

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Jochim Schueler	Datum	3 maart 2021
Doorkiesnummer		Kenmerk	8274429/01
E-mail	jochim.schueler@utrecht.nl	Onderwerp	Reactie naar aanleiding van de Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht Onbeperkt Toegankelijk
Bijlage(n)	Geen	Beleidsvelden	Mobiliteit, Openbare Ruimte en Maatschappelijke Ondersteuning

Geachte leden van de raad,

Bij de Raadsinformatiebijeenkomst (RIB) op 16 februari 2021 over ons initiatiefvoorstel "Utrecht Onbeperkt Toegankelijk" is een aantal onderwerpen aan de orde gesteld waarop wij, in voorbereiding op de behandeling in uw commissie, graag een nadere toelichting geven. In deze brief gaan wij in op de volgende punten:

- Wat er verandert als de raad dit initiatiefvoorstel aanvaardt;
- Het voorgestelde kader in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV);
- De financiële impact van dit voorstel;
- Handhaven in de Binnenstad (uitstallingen, smalle straten en (brom)fietsen);
- Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied en
- De regels voor overhangend groen.

Wat er verandert als de raad dit initiatiefvoorstel aanvaardt

Veel van uw vragen gingen over wat er verandert als dit raadsvoorstel wordt aangenomen. Wij lichten dat graag nader toe.

Samenvattend bevat ons voorstel drie dingen:

1. Formuleert een algemene overkoepelende norm voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte;
2. Creëert een helder en arbeidsextensief handhavingskader hoe om te gaan met de meest voorkomende verplaatsbare obstakels in de openbare ruimte en
3. Draagt het college op om een pilot met de nieuwe bevoegdheid te starten in bijvoorbeeld het Stationsgebied.

Over de norm van anderhalve meter willen we graag twee zaken toelichten.

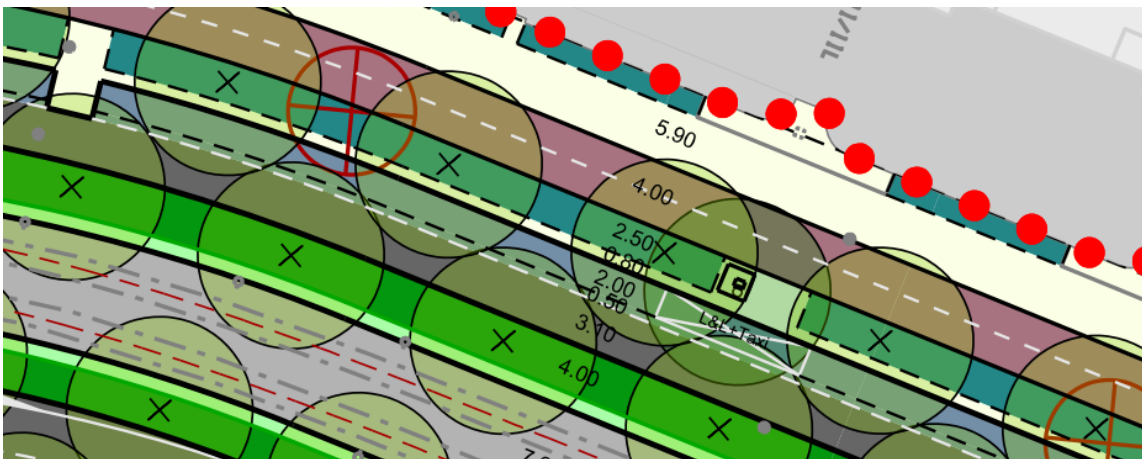
De anderhalve meter norm moet een (algemene, brede en) overkoepelende norm worden. Wij willen allereerst benadrukken dat de norm van minimaal 1,5 meter over méér gaat dan alleen de *inrichting*

van wegen door de gemeente zoals nu de norm is in het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Er spreekt ook een duidelijk en overkoepelend kader uit dat breed kan worden gehanteerd en gecommuniceerd, zoals bijvoorbeeld voor het plaatsen van uitstallingen, het opbouwen van terrassen (zoals nu de norm is in het besluit Uitstallingen) of het parkeren van fietsen. De gemeente heeft nu al een campagne “*Houd de stoep vrij*” lopen; de norm van minimaal 1,5 meter (= vijf stoeptegels) kan daarbij worden gebruikt.

