

Gemeente Utrecht
Binnenstad2040@utrecht.nl

Cc fietscoördinator Frans-Jan van Rossem
f.j.van.rossem@utrecht.nl

Fietzersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietzersbond omgevingsvisie binnenstad 2040
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietzersbond.nl>

Utrecht, 19 april 2021

Geachte heer, mevrouw,

Betreft: reactie Fietzersbond Omgevingsvisie binnenstad

We danken de gemeente vriendelijk voor de mogelijkheid om te reageren op de omgevingsvisie binnenstad. We maken er met plezier gebruik van.

In het plan staan heel veel mooie plannen en ideeën. In deze brief benadrukken we verschillende van de plannen die in de omgevingsvisie zijn opgenomen. Daarmee ondersteunen we de genoemde plannen. We willen er ook mee aangeven dat plannen waar mogelijk sneller gerealiseerd dienen te worden dan pas in 2040. Van een aantal plannen verwachten we dat het niet zo eenvoudig zal zijn om ze in de periode tot 2040 te realiseren, zoals de tunnel tussen Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat. We roepen de gemeente op om al op korte termijn stappen te zetten om de haalbaarheid op deze termijn te garanderen.

Fijn dat de verkeersruimte in de binnenstad volgens de omgevingsvisie in de eerste plaats het domein is van de voetganger en fietser. De fiets is stil, schoon, gebruikt geen fossiele brandstoffen en stoot geen vieze stoffen uit. Fietzers hebben onderweg contact met elkaar, ontmoeten elkaar onderweg. We denken dat met deze eigenschappen de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de 4 kwaliteiten die in de omgevingsvisie worden benoemd: de schoonheid, de variatie, veerkracht en de ontspanning.

We onderscheiden in onze reactie een aantal thema's, waarbij we een aantal voorbeelden geven. De omgevingsvisie omvat meer dan 200 pagina's, we kunnen in onze reactie onmogelijk op alle aspecten en locaties voor de fiets ingaan. We willen daarom vragen om in deze brief niet uitsluitend te kijken naar de specifiek genoemde locaties, maar de opmerkingen ook als inspiratiebron te gebruiken voor andere locaties die niet in de brief zijn vermeld.

Doorgaand verkeer in de binnenstad

Fijn dat de binnenstadas van Smakkelaarsveld tot Lucasbolwerk een leefbare groene straat wordt. We willen dat fietsers hier niet geweerd gaan worden, ook fietsers willen genieten van deze prachtige corridor! Daarom is het fijn dat gedacht wordt aan de herinrichting van de Nobelstraat als fietsstraat, waarin fietsers, OV en een enkele auto gemengd worden.

We zijn blij dat de gemeente de ambitie heeft om doorgaand OV en autoverkeer door de binnenstad te verminderen. Wij denken dat niet alleen het gemotoriseerde doorgaande verkeer verminderd moet worden, maar ook het gemotoriseerde bestemmingsverkeer. We denken aan de volgende maatregelen:

- Zorg ervoor dat ZE-bevoorrading in 2025 geen papieren werkelijkheid blijft maar op straat zichtbaar wordt, niet alleen in bevorderen van ZE-vrachtwagens maar vooral door faciliteren en bevoordelen van fietskoeriers en vrachtfietsen;
- Verminder autoparkeren in de binnenstad;
 - Sluit op termijn de Springweggarage, richt op korte termijn de begane grond in als tijdelijke fietsenstalling;
 - Verminder straatparkeren, te starten met de prachtige Nieuwegracht en het Janskerkhof;
 - Promoot het gebruik van deelauto's, door parkeerplekken op straat en in garages hiervoor ter beschikking te stellen;
 - Beperk de ruimte voor het parkeren van scooters en brommers. Maak en handhaaf een wegsleepregeling voor scooters en brommers bij fietsenrekken;
- Breid de inzet van (elektrische) boten voor logistiek uit, zowel voor bevoorrading van winkels en horeca als voor het ophalen van vuil.

Sneltram

Om het aantal busritten in en door de binnenstad te verminderen denken we dat het gebruik van de sneltram aantrekkelijker gemaakt kan worden. We denken daarbij aan het uitbreiden van de dienstregeling naar Utrecht-Oost (Galgenwaard, Rijsweerd, USP) naar de late avond en de weekenddagen.

