op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen?

In de APV zijn diverse algemene verboden opgenomen omtrent het plaatsen van fietsen en bromfietsen. Het is in de hele gemeente verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig te stallen als daardoor:

a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat; of
d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.

De gemeente Utrecht handhaaft niet altijd op deze verboden. In de uitvoering bestaat sinds 2006 een onderscheid tussen “gevaarlijk” en “hinderlijk” gestalde fietsen. Dit onderscheid bestaat uitdrukkelijk niet in de APV.

---

[3] Deze boete bedraagt op dit moment €35,- voor fietsen en €65,- voor bromfietsen (*Feitenboekje 2020*)
[4] Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet

Politieke context

De handhaving op *hinderlijk* gestalde fietsen is al jaren politiek gevoelig. De meerderheid van de gemeenteraad is van mening dat niet (generiek) op hinderlijk gestalde fietsen moet worden gehandhaafd. Met dit voorstel wordt dat besluit uitdrukkelijk niet teruggedraaid.

Wel constateren wij dat er een grijs gebied bestaat tussen *gevaarlijk* en *hinderlijk* gestalde fietsen. Het is voor inwoners, handhavers en ook raadsleden niet duidelijk wanneer een fiets precies *hinderlijk* en wanneer deze *gevaarlijk* is gestald. Mede daarom stellen we in het belang van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor dat het college een proef start om te handhaven op verkeerd gestalde fietsen op het Jaarbeursplein. Op basis daarvan kunnen we lessen trekken en bepalen of de huidige bepalingen in de APV voldoende zijn. Handhaven op het Jaarbeursplein kan binnen het bestaande budget.

Overigens moet handhaven natuurlijk altijd gezien worden als sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen. Met waarschuwingen in de openbare ruimte en het vergroten van bewustwording kan hopelijk al veel worden bereikt.

Er is voldoende ruimte in stallingen rondom het station

De suggestie voor handhaven op het Jaarbeursplein is gekozen omdat er in de omgeving van het Jaarbeursplein voldoende stallingsruimte is. De afgelopen jaren heeft Utrecht veel geïnvesteerd in bereikbaarheid voor de fiets. Een voorbeeld daarvan is het bouwen van (tien)duizenden fietsenstallingen in het stationsgebied en de binnenstad. De eerste 24 uur is het stallen van de fiets gratis.

Uit de Fietsparkeerbalans 2019 blijkt dat er in het Stationsgebied voldoende fietsenstallingen zijn. Gemiddeld zijn bijna 7.000 fietsenstallingen vrij in het stationsgebied. Ook op piekmomenten is er voldoende stallingsruimte. Een meting op een dinsdag in november 2019 tussen 10 en 12 uur wees bijvoorbeeld uit dat ongeveer 20% van de beschikbare stallingen vrij was.[5]

Ondanks dat er veel ruimte is in inpandige stallingen bij het station, staan op veel stoepen en weggedeelten rondom het station fietsen geparkeerd. Niet zelden beperken deze fietsen de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de bijlage bij dit voorstel hebben wij een aantal voorbeelden uiteengezet.

Vergelijking met andere G4-gemeenten

In voorbereiding op dit voorstel is navraag gedaan bij de andere G4-gemeenten over hun beleid rondom het parkeren van fietsen en brommers. Amsterdam, Rotterdam én Den Haag hebben een bepaling in de APV opgenomen waarin staat dat het college gebieden kan aanwijzen waar het verboden is om fietsen buiten de daartoe bestemde voorzieningen te plaatsen. Amsterdam en Rotterdam maken daarvan actief gebruik, Den Haag alleen als tijdelijke maatregel bij bijvoorbeeld Prinsjesdag of wegwerkzaamheden.

Amsterdam

In Amsterdam zijn gebieden aangewezen rond alle stations, aan- of afmeerplaatsen en drukke plaatsen (zoals rond het Rembrandtplein, Leidseplein, etc.). Verkeerd gestalde fietsen worden na 1 uur verwijderd en naar het Fietsdepot gebracht. Bij een onveilige situatie, bijvoorbeeld als een fiets een nooduitgang blokkeert, kan de gemeente Amsterdam de fiets direct (zonder waarschuwing) weghalen.