Ten tweede zorgt het vastleggen van een algemene overkoepelende norm wat ons betreft voor een hogere prioriteit voor toegankelijkheid bij (her)inrichting van wegen en voor een grotere zorg voor de feitelijke uitwerking van (her)inrichtingen. In de presentatie die door de gemeente Utrecht is gegeven tijdens de RIB komt het beeld naar voren dat het in Utrecht goed geregeld is. De praktijk wijst echter uit dat toegankelijkheid bij het beheer, inrichting en gebruik (BInG) van de openbare ruimte vaak het sluitstuk is. Er wordt bijvoorbeeld intern onvoldoende getoetst op de toegankelijkheid van (her)inrichtingen, en op de wijze waarop logisch gebruik van (her) inrichtingen (zoals het gebruik van de fietsnietjes waar de Fietzersbond tijdens de RIB over vertelde).

Voorbeeld: herinrichting Graadt van Roggenweg

Een voorbeeld vonden we onlangs nog in het functioneel ontwerp van de Graadt van Roggenweg, dat nu in de raad voorligt als onderdeel van het IPvE/FO Lombokplein. In het functioneel ontwerp is tussen de voorgestelde parkeerplaatsen en de groenstrook slechts 0,80 meter beschikbaar. Dat is minder dan het absolute minimum van 0,90 meter dat nodig is om de toegankelijkheid te waarborgen.



Uitsnede uit het Functioneel Ontwerp van de Graadt van Roggenweg. Er is slechts 0,80 meter loopruimte beschikbaar naast de parkeerplaatsen.

Voorgestelde kader in APV

Wij stellen voor om het college een nieuwe bevoegdheid binnen de APV te geven: de bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een (brom)fietsbuiten de stalling te plaatsen. Hiermee hoeft de discussie over hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen niet te worden gevoerd. Immers is in volgens in het nieuwe voorgestelde verbod geen enkele fiets buiten de voorzieningen toegestaan Dit verbod kan door middel van spoedeisende bestuursdwang worden gehandhaafd. Deze bevoegdheid schept, wat ons betreft, duidelijkheid en is minder arbeidsintensief voor handhaving. Bijkomend voordeel is dat er geen RVV verkeersborden geplaatst hoeven te worden.

Het college geeft in zijn brief¹ aan dat het binnen het bestaande kader al mogelijk is om handhaving uit te breiden. Dat klopt, maar in het door ons voorgestelde kader wordt de juridische onderbouwing steviger en handhaving gemakkelijker. In aangewezen gebieden hoeft een handhaver niet aan te tonen dat de fiets gevaar of hinder veroorzaakt; een constatering dat de fiets buiten een stalling staat is, met deze bevoegdheid, genoeg omdat in het aanwijzbesluit de noodzaak tot het direct verwijderen

¹ [Raadsbrief Reactie initiatief Utrecht onbeperkt toegankelijk](#)

zal worden verwoord. Er komen bordjes in de openbare ruimte over het verbod op het plaatsen van fietsen buiten de stallingen.

Begunstigingstermijn

Het is overigens eventueel mogelijk zonder "begunstigingstermijn" te handhaven. Niet op iedere plek is spoedeisende bestuursdwang noodzakelijk of gewenst. In bepaalde situatie kan worden volstaan met een korte begunstigingstermijn (bijvoorbeeld 10 minuten) waarbinnen de eigenaar van de fiets in de gelegenheid wordt gesteld de fiets te verplaatsen.

Huidige kader en verkeersbord E6

In onze ogen is het niet wenselijk om gebruik te maken van het verkeersbord E3 (fietsparkeerverbod). Zoals wij in het voorstel hebben uiteengezet, is het handhaven van het verkeersbord E3 moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete². Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen³.

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk, behalve bij bromfietsen. Bromfietsen hebben een kenteken; fietsen niet. Het is bijna nooit bekend wie de eigenaar van een fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van "heterdaad".

(Brom)fietsen kunnen niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een (brom)fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Daarnaast wordt het verkeersbord E3 ook op plekken gebruikt waar géén handhaving plaatsvindt, zoals Hollandse Toren. Het is, denken wij, duidelijker als er eenduidige regelgeving komt voor de gebieden die het college aanwijst waar actieve handhaving plaatsvindt.