Motorfietsen en scooters

We willen dat ook motorfietsen en bromfietsen zoveel mogelijk uit het singelgebied worden geweerd. En snorfietsen, voor zover mogelijk. Hier is het instellen van alleen een verbod wellicht niet afdoende, er dienen voldoende middelen te worden vrijgemaakt voor handhaving op het gedrag van deze voor fietsers zo hinderlijke groep (denk met name aan de vieze uitstoot, waar we met onze neus kort achter rijden en onveilig gedrag op de smalle fietspaden).

Het is fijn dat in 2040 alleen emissievrije voertuigen de binnenstad in mogen en fossiele brommers en scooters uit de binnenstad geweerd gaan worden.

Fietsers verleiden via de singelroute

We kunnen ons erin vinden dat doorgaande fietsers, die geen herkomst of bestemming in het singelgebied hebben, worden verleid om buiten de singels om te rijden, zodat de grote stromen fietsers worden gespreid over meerdere routes. Delen van de Singelroute bieden daarvoor al een aantrekkelijk alternatief, aan andere delen worden op dit moment verbeteringen uitgevoerd, maar de ring is nog niet gesloten. Wij willen dat de gemeente doorpakt en de singelring sluit. Om de concurrentie met de binnenstadsas aan te kunnen, moet de Singelroute echt aantrekkelijk worden gemaakt voor de langere afstand fietsverplaatsingen, bijvoorbeeld van Leidsche Rijn naar USP (en vice versa).

Aansluiting op regionale fietsroutes

De Singelring dient direct aan te takken op alle hoogwaardige fietsroutes naar omliggende gemeenten, zoals naar Nieuwegein via de Westerkade. Dat leidt tot een betere spreiding van fietsers over verschillende routes. De provincie werkt hard aan de realisatie van verschillende regionale fietsroutes. We willen dat de aansluitende hoogwaardige fietsroutes in asfalt worden uitgevoerd, ook de Westerkade.

Zuidpoort

We zijn betrokken bij de studie voor de zuidpoort en zien daar ontwikkelingen die de goede kant op gaan, we vragen de gemeente om daarop door te pakken en te zorgen voor minder gemotoriseerd verkeer op het traject Catharijnesingel – Vaartscherijnbrug – Ledig Erf – Tolsteegsingel. Hierboven

hebben we gepleit om het verkeer op de Catharijnesingel te doseren bij de Bleekstraat, maar de Zuidpoort studie laat zien dat met extra maatregelen aan de Vondellaan, Albatrosstraat en Bleekstraat ook de verkeerslichten bij de kruisingen van de Singel met de Bleekstraat en Ledig Erf niet meer nodig zijn. Bij de afweging van maatregelen moet een waterbedefferd zoveel mogelijk worden voorkomen, zodat de Goylaan niet ineens veel meer verkeer te verstouwen krijgt.

Noordkant Singelroute

Aan de noordkant van de Singelroute ligt nog een zware opgave voor een aantrekkelijke fietsroute tussen Daalseplein (Amsterdamsestraatweg x Daalsesingel) en de Vaaltbrug (aansluiting Weerdsingel – Wittevrouwsingel). Voor de Weerdsingel Oostzijde worden plannen gemaakt waartegen bewoners in het verweer zijn gekomen, we zijn betrokken bij de besprekingen.

De drukte op de binnenstadsas is alweer hard aan het groeien. Mogelijk wordt de lockdown in het najaar verder afgebouwd en gaan de onderwijsinstellingen op USP weer open. We vragen de gemeente daarom om voort te maken met de planvorming en ook te starten met een plan voor de overgang van de Weerdsingel en de route langs de Weerdsingel Westzijde. We geven de gemeente in overweging om te kijken naar de haalbaarheid van een route via de Nieuwekade en een nieuwe Molenbrug over de Singel naar de Daalsesingel, een lang gekoesterde wens van de Fietzersbond.

Fietsbrug Grifthoek

In de zomer van 2020 heeft de gemeente een onderzoek gedaan naar ontbrekende fietsverbindingen in de stad. Daarin is voorgesteld om een voetgangersbrug aan te leggen tussen de Wolvenstraat en de Weerdsingel Oostzijde (Griftpark). Wij vragen de gemeente om deze brug fietsbaar te maken. De brug kan een belangrijke bijdrage leveren aan het spreiden van fietsers over meerdere routes door en om de binnenstad.