Rotterdam

In Rotterdam zijn de gebieden rond de stations aangewezen als plaatsen waar je je fiets alleen in de stallingen, fietsenrekken of andere aangegeven plaatsen mag parkeren. Er zijn duidelijke (brom)fietsparkeerzones ingericht. (Brom)fietsen en scooters die geheel of gedeeltelijk buiten de parkeerzone staan, worden zonder waarschuwing verwijderd en naar Fietspunt gebracht.

[5] Dit bleek uit ambtelijke navraag.

Gemeente Utrecht

Den Haag
In Den Haag maakt het college alleen gebruik van de bevoegdheid in de APV om gebieden aan te wijzen bij evenementen of wegwerkzaamheden. Voorafgaand aan Prinsjesdag worden fietsen bijvoorbeeld gelabeld en zo nodig weggehaald.

Belang van een onbeperkt toegankelijke stad

De vrijheid om te gaan en staan waar je wilt is een groot goed. Tegelijkertijd is dit niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. De openbare ruimte biedt soms (ongewild) een uitdaging voor mensen die minder of niet goed ter been zijn, ouderen of mensen met een beperking. Als Utrecht willen we een stad zijn die welkom is voor iedereen en waar iedereen zich thuis kan voelen. Een minimale norm introduceren voor de toegankelijkheid is dan ook niet een eindpunt maar een startpunt. Als stad maken we werk van een toegankelijke openbare ruimte. Zo zorgen we voor goede verharding waar dat nodig is, zijn er voldoende plekken (bankjes) waar mensen kunnen uitrusten en dragen we als gemeente eraan bij dat er voldoende sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.

Naast duidelijke regels over wat wel en niet mag, willen we ook een stuk bewustwording creëren dat ‘jouw fiets of uitstalling’ ook iemand anders in de weg kan staan en dat het verstandiger is om een daartoe aangewezen stalling of stallingsplek te zoeken. Als het aan ons ligt draagt de gemeente de boodschap ‘*een toegankelijke stad maak je samen*’ dan ook actief uit en worden mensen op hun gedrag aangesproken alvorens er handhavend wordt opgetreden.

Naar aanleiding van de commissiebehandeling

De initiatiefnemers hebben naar aanleiding van de commissiebehandeling van 4 maart 2021 een aantal zaken aangepast:

- Het beslispunt over 1,5 meter vrije doorgang als norm is geschrapt: de initiatiefnemers willen met deze aanpassing vooral inzetten op het hanteren van en handhaving van de norm. Afwijken kan gemotiveerd.
- De financiële gevolgen voor de twee jaar durende pilot rond het Station en het Jaarbeurs zijn verhelderd in het raadsvoorstel opgenomen.
- De initiatiefnemers kiezen er voor het onderscheid tussen hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen nu niet in de APV te verankeren, maar de evaluatie van de pilot af te wachten.
- Is een bepaling opgenomen in de APV om te kunnen handhaven op overhangend groen of overhangende voorwerpen.

De initiatiefnemers hebben naar aanleiding van de commissiebehandeling van 24 februari 2022 een aantal zaken aangepast:

- In de toelichting op beslispunt 1 is het belang van de inzet van ervaringsdeskundigen toegevoegd.
- Het doel van beslispunt 1 is verder aangescherpt
- Beslispunt 2 is aangepast en de bepaling dat er voor de Binnenstad een apart regime kan komen is als apart (nieuw) beslispunt 3 opgenomen.
- De wijziging van de APV gebeurt nu via een wijzigingsbesluit (zie bijlage 1) en voldoet aan het model dat de VNG hanteert voor het wijzigen van de APV.
- In het wijzigingsbesluit is de definitie van groen verder verduidelijkt, het woord ‘object’ is uit de tekst gehaald waardoor het artikel zich richt op vormen van beplanting.
- Tot slot is nog een aantal tekstuele/technische aanpassingen doorgevoerd.

Gemeente Utrecht

Beslispunt (referendabel)	
1	Als ontwerpprincipe bij de (her-)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een toegankelijkheidsnorm voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is en dat hier slechts gemotiveerd van kan worden afgeweken.
Argumenten	
1.1	Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen
	Vrijheid is een groot goed. Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen, ook Utrechters met een beperking.
1.2	Een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter voor voetgangers wordt geadviseerd
	Voetgangers moeten elkaar veilig kunnen passeren. In diverse openbaar raadpleegbare bronnen, zoals de uitgave “Voetpaden voor iedereen” van Bouw Advies Toegankelijkheid, wordt een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter geadviseerd.
1.3	Ruim voldoen aan minimale doorgangsbreedte van 0,90 meter
	Een persoon in een rolstoel of scootmobiel of een persoon met een kinderwagen of rollator heeft een doorgangsbreedte van zo’n 0,90 meter nodig. Het spreekt voor zich dat die doorgangsbreedte van 0,90 in de uitwerking van de norm te allen tijde beschikbaar moet zijn, ook als er straatmeubilair, groenvoorzieningen of geveltuintjes zijn geplaatst. Deze minimale doorgangsbreedte moet overigens ook in de ruimte *boven* de stoep beschikbaar zijn. Takken, bladeren of bloemen die over de vrije doorgang hangen, kunnen de toegankelijkheid belemmeren, met name voor blinden en slechtzienden.
1.4	Het uitgangspunt van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd
	De voorgestelde norm van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd. Zo bestaat dit uitgangspunt al in de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement.
1.5	Dit sluit aan bij het mobiliteitsbeleid
	In het mobiliteitsbeleid “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” is veel aandacht voor de voetganger. Toegankelijke stoepen zijn een randvoorwaarde voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers.
1.6	Ervaringsdeskundigen spelen een belangrijke rol bij het vormgeven van dit ontwerpprincipe
	Ervaringsdeskundigen en de organisaties waardoor zij vertegenwoordigd worden spelen een belangrijke rol bij het vergroten van de kennis en inzicht bij de gemeente over hoe de openbare ruime op een toegankelijke wijze kan worden ingericht. Wij stellen voor dat zij actief betrokken worden bij ambitie om Utrecht in 2036 aan het VN-verdrag handicap te laten voldoen. Daarbij kan in ieder geval worden gedacht aan het schouwen van de openbare ruimte, ervaringsgesprekken met beleidsmakers en het consulteren bij het wijzigen of aanscherpen van toegankelijkheidsbeleid.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) bevat al een norm voor de minimale

	doorgang In een aantal gemeentelijke beleidsstukken is al een toegankelijkheidsnorm geformuleerd. We zien echter dat deze in de praktijk onvoldoende wordt nageleefd. Door als raad een uitspraak te doen over deze norm denken we dat het bewustzijn toeneemt, de gemeente beter aanspreekbaar is op de handhaving van deze norm en belangrijk signaal uitgaat naar alle organisaties waarmee de gemeente samenwerkt aan de ambitie om in 2036 aan het VN-verdrag handicap te voldoen.
1.~~2~~1	Op drukke, brede wegen en pleinen is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende. Ook kunnen er (piek)momenten zijn waarop deze norm niet voldoet.
	We kiezen er bewust voor een norm van “tenminste” 1,50 meter te hanteren. Op diverse plaatsen in Utrecht is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende om de toegankelijkheid te waarborgen. Denk aan zaterdagmiddagen in delen van de Binnenstad.
1.~~3~~2	De norm van 1,50 meter betreft een minimale norm
	Waar er meer ruimte is voor een grotere vrije doorgang moet deze ook worden gecreëerd of gehandhaafd. Dit voorstel beoogt niet om plekken te verkleinen waar er meer ruimte is dan 1,50 meter.
1.~~4~~3	Niet alle wegen zijn breed genoeg of er is geen stoep
	Niet alle wegen in de gemeente zijn breed genoeg om een vrije doorgang op de stoep te realiseren van 1,50 meter, zeker niet in een monumentale stad als Utrecht. Het college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. In die gevallen kan een voorbeeld worden genomen aan de richtlijnen van de gemeente Zwolle. Ook is in diverse eeuwenoude straten niet eens sprake van een stoep (bv. Nieuwegracht). Op dergelijke plaatsen kan de vrije doorgang bij een toekomstige herinrichting mogelijk worden gemarkeerd door de kleur in de bestrating.
1.~~5~~4	In een shared space bestaat geen “*voor voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg*”
	Op plaatsen waar sprake is van een gedeelde ruimte voor verkeersgebruikers (shared space), zoals bijvoorbeeld het Domplein of de Zadelstraat, is er officieel geen voor “voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg”. Echter geldt ook daar de norm van een vrije doorgang van *tenminste* 1,50 meter.
1.~~6~~5	Straatmeubilair of groenvoorziening kan voor korte versmalling zorgen
	Op stoepen die 1,50 meter breed zijn, moeten straatmeubilair of groenvoorzieningen geplaatst kunnen worden. Voor de plaatsing daarvan kan de vrije doorgang kortstondig worden versmald tot 1,20 meter of, in het uiterste geval, 0,90 meter. Een vrije doorgang van 0,90 meter is het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen.
1.~~7~~6	Er zijn uitzonderingen denkbaar
	De norm van 1,50 meter moet uitdrukkelijk *in beginsel* worden gehanteerd. Er zijn tijdelijke uitzonderingen denkbaar, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Het college kan in dergelijke gevallen van de norm afwijken. Tegelijkertijd vinden de initiatiefnemers dat de vrije doorgang ook bij werkzaamheden zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Een steiger kan bijvoorbeeld ook zo worden opgebouwd, dat voetgangers er onderdoor kunnen lopen.
1.~~8~~7	Bewustwording is belangrijk, handhaving is sluitstuk

	Het is belangrijk om Utrechters bewust te maken van de toegankelijkheidsnorm. In sommige buurten loopt al een actie “Houd de stoep vrij!”. Handhaving van bijvoorbeeld uitstallingen of fietsen is een sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen.
Beslispunt (referendabel)	
2	Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.~~Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen en voor de Binnenstad te kiezen voor een gedifferentieerde aanpak waarbij rekening wordt gehouden met het bijzondere karakter van het gebied binnen de singels.~~
Argumenten	
2.1	Dit zorgt voor eenduidige regels voor uitstallingen in de ~~stad~~gemeente
	Buiten de Singels wordt de norm van 1,50 meter al gehanteerd voor het plaatsen van uitstallingen. Wij stellen voor ~~die norm ook binnen de singels~~ de norm actief toe te passen, zodat er eenduidige regels ontstaan in de gehele stad. Dat betekent dat het toegestaan wordt uitstallingen te plaatsen tot maximaal 1 meter uit de gevel, mits een vrije doorgang van 1,50 meter wordt gewaarborgd. Eventueel geplaatste gevelbankjes (zoals toegestaan in het horecakader) zijn dus niet maatgevend; de afstand vanaf de gevel is bepalend.
2.2	Hierdoor blijft de huidige ruimte voor terrassen bestaan
	In het terrassenreglement zijn al normen opgenomen over de minimale doorgangsbreedte.
Kanttekeningen/Risico’s	
~~2.1~~	~~Door coronamaatregelen werd er tegen alle uitstallingen in de binnenstad gehandhaafd~~
	~~Het bestaande totaalverbod op uitstallingen in de binnenstad werd in 2020-2022 gehandhaafd als onderdeel van de coronamaatregelen. Om onduidelijkheid te voorkomen is het belangrijk om de invoering van nieuwe regels voor uitstallingen af te stemmen met ondernemers in de binnenstad.~~
2.1~~2~~	Op plaatsen met een functiestrook kunnen uitstallingen in de functiestrook
	Op steeds meer plaatsen in de stad wordt een functiestrook ingericht, waar bijvoorbeeld terrassen, parkeerplaatsen, afvalbakken worden geplaatst. Het ligt voor de hand op die plaatsen ook de uitstallingen in de functiestrook te plaatsen. Dit moet dan echter wel worden vastgelegd in de Regels Uitstallingen.
2.2~~3~~	Het toevoegen van een goot kan helpen om de toegankelijkheid te verbeteren
	Voor blinden en slechtzienden zijn gevels een natuurlijke gidslijn op plaatsen waar geen geleidestrook is. Op plaatsen met uitstallingen kan het dan ook helpen een goot op 1 meter uit de gevel te plaatsen die als geleiding voor de taststok kan dienen. Daarmee wordt tevens duidelijk voor ondernemers tot waar uitstallingen geplaatst mogen worden. Hier moet wat de initiatiefnemers betreft aandacht voor zijn bij (her)inrichtingen.
Beslispunt (referendabel)	
3	Voor de uitstallingen in de Binnenstad te kiezen voor een gedifferentieerde aanpak waarbij rekening wordt gehouden met het bijzondere karakter van het gebied

	binnen de singels.
Argumenten	
3.1	Het historisch karakter van en het ruimtegebruik in het gebied binnen de Singels rechtvaardigen een gedifferentieerde aanpak.
	De openbare ruimte in de Binnenstad kenmerkt zich door smalle straten en stegen, een veelheid aan functies en intensief ruimtegebruik. Er is dus niet een afspraak te maken over hoe uitstallingen moeten worden geplaatst. Dit vergt maatwerk, waarbij we het college, ondernemers en bewoners de ruimte willen bieden dit op een passend schaalniveau af te spreken.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	Door coronamaatregelen werd er tegen alle uitstallingen in de binnenstad gehandhaafd.
	Het totaalverbod op uitstallingen in de Binnenstad werd in 2020-2022 gehandhaafd als onderdeel van de coronamaatregelen. Om onduidelijkheid te voorkomen is het belangrijk om de invoering van nieuwe regels voor uitstallingen af te stemmen met ondernemers in de binnenstad. Het college is inmiddels gestart met een participatieproces.
Beslispunt (referendabel)	
4~~3~~	In de APV een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om handhavend op te treden tegen overhangend of hinderlijk groen.
Argumenten	
4~~3~~.1	Beplanting of andere voorwerpen kunnen (indien hinderlijk geplaatst) de vrije doorgang van het wegverkeer of het zicht van verkeersdeelnemers belemmeren Overhangend groen of ander hinderlijk groen ~~of andere voorwerpen~~ k~~unnen~~an gevaar veroorzaken als deze ~~ze~~ hinderlijk ~~zijn~~ geplaatst zijn o~~.~~ ~~O~~mdat looproutes worden geblokkeerd of het zicht op de verkeerssituatie word onttrokken. Ook bestaat er een kans dat mensen tegen de beplanting groen of voorwerp aanlopen of -rijden.
4.2	Van een verbodsbepaling gaat een belangrijke normstelling uit
	Voor alle Utrechters is het duidelijk dat groen een waardevolle toevoeging is aan de openbare ruimte, maar dat wel rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid van diezelfde openbare ruimte. Utrechters zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijkheid voor het bijhouden van het eigen groen en kunnen vanwege deze bepaling op deze verantwoordelijkheid worden gewezen.
Kanttekeningen/Risico's	
4~~3~~.1	Handhaving dient proportioneel te zijn
	De initiatiefnemers willen niet dat handhavers met meetlinten en snoeischaren door de buurt gaan lopen. Het artikel in de APV is bedoeld als 'stok achter de deur'. In de toelichting op het artikel geven de initiatiefnemers aan hoe zij naar het vraagstuk van proportionaliteit kijken. ~~De wijziging van de APV maakt het ook mogelijk dat het college aanvullende regels stelt.~~
4~~3~~.2	Deze regel betekent ook iets voor de (voorbeeldrol van de) gemeente zelf
	De gemeente zal eigen groen actief moeten terugsnoeien op plekken waar loopstromen worden geblokkeerd.

Gemeente Utrecht

Beslispunt (niet-referendabel)	
54	Het besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 vast te stellen.~~De gewijzigde "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.~~
Argumenten	
54.1	Met dit beslispunt wordt de wijziging van de APV juridisch vastgelegd
	De APV moet worden aangepast. Dit beslispunt zorgt voor het vaststellen van deze wijziging.
Kanttekeningen/Risico's	
54.1	Geen
Beslispunt (referendabel)	
~~65~~	Het college op te dragen een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen op het Jaarbeursplein en omgeving
Argumenten	
~~65~~.1	Zo kan de gemeente ervaringen opdoen met handhaven op verkeerd gestalde fietsen
	Door het starten van een proef kan de gemeente ervaring opdoen ~~en nagaan of de bevoegdheid voor het aanwijzen van gebieden (beslispunt)~~ of het handhaven op verkeerd gestalde fietsen daadwerkelijk bijdraagt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het verbeteren van het aangezicht van de openbare ruimte. Het Jaarbeursplein is geschikt voor een experiment met handhaving op hinderlijk gestalde fietsen, omdat daar toch ook al op gevaarlijk gestalde fietsen wordt gehandhaafd. Het college kan het gebied aanwijzen en in de dagelijkse rondes rond het station meenemen. Dit is ook meegenomen in kosten. De kosten hiervan bedragen circa 25.000 tot 50.000 euro voor bebording en extra communicatie. Communicatie zal noodzakelijk zijn om te voorkomen dat onnodig veel fietsen opgeladen worden en het depot overloopt.
~~65~~.2	In het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte
	Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Dit gebied is daarom bij uitstek geschikt om te experimenteren met de nieuwe bevoegdheid, bijvoorbeeld op het Jaarbeursplein (sportpark), de omgeving van de grootste fietsenstalling ter wereld of of het nog te ontwikkelen Smakkelaarspark.
Kanttekeningen/Risico's	
~~65~~.1	Als de proef succesvol is moet structurele financiële dekking worden gevonden voor continuering of uitbreiding van de handhaving
	Voor een kleinschalige proef in het stationsgebied kan dekking worden gevonden in het bestaande Handhavingsprogramma Openbare Ruimte. Als de proef succesvol is, ligt het voor de hand dat meer middelen moeten worden vrijgemaakt.

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Financiën
Dit voorstel regelt een juridisch kader dat het college verder kan invullen. Aan het aanpassen van het kader zijn geen financiële gevolgen verbonden.

De initiatiefnemers stellen voor dat het college een proef start met het handhaven op basis van dit nieuwe juridische kader. Deze proef kan in worden gedekt binnen het bestaande handhavingsprogramma Openbare Ruimte, zoals het college ook aangaf bij de behandeling van een motie op 14 november 2019.[6] Op het Jaarbeursplein en rond het station vinden af dagelijkse rondes plaats, handhaving op andere gestalde fietsen kan hierin worden meegenomen. Dit is ook meegenomen in kosten. De kosten hiervan bedragen circa 25.000 tot 50.000 euro voor bebording en extra communicatie. Voortzetting van de proef (na 2 jaar), of uitbreiding naar meer gebieden vereist extra (structurele) dekking.

De nieuwe toegankelijkheidsnorm dient bij nieuwe (her-)inrichtingen te worden geïmplementeerd. Hiervoor geldt feitelijk een overgangsperiode. De meerkosten van de nieuwe norm bij (her-)inrichting zijn verwaarloosbaar.

Vervolg
Het college kan op de volgende wijze uitvoering geven aan dit raadsvoorstel:
- In het stationsgebied een proef starten met het aanwijzen en handhaven van een gebied waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan. Enkele suggesties voor een dergelijke proef:
    - Sportpark Jaarbeursplein
    - Het gebied binnen een bepaalde afstand (bv. 150 meter) van de openbare fietsenstallingen rond het Centraal Station. Hierbinnen valt dan ook het Sportpark op het Jaarbeursplein.

  Andere gebieden die op termijn (na de proef) in beeld kunnen komen zijn:
    - Neude
    - Plein Vredenburg (bijvoorbeeld op marktdagen)
    - Smakkelaarsveld na de voltooiing van de werkzaamheden
- Aanpassen van de “Regels uitstallingen Utrecht”, waarin de uitzonderingspositie voor de binnenstad wordt beëindigd en het plaatsen van uitstallingen in de binnenstad onder voorwaarden mogelijk wordt.
- Aanpassen van overige regelingen, zoals het Handboek Openbare Ruimte, aan de toegankelijkheidsnorm, waarbij deze norm bij de (her)inrichting van straten als uitgangspunt wordt genomen.

Participatie
De initiatiefnemers hebben in voorbereiding op dit raadsvoorstel met diverse maatschappelijke organisaties gesproken. Twee van deze organisaties hebben ook een schriftelijke reactie geleverd op een conceptversie van dit raadsvoorstel.

Centrum Management Utrecht (CMU)
Op dinsdag 6 oktober hebben de initiatiefnemers een conceptversie van dit raadsvoorstel besproken met twee vertegenwoordigers van CMU. Er werd positief gereageerd op het idee om duidelijke regels te stellen ten behoeve van de toegankelijkheid, zowel voor zowel fietsen als voor uitstallingen in de binnenstad. De vertegenwoordigers gaven aan dat ondernemers hun beklag doen dat uitstallingen soms wel worden verwijderd, maar fietsen die op of nabij dezelfde plaats staan niet.

CMU gaf verder aan dat bij een gastvrije stad hoort dat ook duidelijk moet zijn wat wel en niet mag – en verwees daarbij naar de coronamaatregelen. In het kader van de coronamaatregelen worden

[6] Verslag raadsvergadering van 14 november 2019, pagina 84.

fietsen op diverse drukke stoepen, zoals op de Lange Viestraat, actief weggehaald. CMU gaf aan dat dat wat hun betreft een positief effect heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Adviescommissie voor het Ouderenbeleid (ACO)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de ACO om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 9 juli, het tweede op 29 oktober.

De ACO is positief over dit voorstel. Er moet wat de ACO betreft meer toezicht en handhaving zijn om de toegankelijkheid voor voetgangers in de binnenstad te verbeteren, met name door op te treden tegen het gedrag van fietsers in het voetgangersgebied. De ACO gaf aan zeer te spreken te zijn over het effect van verkeersregelaars die vanwege de coronamaatregelen worden ingezet.

Over uitstallingen merkte de ACO nog op, dat de binnenstad vanwege de hoeveelheid bezoekers onvergelijkbaar is met andere delen van de stad. Uitstallingen plaatsen is geen probleem, maar die kunnen ook korter zijn dan één meter uit de gevel. De initiatiefnemers geven dit graag mee aan het college ter nadere overweging bij het uitwerken van eventuele nieuwe regels voor uitstallingen.

Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met Solgu om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 29 juni, het tweede op 5 november. Solgu heeft voorafgaand aan het tweede gesprek een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Solgu kan zich in dit raadsvoorstel vinden. De initiatiefnemers zijn blij met de aanvullingen en opmerkingen van Solgu. Mede naar aanleiding van de input van Solgu is ons voorstel aangescherpt, door bijvoorbeeld de absoluut minimale doorgang van 0,90 meter scherper op te nemen. We hebben er echter bewust niet voor gekozen dit in het beslispunt van het raadsvoorstel op te nemen. We stellen immers een norm van 1,50 meter. Dat moet het uitgangspunt zijn. Afwijken van de norm kan weliswaar tot maximaal 0,90 meter, maar we hebben dat met opzet opgenomen bij de argumenten en kanttekeningen bij beslispunt 1.

Fietsersbond
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de Fietsersbond om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 20 juli, het tweede gesprek op 27 november. Voorafgaand aan het tweede gesprek heeft de Fietsersbond een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de constructieve gesprekken met de Fietsersbond. Op diverse terreinen vinden we overeenstemming met de Fietsersbond, zoals het toevoegen van ruimte-efficiënte stallingsplekken op straat in de binnenstad. Het plaatsen van een fiets los op straat kost immers meer ruimte dan een fiets in een rek. ~~Mede daarom hebben we in beslispunt 3 een en ander opgenomen over het duidelijk plaatsen van fietsenstallingen náást de vrije doorgang.~~

Ten tweede zijn we het eens met de Fietsersbond dat het moet kunnen om je fiets even te stallen als je maar kort ergens moet zijn. Bijvoorbeeld als je iets bij de supermarkt gaat halen, of op de markt. We vinden het echter wel belangrijk dat een fiets óók dan fatsoenlijk wordt gestald – en geen overlast veroorzaakt.

Ten slotte reageren we graag op het relaas van de fietsersbond over het ruimtebeslag van auto's. We snappen dat de Fietsersbond dit punt óók bij dit voorstel aansnijdt, maar willen benadrukken dat het al dan niet opheffen van parkeerplaatsen een volledig losstaande discussie is. Dit voorstel gaat over de vrije doorgang op stoepen, trottoirs en andere wandelpaden. Daar rijden geen auto's – en juist daarom komt het woord "auto" nauwelijks in dit voorstel voor. Als een auto op de stoep parkeert volgt een boete – of wordt de auto weggesleept. Landelijke regelgeving schrijft voor dat fietsen en bromfietsen

moeten worden geplaatst op stoepen. Het is aan de gemeente om regels te stellen voor waar en op welke manier dat mag. Dit voorstel geeft daar handvatten voor.

Communicatie

De gemeente maakt op de website en in andere communicatie vermelding van de toegankelijkheidsnorm van 1,50 meter. De actie “Houd de stoep vrij!” wordt gecontinueerd en waar mogelijk uitgebreid. In de toekomst kan wellicht een stadsbrede campagne worden gestart om de stoepen vrij te houden (bijvoorbeeld: “houd 5 stoeptegels vrij!”).

De Verordening tot Wijziging van de APV Utrecht 2010 wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. De Verordening treedt een dag na publicatie in werking. Daarna is het van belang dat het college de aanwijzing van gebieden duidelijk in de openbare ruimte communiceert en markeert.

Nieuwe regels rondom uitstallingen worden afgestemd met maatschappelijke partners, zoals Centrum Management Utrecht, Fietsersbond en SOLGU, en daarna gepubliceerd.

Bijlagen

1. ~~1.~~ Besluit van de raad van de gemeente Utrecht tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 (Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010)~~Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk~~
1.
2. Voorbeelden met foto’s
3. Schriftelijke reactie Solgu
4. Schriftelijke reactie Fietsersbond