Financiële impact van het voorstel

De heer Schipper (SP), maar ook anderen, hebben vragen gesteld over de financiële onderbouwing van het voorstel. Het invoeren van een norm voor de vrije doorgang maakt het mogelijk om handhavend op te treden. Wij stellen de raad met dit voorstel niet voor extra handhavingscapaciteit vrij te maken. Handhaving van de bevoegdheid - en ons voorstel is te starten met een aan te wijzen gebied aan de Jaarbeurszijde van het station - kan plaatsvinden binnen de beschikbare capaciteit van de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). In de praktijk is de Binnenstad de plek waar de meeste inzet vanuit VTH plaatsvindt. Wij stellen voor dat de handhaving van de toegankelijkheidsnorm wordt opgenomen in de al voorziene toezichttaken en rondes die in dit gebied plaatsvinden. Het eenvoudiger handhavingskader – omdat het onderscheid tussen gevaarlijk en hinderlijk gestalde fietsen vervalt – zal tijdswinst opleveren.

Handhaven in de Binnenstad (uitstallingen, smalle straten en (brom)fietsen)

De plek waar het initiatiefvoorstel de grootste impact kan hebben is het gebied in en rond de Binnenstad. Ruimte is hier schaars en er wordt breed onderkend dat dit gebied het meest ontoegankelijk is voor de groep die minder goed ter been is.

Juist omdat de ruimte voor fysieke ingrepen in de smalle straten van de Binnenstad beperkt is, is het zo van belang om een duidelijk kader te stellen voor de vrije doorgang. Dat kader zou moeten worden gehanteerd voor alles dat een belemmering vormt voor de vrije doorgang, of dat nou om een (brom)fiets of een uitstalling gaat. Het is wat ons betreft niet uit te leggen als op uitstallingen wel wordt gehandhaafd en op (brom)fietsen niet.

Er is nu op papier een totaalverbod op uitstallingen in de Binnenstad, terwijl uitstallingen (buiten coronatijd) worden gedoogd. Dat leidt tot onduidelijkheid en kan de toegankelijkheid belemmeren. Wij stellen voor om voor uitstallingen één kader voor de gehele stad vast te stellen, inclusief de Binnenstad. In de door het college vastgestelde Regels Uitstallingen is nu al een regel opgenomen dat uitstallingen tot maximaal 1 meter uit de gevel mogen worden geplaatst zolang tenminste

² Deze boete bedraagt op dit moment 40 euro voor fietsen en 70 euro voor bromfietsen (*Feitenboekje 2021*)

³ [Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet](#)

anderhalve meter vrije doorgang beschikbaar blijft. In de het gebied gelegen tussen de singels geldt een algemeen uitstallingsverbod maar kan wat ons betreft kunnen de Regels Uitstallingen goed op vergelijkbare wijze in de Binnenstad worden toegepast. Er komen dan duidelijke regels voor uitstallingen in de Binnenstad, waarbij de toegankelijkheid wordt gewaarborgd.

Verder vinden wij de suggestie van SOLGU om uitstallingen waar mogelijk in functiestroken te plaatsen geen slecht idee. Het is aan het college om dit nader uit te werken in de Regels Uitstallingen.

Smalle straten

In de Binnenstad, maar ook in andere vooroorlogse wijken, zijn diverse straten waar te weinig ruimte is om een vrije doorgang van minimaal 1,5 meter op elke stoep te waarborgen. Het college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. Natuurlijk is en blijft een vrije doorgang van 0,90 meter het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen. Dat is in vrijwel elke straat mogelijk, enkele uitzonderingen daargelaten. Eis is daarbij dat straatmeubilair niet op de stoep moet worden geplaatst. In die gevallen waar alleen een doorgang van 0,90 meter kan worden gerealiseerd kan het straatmeubilair (bv. lichtmasten of laadpalen) tussen parkeerplaatsen worden geplaatst.

In diverse eeuwenoude straten is geen 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.

Eventueel kan het college een voorbeeld nemen aan de richtlijnen van de gemeente Zwolle⁴. Daaruit blijkt dat Zwolle in (zeer) smalle straten kiest voor een breder voetpad aan één kant van de weg in plaats van aan beide zijden een te smal voetpad. We stellen we voor dat Utrecht soortgelijke richtlijnen opstelt en publiceert.