Tunnel Nic Beetsstraat – Jeremias de Deckerstraat

We zijn blij dat de gemeente in de omgevingsvisie vermeldt dat in 2040 de tunnel onder de sporen tussen de Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat in gebruik is. De afstand tussen de Sijpesteijntunnel en de tunnel onder het spoor bij de Bleekstraat is veel te groot; een extra verbinding over of onder het spoor voor fietsers is urgent gewenst, omdat de capaciteit van de bestaande verbindingen niet groot genoeg is om de groeiende aantallen fietsers te faciliteren. We willen de gemeente vragen alles op alles te zetten om opening van de tunnel in (of vóór) 2040 ook daadwerkelijk te realiseren. Daarvoor is medewerking van een groot aantal partijen nodig en dient ook financiering vanuit verschillende partijen te worden geregeld. We vragen de gemeente om daar nu al met volle kracht op in te zetten, zodat 2040 haalbaar wordt om de tunnel te openen.

Verkeerslichten

In de binnenstad horen in principe geen verkeerslichten. Verkeerslichten kunnen nuttig zijn om grote drukte te regelen, maar als het niet druk is moeten ze niet worden toegepast want geregelde kruispunten zijn (volgens de SWOV, 2014) niet de veiligste kruispuntvorm, dat zijn ongeregelde rotondes en voorrangskruisingen. Een kruispunt in de binnenstad waar het zó druk is dat het verkeer geordend moet worden, om een blokkade van het kruispunt en toeleidende straten te voorkomen is het kruispunt Vredenburg x Jacobsstraat x Lange Viestraat. Andere uitzonderingen zijn kruisingen met de busbaan, waar een bus waarschuwingslicht of een oversteeklicht voor voetgangers (zoals op de Neude) kan worden toegepast.

Catharijnesingel

Verschillende kruispunten op de Catharijnesingel zijn onnodig voorzien van een verkeersregeling. We willen dat de verkeerslichten op de Catharijnesingel verdwijnen bij deze kruispunten:

- met de Stationsstraat;
- met de Mariaplaats bij de Marga Klompébrug;
- met de Nic Beetsstraat en Lange Smeestraat, bij de Bartholomeibrug.

Als het autoverkeer op de Catharijnesingel gedoseerd moet worden (en daar zijn we van harte voorstander van), dan moet dat niet bij de kruispunten midden in de Catharijnesingel gebeuren, maar al veel eerder, aan het begin en einde van de Catharijnesingel bij de kruispunten met de Bleekstraat en met de Amsterdamsestraatweg en Daalsetunnel (Daalseplein).

Het heeft onze sterke voorkeur dat er voor autoverkeer een knip komt in de Catharijnesingel, zodat hier geen doorgaand autoverkeer meer rijdt. Dan kunnen ook de verkeerslichten bij de kruisingen met de Knipstraat (Paardenveldbrug) en Smakkelaarskade (Vredenburgviaduct) worden weggehaald. Mogelijk kan de knip worden gerealiseerd door een inrijverbod voor alle verkeer te combineren met specifieke onheffingen, te handhaven met een systeem voor intelligente toegang op basis van kentekencontrole.

Kruispunt Monicabrug

Ook bij het kruispunt Oudenoord x Monicabrug x Weerdsingel Westzijde is het niet druk genoeg om een VRI te rechtvaardigen, ook daar kunnen de verkeerslichten weg. Mogelijk kan ook hier een systeem voor intelligente toegang worden toegepast.

Kruisunt Wittevroutwenstraat x Biltstraat

Dit verkeerslicht wordt vaak genegeerd. Opgestelde fietsers staan fietsers die naar rechts willen afslaan in de weg. Het is er niet druk genoeg, de VRI kan weg.

Lange Nieuwstraat x Agnietenstraat

Het verkeerslicht bij het kruispunt van de Lange Nieuwstraat en Agnietenstraat kan ook weg. Het wordt door vrijwel iedereen genegeerd. De spiegel die er hangt geeft voldoende overzicht.

Fiets te gast in het kernwinkelgebied

In het voetgangersgebied in het kernwinkelgebied is het tussen 10 en 18 uur niet toegestaan om te fietsen. In 2017, 2018 en 2020 hebben we onze bezwaren tegen het fietsverbod in het kernwinkelgebied bij de gemeente onder de aandacht gebracht. Die bezwaren zijn onverminderd van kracht:

- Uit de gegevens van de Fietstelweek bleek dat fietsers de binnenstad mijden als het druk is, een andere route keuze en als ze toch door het gebied rijden hun snelheid aanpassen. Er is dus helemaal geen probleem;
- De huidige regels voor de uitbreiding van het voetgangersgebied komen niet overeen met één regime voor het kernwinkelgebied, zoals de gemeente ons telkens wil doen geloven: er zijn straten waar alle verkeer is toegestaan, er zijn straten waar de fiets te gast is en er is een voetgangersgebied, waarvoor verschillende uitzonderingen gelden met verschillende tijdvensters;
- Het tijdvenster van het fietsverbod past niet bij de verscheidenheid aan functies en locaties, zoals de horeca op 't Wed;
- Het tijdvenster past ook niet bij de wisselende drukte in het gebied. De drukte wisselt sterk gedurende het jaar (denk aan zomerperiode, weekend voor Kerst) en is afhankelijk van de omstandigheden: op regenachtige dagen is het een stuk rustiger dan normaal;
- Vrachtverkeer voor bevoorrading mag tot later in de ochtend het gebied inrijden dan fietsers en zero emissie voertuigen (waaronder fietskoeriers) mogen zelfs nóg later nog het gebied in. Het is niet uit te leggen dat in de ochtend een vrachtauto wel het gebied in mag en een fiets niet;
- De verkeersborden met de diverse uitzonderingen zijn onbegrijpelijk en niemand neemt de moeite om zoveel tekst te lezen vóórdat ze het gebied inrijden;
- Gehandicapte fietsers kunnen met een gehandicaptenpas het voetgangersgebied in, maar niet iedere handicap leidt tot toekenning van zo'n pasje en een pasje werkt stigmatiserend, dus niet iedereen wil dat. Een argeloze fietser die achter een gehandicapte fietser aan het gebied inrijdt kan worden bekeurd, terwijl hij zich van geen kwaad bewust is, omdat de handicap van zijn voorganger niet zichtbaar is; zeer onrechtvaardig!

- Handhaving is vrijwel onmogelijk omdat er zoveel verschillende regels en uitzonderingen gelden. Uit de evaluatie van de huidige situatie komt naar voren dat goedwillende fietsers die de regels overtreden zich van geen kwaad bewust zijn en de handhavers vooral bezig zijn met uitleggen van de regels;
- De afsluiting overdag leidt ertoe dat er ook 's avonds en 's nachts nauwelijks fietsers zijn in het gebied. Dat klinkt aangenaam voor de omwonenden, maar het gevolg is dat een deel van het bestaande voetgangersgebied buiten openingstijden leeg en verlaten zijn. Die desolate indruk is versterkt doordat 's nachts Hoog Catharijne is afgesloten. Het winkelgebied is 's nachts gewoonweg unheimisch!
- Met dit fietsverbod kunnen bewoners van het gebied niet gemakkelijk met de fiets bij hun woning komen;
- Ten slotte: de aanleiding voor de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied was de noodzaak om voldoende afstand te houden om verspreiding van het Corona-virus te beperken. Maar deze week lezen we dat de gemeente enkele tonnen investeert om de leegstand in de binnenstad te verminderen. De toenemende leegstand vraagt om concentratie van winkels in het kerngebied, het voetgangersgebied moet daarom eerder kleiner dan groter worden. Sinds Corona blijven toeristen massaal weg en het grote publiek heeft de webwinkels ontdekt, zodat er ook veel minder winkelend publiek is. De grote schommelingen in de drukte maken dat één tijdvenster voor het fietsverbod in Coronatijd nog slechter uitpakt dan in de situatie vóór Corona.

De gemeente heeft al ruim voor Corona, in 2017 (alle dagen) en 2018 (alleen weekenddagen), het voetgangersgebied uitgebreid. Wij hebben er geen vertrouwen in dat de 'tijdelijke' uitbreiding van het regime vanwege Corona ongedaan wordt gemaakt als Corona is verdreven. Wij denken dat gemeente Corona gebruikt als dekmantel om haar politieke wens om het voetgangersgebied uit te breiden door te voeren. Wij zijn het daar zeer mee oneens.