Beschikbare fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst stelde de Fietsersbond dat onvoldoende fietsparkeercapaciteit is bij Utrecht CS. Dat is onjuist. Met de oplevering van de Stationspleinstalling is er ruim voldoende stallingscapaciteit bij Utrecht Centraal. Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er eind 2019, dus voor de uitbraak van het coronavirus bijna 7.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren in het Stationsgebied. De onderstaande Tabel 1 is rechtstreeks uit de Fietsparkeerbalans gekopieerd.

Tabel 1: Overzicht vraag/aanbod/prognose fietsparkeerplaatsen Stationsgebied (einde van het jaar)

Overzicht: verschil tellingen-prognose-aangeboden fpp							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oost – aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	8.518	9.906	10.643	11.243	15.232	13.466	13.614
West – aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	3.604	7.252	7.252	7.252	7.242	9.298	9.260
Totaal – aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	12.122	17.158	17.895	18.495	22.474	22.764	22.874
Totaal vraag o.b.v. prognose Prorail*	16.360	16.769	17.188	17.619	18.059	18.510	18.973
Vershil – totaal aangeboden fietsparkeerplaats / prognose	-4.238	389	707	876	4.415	4.254	3.901
Totaal – gemiddeld aantal getelde fietsen	16.412	18.184	16.562	19.307	15.673	17.270	15.877
Vershil – telling (vraag) / aanbod	-4.290	-1.026	1.333	-812	6.801	5.494	6.997

** Het verwachte totaal aantal OVT gerelateerde fietsen zowel op straat als in de inpandige stallingen*

⁴ [Ontwerprichtlijnen Voetpaden en Trottoirs Gemeente Zwolle](#)

De volgende cijfers zijn van een meting op een dinsdag tussen 10 – 12 uur in november 2019. Hieruit blijkt dat er ook op piektijden ruim voldoende stallingsruimte is rond Utrecht Centraal.

Stalling	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk
Sijpesteijkade-stalling	982	1106	113%
Stationsplein-stalling (hoek Stationsplein- Moreelsepark)	374	209	56%
NS Stalling Stationsplein (excl. Abonnementen)	9.431	7.656	81%
Jaarbeursplein	± 4.950*	4.090	82%
De Knoop	2.997	1.376	46%
Totaal	18.734	14.437	77%

* De Jaarbeurspleinstalling had voorheen 4.042 plaatsen. Door uitbreiding met de WTC-stalling is dit met 900 toegenomen. Het exacte aantal fietsenstallingen in de WTC-stalling is ons onbekend, maar is dus om en nabij de 4950.

Overhangend groen

De heer Wijmenga (ChristenUnie) stelde tijdens de RIB vragen over handhaving van overhangend groen. Bij de herziening van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010 is in het kader van deregulering het verbod op overhangend groen geschrapt. Een dergelijke bepaling biedt het college de mogelijkheid om indien noodzakelijk op dit punt door handhaving af te dwingen dat de toegankelijkheid van o.a. het trottoir gewaarborgd blijft. Het is mogelijk een dergelijke bepaling in de APV op te nemen. Wij vernemen graag tijdens het commissiedebat hoe de verschillende fracties hierover denken.

Tot slot

In een tijd waarin de druk op de openbare ruimte alleen maar groter wordt, en in het licht van een verder verdichtende en groeiende stad, verdient een toegankelijke inrichting van die openbare ruimte wat ons betreft een centrale plek in ons ruimtelijk beleid. Het stellen en het handhaven van een algemene en overkoepelende norm past wat ons betreft daarbij. De opgave voor toegankelijkheid is groot: dit voorstel is wat ons betreft het begin van de hernieuwde inzet om Utrecht onbeperkt toegankelijk te maken. Uiteindelijk is hier veel meer dan alleen dit initiatief voor nodig. Wij hopen dat het af te sluiten Stadsakkoord Toegankelijkheid ook een bijdrage gaat leveren.

Wij zijn de leden van de raad erkentelijk voor de vele vragen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst en zien uit naar het debat in uw commissie op donderdag 4 maart a.s.

De initiatiefnemers,

Marijn de Pagter

Dimitri Gilissen