Wandelstraat, fiets te gast

Wij pleiten al lange tijd voor een maatregel die wel op elk moment, op elke locatie in het gebied, onder alle weersomstandigheden en ongeacht de status van de 'lock down' goed werkt: we willen dat het hele kernwinkelgebied wordt ingericht als wandelstraat, waar fietsers, fietskoeriers en de vrachtfiets te gast is. Met een eenvoudig verkeersbord, analoog aan het verkeersbord voor fietsstraat, dat door iedereen (ook voor anders-taligen) in één oogopslag begrepen wordt. Fietsen blijft toegestaan, dus kostbare handhaving is onnodig en tegelijk weten alle voetgangers en fietsers hoe ze zich tot elkaar verhouden.



Brommers en snorscooters moeten wel uit het kernwinkelgebied geweerd worden, vanwege hun gevaarlijke rijgedrag.

Fietsparkeren

We willen dat er voldoende mogelijkheden zijn om een fiets te parkeren, dicht bij de winkels, de horeca, musea en andere voorzieningen. Dat is vooral van belang voor mensen die minder goed ter been zijn, voor wie de afstand tussen één van de (grote) inpandige stallingen en de winkelingang te groot is.

We willen geen fietsvakken, omdat fietsen dan met een beetje wind of door aanstoten kunnen omvallen, waarbij mooie fietsen op en over elkaar heen vallen en behoorlijk kunnen beschadigen. We willen vaste fietsenrekken. Fietsen in een rek staan keurig strak gestald, dat ziet er veel netter uit dan een fietsvak. De fietsenrekken moeten de mogelijkheid bieden om een fiets aan vast te zetten met een ketting. De fout met de 'dichte nietjes' in de Voorstraat is gelukkig hersteld, we gaan ervan uit dat de gemeente ervan geleerd heeft en dit soort fouten niet opnieuw maakt.

Vanwege de huidige drukte in de stallingen willen we dat er voor het straatparkeren hoog-laagrekken worden gebruikt, zodat er elke 40 cm een fiets kan worden gestald i.p.v. elke 80 cm in andere typen rekken. De rekken moeten een voorvorkklem hebben zodat een fiets echt niet om kan vallen. Rekken zoals de “tulp” worden vaak slecht gebruikt omdat je een slag in je wiel krijgt als iemand je fiets omstoot, wij willen dat de tulp in Utrecht niet meer wordt toegepast.

Er dienen voldoende veilige plekken te zijn voor afwijkende fietsen (fietsen met kratjes, zitjes, bakfiets, ligfietsen, etcetera) en voor fietsen van gehandicapten (driewielers, handbikes).

Het gebruik van dure fietsen (zoals e-bike en speed pedelec) neemt toe. Daardoor neemt ook het belang van veilig stallen toe. Het goede nieuws hierbij is dat die dure fietsen niet zo snel als weesfiets ergens blijven staan. Als mensen niet zeker weten dat ze hun fiets veilig kunnen stallen wordt de neiging om op een barrel naar de stad te fietsen groter. Als het barrel het begeeft vindt u hem terug als weesfiets en moet die gelabeld en geruimd worden. Zorg daarom voor veilige stallingen, het is de meest effectieve manier om het aantal weesfietsen terug te dringen.

Voor de inpandige stallingen willen we het regime van 24 uur gratis behouden. We hebben ons daar jarenlang hard voor gemaakt bij verschillende overheden, NS en ProRail. Ook in alle nieuwe inpandige stallingen in de binnenstad moet de eerste 24 uur gratis geparkeerd kunnen worden.

Ruimtelijke kwaliteit

We zien in de achterliggende periode dat stedenbouwkundigen van de gemeente de binnenstad ‘sculpten’ naar een wensbeeld, waarin geen plaats is voor geparkeerde fietsen. Fietsen worden geruimd, fietsparkeerplekken worden opgeheven om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Wij denken juist dat gestalde fietsen bij Utrecht horen; we vinden de lege hekken bij de grachten maar een kaal gezicht. We zijn Utrecht, geen Milaan!

Kortparkeren bij winkels

Bij winkels met een hoge omloopsnelheid van de klanten (denk aan supermarkten) moeten dicht bij de ingang ruime mogelijkheden zijn om fietsen te stallen. Het kan toch niet zo zijn dat veel fietsparkeerplekken voor de ingang van de supermarkt dag en nacht bezet worden gehouden door bewoners? We willen in de binnenstad een helder onderscheid tussen plekken voor kort- en langparkeren. Voor bewoners moeten veilige en voldoende inpandige stallingen beschikbaar zijn in de buurt.

Bewonersparkeren

De ruimte in de binnenstad is schaars; waar inpandige stallingen niet mogelijk zijn, willen we dat autoparkeerplaatsen plaats maken voor afsluitbare fietstrommels of soortgelijks. Zodat fietsen niet binnen in de gang gezet hoeven worden of tussen de auto's aan het hekwerk langs de gracht geparkeerd hoeven worden.

Bezoekersparkeren

Voor bezoekers moeten voldoende veilige stallingen zijn. Zolang dat niet inpandig kan moeten er op straat voldoende rekken staan.

Domplein

Op het Domplein zijn stallingsplekken hard nodig voor de (jonge) bezoekers van De Utrechtse Muziekschool (DUMS), de Domtoren, Domkerk en de Aula van de Universiteit. Inpandige stalling in het pand van de voormalige UCK, zoals voorgesteld in de omgevingsvisie, zou een mooie oplossing zijn om voldoende capaciteit te bieden. We willen dat zo'n inpandige stalling “24/7” open is. Als dat niet kan, moet er ook op straat, buiten de openingstijden, voldoende stallingsruimte beschikbaar zijn. Overigens lezen we in de omgevingsvisie ook dat het pand van het voormalige UCK een belangrijke rol kan spelen

bij het beleefbaar maken van de historische schoonheid van Utrecht, we zijn benieuwd hoe de gemeente denkt deze functie te verenigen met een fietsenstalling.

Springweg

Bij Karel V in de Springweg zijn fietsnietjes weggehaald. Bewoners kwamen in opstand tegen een alternatieve plek voor de nietjes. Gevolg is dat er geen stallingsplekken zijn teruggeplaatst. We vinden dit een schandalige praktijk, de fietser wordt hier de dupe van een machtsstrijd en laksheid van de gemeente. We willen fatsoenlijke fietsparkeerplekken terug in de buurt van de horeca aan de Springweg. We zien mogelijkheden in de Springweggarage, in de periode totdat die wordt gesloopt: de begane grond moet autovrij gemaakt worden en ingericht als openbare fietsenstalling. Als de garage verdwijnt, moet natuurlijk opnieuw gezorgd worden voor een goede fietsparkeervoorziening in de nabijheid van de horeca aan de Springweg.

Nobelstraat

In het uitgaansgebied rondom de Nobelstraat (en Janskerkhof) moeten bezoekers hun fiets veilig kunnen parkeren. Dat dient zoveel mogelijk dicht in de buurt van de horeca te kunnen; het is ongewenst dat fietsers diep in de zijstraten moeten parkeren, waar ze na sluitingstijd van de horeca met het loshalen van hun fiets de bewoners van deze woonstraten tot last kunnen zijn. Voor deze specifieke doelgroep willen we dat de gemeente onderzoekt hoe plekken in de buurt 'dubbel' gebruikt kunnen worden voor fietsparkeren op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond. We denken bijvoorbeeld aan het openstellen van de fietsenstalling van de vestiging van de St. Gregoriusschool, ingang aan de Nobeldwarsstraat.

Janskerkhof

Op het Janskerkhof is nu nog veel ruimte voor autoparkeren en beperkt voor fietsparkeren. We willen dat die verhouding omkeert: Janskerkhof moet een aantrekkelijke plek worden om je fiets te parkeren.

Pop-up stallingen

In de binnenstad wordt op drukke momenten gebruik gemaakt van pop-up stallingen. We vinden dit een goede manier om tijdelijk, tijdens piekmomenten, te voorzien in extra capaciteit om te stallen. We willen dat ook in de toekomst deze stallingen ingezet kunnen blijven worden.

Een andere mogelijkheid om kortparkeren of evenementparkeren te faciliteren is gebruik te maken van fietsvlonders, waarbij op een autoparkeerplaats een vlonder wordt geplaatst met een fietsenrek. Zo kan eenvoudig tijdelijke fietsparkeerplek worden gerealiseerd.

Aanvullende services in de inpassende stallingen

In de gemeentelijke fietsenstalling aan de Mariaplaats kunnen bezoekers een pakket afhalen van het pakketpunt. We willen dat die service in alle fietsenstallingen van de gemeente wordt aangeboden.

Verder willen we dat in de stallingen ook goede kwaliteit fietslampjes gekocht kunnen worden, zoals in de Vredenburgstalling. Daar kunnen ook poncho's worden aangeschaft en buggy's worden geleend. We willen graag dat die services ook in andere stallingen beschikbaar komen.

Fietslogistiek

De gemeente wil bevoorrading van de binnenstad met emissieloze voertuigen. Fietskoeriers en vrachtfietsen kunnen daarin een belangrijke rol spelen en zijn méér dan emissieloos, omdat ze deels of geheel op spierkracht rijden. We vragen de gemeente om deze duurzame, stille en superschone vervoerwijze maximaal te faciliteren.

We denken dat de gemeente de gewenste ZE-bevoorrading met vrachtfietsen en fietskoeriers kan ondersteunen door zgn gebundelde leveringen te faciliteren. Dat kan ze doen door in haar eigen gebouwen en in de gemeentelijke fietsenstallingen een onbemand bezorgpunt in te (laten) richten, een

pick up point waar fietsbezorgdiensten pakketten kunnen afleveren en medewerkers en bezoekers tijdens openingstijden van het gebouw met een code hun pakket kunnen ophalen. Een mooi voorbeeld is het pakketpunt in de U-stal aan de Mariaplaats. Dat kan op veel meer plekken!

In de omgevingsvisie geeft de gemeente aan dat er in de binnenstad en daarbuiten 'hubs' moeten komen; wellicht kan de gemeente een rol spelen bij het vinden van een geschikte plek voor een logistieke 'hub' specifiek voor vrachtfietsen en fietskoeriers in (de nabijheid van) de binnenstad. Op dit moment is sprake van leegstand in de binnenstad; mogelijk biedt dat kansen om op korte termijn al een (tijdelijke) voorziening in te richten. Als de hub aan de rand van de milieuzone ligt, kunnen ook emissie-voertuigen deze hub bevoorraden.

Verder is het ook voor fietskoeriers en vrachtfietsen fijn als er minder gemotoriseerd verkeer in de binnenstad rijdt, omdat ze dan onderweg minder oponthoud oplopen op de smalle grachten.

Evenementen

Veel plekken in de binnenstad worden gebruikt voor de organisatie van evenementen. Dat is fijn, het maakt van Utrecht een levendige stad met een grote aantrekkingskracht op inwoners, bezoekers en ondernemers. We hebben een aantal wensen aangaande evenementen:

- We willen dat evenementen (in de hele stad, dit beperkt zich niet tot de binnenstad) goed op de fiets bereikbaar zijn;
- Bij de evenementen dienen voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar te zijn;
- We willen dat er bij evenementen voor wordt gezorgd dat doorgaande fietsroutes niet, of ten minste zo kort mogelijk, geblokkeerd worden. We denken bij voorbeeld aan het Domplein, bij uitstek geschikt voor evenementen, die ook een belangrijke noord-zuid fietsroute is door de binnenstad.

Overige opmerkingen

Fijn dat ook fietsers gebruik kunnen gaan maken van toiletten in publiek toegankelijke gebouwen.

We willen dat iedereen, specifiek vrouwen en meisjes, op elk moment van de dag veilig in de binnenstad (en daarbuiten) kunnen fietsen. We willen geen bosjes waarin mensen zich kunnen verschuilen en voldoende verlichting langs fietsroutes. We herhalen dat het voetgangersgebied omgezet moet worden in een regime van wandelstraat met fiets te gast, zodat het unheimische gevoel 's nachts in de Lange Elisabethstraat en Steenweg vermindert.

Tot slot

We lezen in de omgevingsvisie veel plannen en ideeën die ons zeer aanspreken. Het wordt groener, rustiger, schoner in de binnenstad en dus fijner fietsen. Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan. We zijn enthousiast over het hoge ambitieniveau. We hebben zorgen over het realiteitsgehalte: gaat dit allemaal lukken? Is het allemaal haalbaar? We hopen van harte dat de gemeente stevig doorpakt op de verschillende thema's en zorgt voor een nog aantrekkelijker binnenstad in 2040.

We hebben met plezier aan deze reactie gewerkt. We zijn desgewenst graag bereid om onze wensen toe te lichten. In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter