Een de permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad



9 december 2021

Colofon

Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Van de gemeente Utrecht

Internet

www.utrecht.nl/voetgangersgebied

Rapportage

Jesse van Elsberg (projectleider)
Ruud Ditewig
Marijn Kik
Karlijn de Wit
Bart Scholten
Michael van Wanrooij
Karim Sharafeldin
Trix Aarts

Informatie

voetgangersgebied@utrecht.nl

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Historie 4

1.1.1 Uitkomsten van de evaluaties 6

1.2 Voetgangersgebied in beleid 8

1.3 Leeswijzer 9

2 Een regime voor het voetgangersgebied binnenstad 10

2.1 Inleiding 10

2.2 Het voorstel 10

2.3 Monitoring en evaluatie 12

3 Participatie 16

3.1 Inleiding 16

3.2 Aanpak van de participatie 16

3.3 Uitkomsten 18

3.3.1 Input van bewoners, ondernemers en bezoekers 18

3.3.2 De belangengroepen 24

1 Inleiding

In juli van dit jaar heeft het college van Burgemeester en Wethouders het huidige tijdelijke regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad verlengd. Zo werd voorkomen dat in relatief korte tijd zich drie verschillende situaties voordoen, wat de onduidelijkheid voor de gebruiker vergroot. Het tijdelijke verkeersbesluit is hiervoor verlengd tot 1 augustus 2022.

Vanaf 2016 wordt er al nagedacht over het voetgangersgebied in de binnenstad. Door de jaren is dan ook ervaring opgedaan met verschillende regimes voor het voetgangersgebied. In de paragraaf hieronder staat een korte beschrijving hiervan. De “lessons learned” bieden een basis om te komen tot een permanent voetgangersgebied.

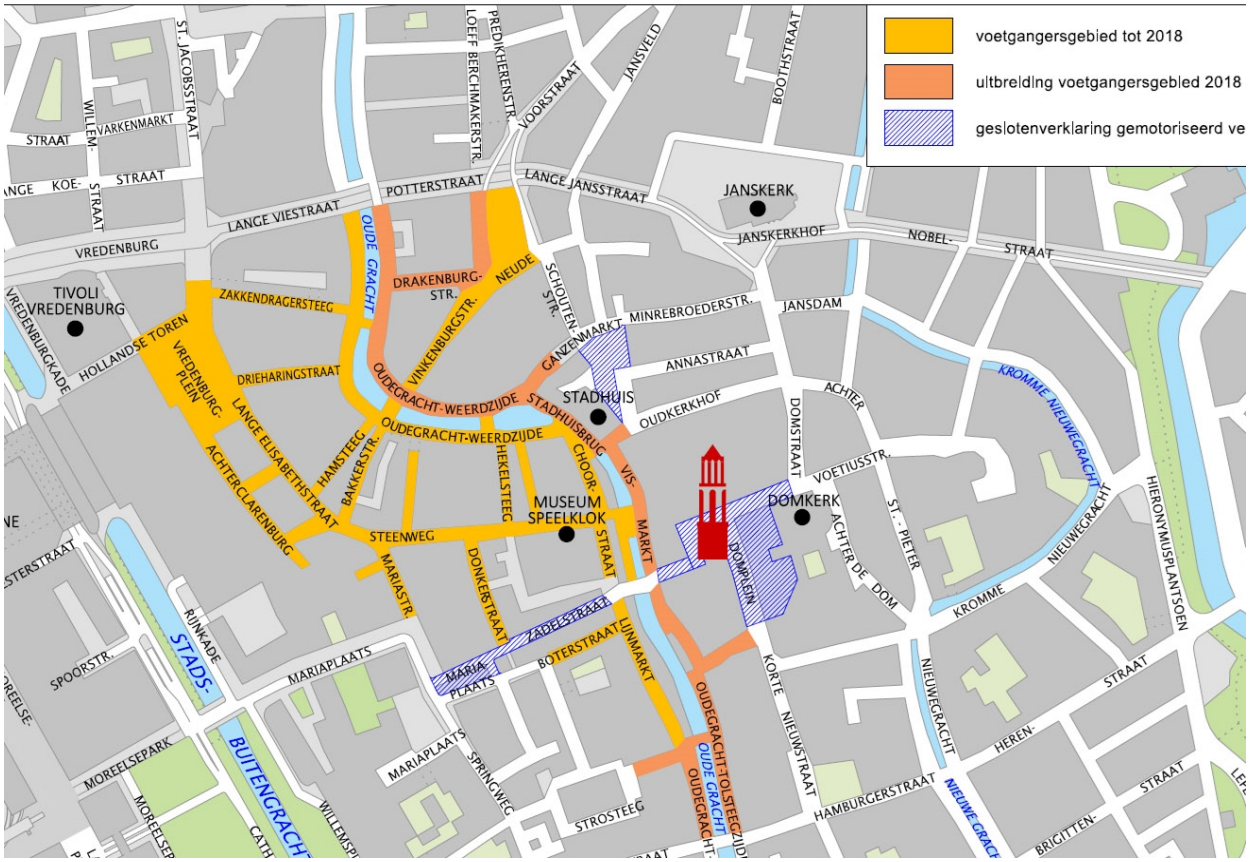
In Mobiliteitsplan 2040 en het concept Omgevingsvisie Binnenstad staan richtlijnen voor een permanent voetgangersgebied. Zij komen aan de orde in paragraaf 1.2

Paragraaf 1.3 bevat de leeswijzer voor deze notitie.

1.1 Historie

Aan de basis van de uitbreiding van het voetgangersgebied lag de nota ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ uit 2016. De beoogde uitbreiding sloot aan bij het convenant ‘De Rode Loper 2016-2020’ tussen de gemeente Utrecht en het Centrummanagement Utrecht (CMU).
De uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad ging in op 1 mei 2018 met de volgende uitgangspunten:

- In aanvang beperkte venstertijden voor fietsers op alleen zaterdag en zondag in het uit te breiden deel van het voetgangersgebied; fietsen is niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur. Van maandag tot en met vrijdag is fietsen hier hele dag toegestaan. Te heroverwegen na een jaar.
- Venstertijden voor bestaand voetgangersgebied blijven zoals vastgelegd in collegebesluit 4 juli 2018; fietsen is de hele week niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur.



Figuur 1 uitbreiding per 1 mei 2018

Begin juli 2020 is het voetgangersgebied tijdelijk uitgebreid waarbij het niet is toegestaan in het gebied te fietsen tussen 10 uur en 18 uur. Aan de basis lag motie M86 breid het voetgangersgebied tijdelijk uit. Deze uitbreiding was bedoeld om de mensen de ruimte te bieden om 1,5 meter afstand te houden. In eerste instantie was de Oudegracht oostzijde aan de zuidkant tot aan de Smeestraat ook opgenomen in het voetgangersgebied. Naar aanleiding van reacties van bewoners is daarna besloten om de Oudegracht tussen Smeestraat en Hamburgerstraat aan beide zijden weer geheel toegankelijk te maken voor fiets en auto's. Dit is ook de huidige situatie.



Figuur 2 het "corona" voetgangersgebied

Beide uitvoeringen van het voetgangersgebied in de binnenstad zijn geëvalueerd. In de volgende paragraaf staan de uitkomsten van deze evaluaties.

1.1.1 Uitkomsten van de evaluaties

Evaluatie van het regime voor een voetgangersgebied per 1 mei 2018
In 2018 is door middel van onder meer tellingen en enquêtes de situatie in het voetgangersgebied gemonitord om te bepalen in hoeverre de uitbreiding bijdraagt aan de doelstelling van een aantrekkelijke en gastvrije binnenstad. Ook zijn gesprekken gevoerd met onder meer politie, OM, leden van de voormalige klankbordgroep, Fietsersbond, Centrum Management Utrecht en VTH-gemeente Utrecht. De volgende zaken kwamen naar voren:

- Aantal voetgangers beweegt in grote lijnen mee met de openingstijden van de winkels
- In de zomerperiode bij goed weer ligt het aantal voetgangers in het voetgangersgebied al vanaf woensdag in de buurt van de aantallen in het weekend.
- Er wordt minder gefietst op de drukste momenten voor voetgangers (zaterdagen en zondagen tussen 14 -17 uur)
- Het aantal fietsers is op werkdagen het hoogst met een piek rond de avondspits.
- Uit interviews blijkt dat met name voetgangers enthousiast over de uitbreiding zijn, terwijl fietsers de noodzaak van uitbreiding vaker in twijfel trekken.
- Het naast elkaar bestaan van twee verschillende venstertijdenregimes voor fietsers binnen één voetgangersgebied zorgt voor ‘interne grenzen’ en daarmee onduidelijkheid bij gebruikers.
- De onderborden met informatie over de venstertijden voor fietsen en bevoorraden worden door veel bezoekers als lastig leesbaar beschouwd. Dit draagt bij aan verwarring en irritatie bij gebruikers en een gebrekkige naleving van de nieuwe regels.
- Vrijwel alle stakeholders dringen aan op strengere handhaving en een duidelijke keuze voor één venstertijdenregime voor fietsers in het hele voetgangersgebied.

Proef met dynamische bebording
In november 2019 vond een proef van twee weken plaats met het gebruik van dynamische bebording om fietsers te stimuleren af te stappen als het druk is in het voetgangersgebied. Met deze proef is onderzocht of dynamische bebording als onderdeel van de informatie- en gedragscampagne bij kan dragen aan een prettig en veilig voetgangersgebied. Hoewel een meerderheid van de geënquêteerden aangaf het bord te hebben gezien en gelezen was naleving van de dynamische bebording (zeer) beperkt. Met het oog op mogelijk gebruik van deze techniek in de toekomst, voor naleving ervan is een combinatie met handhaving nodig.

Evaluatie van corona-voetgangersgebied
De evaluatie bestond onder meer uit twee schouwen en een gemeentelijke enquête. Binnengekomen mails en vragen en reacties van verschillende partijen, die soms zelf een evaluatie en/of enquête hebben gehouden, zijn bij de evaluatie betrokken. Uitkomsten zijn:
- In meerderheid zijn bezoekers (57%), bewoners (67%) en ondernemers (54%) tevreden met de maatregelen rond uitbreiding van het voetgangersgebied.
- In meerderheid zijn bezoekers (65%), bewoners (61%) en ondernemers (57% positief over een verlenging van de maatregelen tot 1 november.
- Het zuidelijk deel van de Oudegracht, dat oorspronkelijk bij het corona-voetgangersgebied hoorde, moet geen onderdeel zijn van het voetgangersgebied oa omdat daar geen draagvlak voor is.
- Het feit dat fietsers moeten afstappen om 10.00 uur, maar laad en losmogelijkheden zijn toegestaan tot 11.30 uur of 12 uur (afhankelijk of het schoon vervoer betreft) roept vragen op. Advies is om dit gelijk te trekken.
- Aanpak van hinderlijk gestalde fietsen aan de randen van het voetgangersgebied (ondernemers en voetgangers)
- Advies om in een vervolgtraject maximaal met de omgeving te communiceren en ruimte te geven voor inbreng binnen de kaders die daarvoor zijn gesteld.

Tijdens de evaluatie over het “corona” voetgangersgebied is aan verschillende stakeholdersgroepen gevraagd wat hun denkbeeld is over het voetgangersgebied in de toekomst.

Binnen de **Wijkraad Binnenstad** leefden in 2020 verschillende visies op de toekomst maar is men unaniem over de noodzaak van een keuze voor een eenduidig voetgangersgebied waarin het voor alle gebruikers zo duidelijk mogelijk is wat er van hen wordt verwacht.

Voor **SOLGU** stond de toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke beperking centraal. Door de ontheffing voor mensen met een lichamelijke beperking die in 2018 in het leven is geroepen, is de toegankelijkheid van het voetgangersgebied voor deze groep verzekerd. Wel constateerde SOLGU dat het voetgangersgebied nu al een lastige locatie voor haar achterban is door de grote drukte en verschillende gebruikers. Haar dringende advies was dan ook om nu en in de toekomst in contact te blijven met haar achterban om er voor te zorgen dat dit drukke gebied ook in de toekomst als het nog drukker wordt toegankelijk te houden voor deze groep. Duidelijke regelgeving en voldoende oversteekmogelijkheden voor deze groep zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

De **Fietsersbond** Utrecht sprak haar voorkeur uit om op de oostzijde van de Oudegracht zeven dagen per week een situatie te creëren waar fietsers te gast zijn. Fietsen zou hiermee op alle tijden mogelijk blijven. Een belangrijk argument hierbij is de overtuiging van de Fietsersbond dat fietsers op drukke momenten het voetgangersgebied al mijden of afstappen waardoor van echte problematiek in hun ogen geen sprake is. De Fietsersbond vroeg daarnaast aandacht voor de alternatieve route via de Lange Nieuwstraat. Een fietsvriendelijke inrichting van deze straat in combinatie met het plaatsen van dynamische bebording zou er voor kunnen zorgen dat fietsers worden verleid om het voetgangersgebied heen te fietsen.

CMU zag ook dat een duidelijke keuze nodig is maar gaf de voorkeur aan een venstertijdenregime waarbij in het hele voetgangersgebied fietsen dagelijks tussen 10.00 uur en 18.00 uur niet is toegestaan. Hiermee zouden conflicten tussen gebruikers vermeden worden en zou er voor voetgangers op de drukste tijdstippen ruim baan zijn. Het CMU vroeg aandacht voor een heldere inrichting (bijvoorbeeld in de Servetstraat/Maartensbrug/ Zadelstraat) en meer fietsparkeermogelijkheden rond de entrees van het voetgangersgebied om gebruikers te faciliteren de regels na te leven.

1.2 Voetgangersgebied in beleid

Het Mobiliteitsplan 2040 en de concept Omgevingsvisie Binnenstad bevatten beleidskaders voor een voetgangersgebied in de binnenstad. Beide documenten komen hieronder aan bod. Beide documenten zijn gemaakt met oog op de groei van stad. We hebben er de afgelopen twee decennia 100.000 inwoners bij gekregen. En de komende jaren komen daar nog eens 100.000 bovenop. Hoewel we voorzieningen zo veel mogelijk gaan spreiden in de stad, heeft en houdt Utrecht maar een historisch centrum. Dus de druk op de Binnenstad zal hoe dan ook verder toenemen. En dan niet alleen op het gebied van winkelen, maar ook recreëren, horeca, cultuur en onderwijs.

Mobiliteitsplan 2040
In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat lopen de meest duurzame vorm van mobiliteit is: “In een compacte, groeiende stad is lopen ook een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels”.
De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. In de binnenstad (en in Utrecht Science Park) wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Dit vraagt om een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.

De concept Omgevingsvisie Binnenstad
In de binnenstad staat verblijf in 2040 centraal. De buitenruimte is geen doorgangsruimte, maar een plek waar je langer wilt blijven als bewoner en als bezoeker. Hier kun je anderen ontmoeten, tot rust komen in een verstilde groene hof, winkelen en cultuur beleven, genieten van een picknick in het park, of van de schoonheid van de binnenstad. De voetgangers is in de binnenstad de hoofdgebruiker, want meer dan bij andere vervoerswijzen heb je, als je loopt, ruimte voor uitwisseling met je omgeving. Daarom zijn verblijfs- en voetgangerskwaliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden.
In 2021 biedt een aantal pleinen en straten niet de verblijfskwaliteit die past bij een gastvrije en ontspannen binnenstad. De inrichtingskwaliteit moet omhoog, want de inrichting doet niet altijd recht aan de schoonheid van de binnenstad en sluit niet altijd aan bij de kwaliteiten en functies van de bebouwing. De binnenstad heeft een bijzondere positie in een sterk verdichtende stad: verblijfskwaliteit en voetganger op 1. Om dit te bereiken streven we naar een binnenstad die een bestemming is, geen doorgangsgebied. Fietsers met de bestemming binnenstad zijn welkom, met aangepast tempo. In drukke gebieden leggen zij het laatste deel te voet af, met hoge kwaliteit van voetgangersroutes.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat het voorstel voor een permanent voetgangersgebied. Aan bod komen de geografische uitbreiding, venstertijden en de entrees van het voetgangersgebied.
In hoofdstuk 3 staan de uitkomsten van de participatie waarbij bewoners en/of ondernemers in het voetgangersgebied, bezoekers en belangengroepen de mogelijkheid hadden om hun mening en/of denkbeelden te delen.

2 Een regime voor het voetgangersgebied binnenstad

2.1 Inleiding

De hoofdstuk bevat het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad. Het voetgangersgebied is het gebied waar voetgangers het primaat hebben en fietsen mag in de vastgestelde venstertijden. We gaan in op de geografische indeling, de venstertijden, bebording en inrichting van het voetgangersgebied en stallingsmogelijkheden aan de randen. Ook gaan we in op een aantal voorwaarden voor een goed functionerend voetgangersgebied. Allereerst komen hieronder een aantal uitgangspunten aan bod die voortvloeien uit de evaluaties, de beleidskaders en de uitkomsten van de participatie (zie hoofdstuk 3).

Uitgangspunten
Aan de basis van het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad ligt een aantal uitgangspunten:

- Ruimte voor ontspannen lopen en verblijven (ook voor mensen die slecht ter been zijn)
- Aaneengesloten wandelgebied
- Heldere venstertijden voor fietsers
- Herkenbaar voor alle weggebruikers
- Goede communicatie in combinatie met handhaving
- Fietsstallingen bereikbaar
- Fietsen niet weren op tijden dat vrachtvervoer is toegestaan.

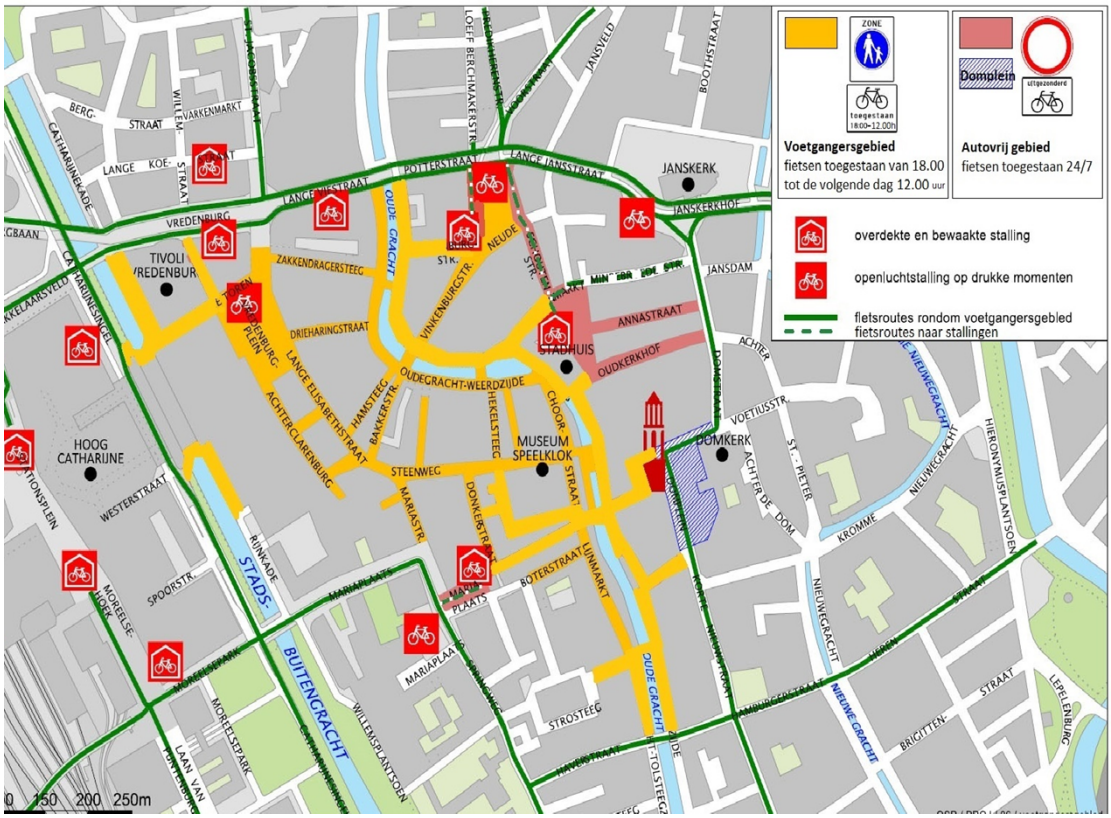
En we hebben gezocht naar een voorstel dat zoveel als mogelijk recht doet aan de verschillende standpunten van belanghebbenden en belangengroepen.

2.2 Het voorstel

Het geografische gebied
Het voorstel voor het voetgangersgebied bevat de volgende straten

- De straten van het kernwinkelgebied voor 2018
- De uitbreiding per 1 mei 2018 bestaande uit: de Oudegracht oostzijde, Donkere Gaard, Lichte Gaard, ’t Wed, Vismarkt, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt (tussen Schoutenstraat ene Oudegracht), Oudegracht oostzijde tot aan de Potterstraat, Drakenburgstraat
- De uitbreiding in 2020 met Servetstraat en de Zadelstraat
- En Buurkerkhof, Hollandse Toren, Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade. Buurkerkhof wordt omsloten door het voetgangersgebied. De Hollandse en Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade worden in de praktijk al gebruikt als voetgangersgebied. Nu wordt dat geformaliseerd.

Op de kaart hieronder is dit gebied aangegeven met okergeel.



figuur 3 het voorstel, geel is voetgangersgebied en rood straten met gesloten verklaring

Tijdens de raadsbehandeling zijn met A33 de Schoutenstraat en de Neude Oostzide aan het voetgangersgebied toegevoegd (zie de website voor het definitieve voetgangersgebied).

Venstertijden

Een voetgangersgebied alleen voor voetgangers is geen doel op zich. Alleen waar dat nodig is vanuit het oogpunt van verblijfskwaliteit gelden er venstertijden voor de fiets. De fietsers krijgen zoveel mogelijk ruimte. Ze zijn te gast in het voetgangersgebied. Alleen op drukke momenten kunnen ze beter omfietsen. Ten opzichte van nu bevat het voorstel venstijden die gunstiger zijn voor de fietser. In plaats van 10 uur ’s ochtends willen we de venstertijden in de ochtend gelijk laten vallen met de venstertijden voor bevoorrading door (schone) voertuigen. Momenteel is dat tot 12 uur. Vanaf 18 uur mag er dan weer gefietst worden. Het is niet zo dat het in alle straten altijd even druk is met voetgangers in het voetgangersgebied. Dat zou kunnen pleiten voor maatwerk in venstertijden. Echter, uit de evaluaties is gebleken dat eenduidigheid van venstertijden belangrijk is

Gesloten verklaring

Voor een aantal straten is het niet nodig om venstertijden voor fietsers aan te houden. Deze vallen buiten het voetgangersgebied. Wel lenen deze straten zich voor een “geslotenverklaring”. Het gaat om de straten Neude oostzijde en westzijde, Schoutenstraat, Ganzenmarkt (tussen Korte Minrebroederstraat en Schoutenstraat) Korte Minrebroederstraat, Oudkerkhof en een deel van de Annastraat. In deze straten zijn fietsen altijd welkom. De geslotenverklaring geldt voor de auto. Het gaat om de rood gekleurde straten op de kaart. Ook hier gaan de venstertijden voor bevoorrading gelden. Voor Oudkerkhof is het nodig dat de parkeerplaatsen worden opgeheven.

Randvoorwaarden
Dagelijks is er toezicht en handhaving in het voetgangersgebied in de binnenstad. Dat is nodig om de naleving van de regels te vergroten en overlast te verminderen en te voorkomen. Bij de dagelijkse inzet worden controles uitgevoerd, acties gehouden en overlastmeldingen van bewoners en ondernemers afgedaan. Met de huidige bezetting kan deze taak uitgevoerd worden. De gemeentelijke handhavers kunnen niet tegen alle overlast optreden, omdat zij daarvoor niet bevoegd zijn. Overlast door bijvoorbeeld asociaal rijgedrag kan een gemeentelijke handhaver niet handhavend optreden. Dit is een taak van de politie.

Daarnaast is een goede herkenbaarheid van belang. Een integraal bebording- en bewegwijzeringsplan (bevoorrading en fietsenstallingen) is nodig. De weggebruiker moet ondubbelzinnig kunnen begrijpen wat van hen verlang wordt. . Dus helderheid, uniformiteit en eenduidigheid. Een plan waarbij de weggebruiker centraal staat. Daarnaast moet het ook juridisch kloppen en handhaafbaar zijn. Markeringen aan de randen van het voetgangersgebied dragen ook bij aan de herkenbaarheid ervan. Op termijn wordt de inrichting van een aantal straten aangepast, zodat deze de verblijfsfunctie meer uitstralen.

Een andere randvoorwaarde is de aanwezigheid van alternatieve fietsroutes en van fietsenstallingen aan de randen van het voetgangersgebied. Zie voor de alternatieve fietsroutes het kaartje hierboven. Rondom het voetgangersgebied is er veel vraag naar fietsparkeren. We hebben daarom rondom het voetgangersgebied een ruim aanbod van inpandige stallingen en op piekmomenten de pop-up stallingen. De focus ligt op het uitbreiden van inpandige stallingen op de plekken waar de parkeerdruk hoog is. We zien dat met name in de zuidelijke binnenstad uitbreiding van inpandige fietsenstallingen gewenst is. Er komt tijdelijk in de parkeergarage Springweg aan de Strosteeg, vanaf gemeentelijke exploitatie in 2024 tot aan de voorgenomen sloop, naast een extra buurtstalling met 150 plekken en drie-daagde pop-upstalling met 300 plekken. Daarbij stimuleren we fietsers om hun fiets in deze bewaakte stallingen te parkeren en te voet verder te gaan. Het blijft voor mensen met een beperking mogelijk om de fiets dicht bij een winkel (kort) te stallen. Op piekmomenten moet de voetganger ook de ruimte krijgen. Daarom zoeken we (in de directe omgeving) ook naar plek voor nieuwe rekken op straat.

2.3 Monitoring en evaluatie

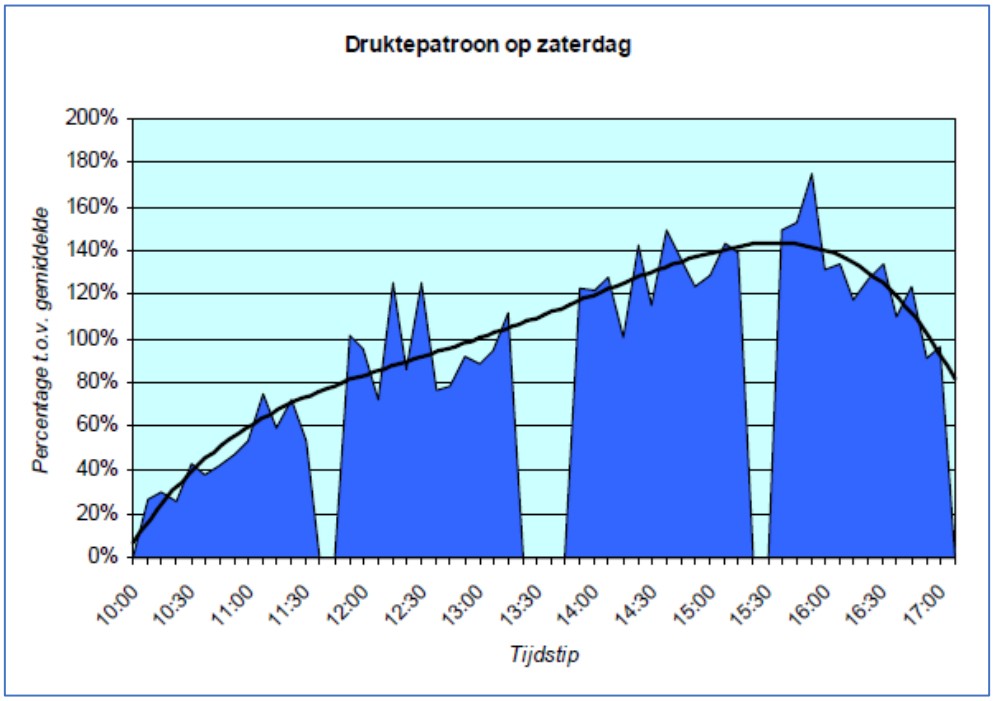
Op drukke dagen kunnen er voor 12 uur al veel voetgangers in het voetgangersgebied zijn (zie de grafieken op pag 14 t/m 15). Er is zorg over mogelijke onaangename confrontaties tussen voetgangers en fietsers tijdens de drukke ochtenden. De fietser is weliswaar te gast, maar een gedragsverandering is niet altijd makkelijk te bereiken. Ondernemers en de CMU hebben daarom zorgen over een venstertijd

voor fietsers tot 12 uur en zouden daarom in de ochtend de huidige venstertijd, die loopt tot 10 uur, willen aanhouden, zodat er ’s ochtends voldoende ruimte is voor voetgangers om ontspannen te kunnen winkelen. De zorg is dat er onaangename confrontaties tussen voetgangers en fietsers zouden kunnen voorkomen en dat is voor winkelend publiek, en dus ook voor de economie van de stad, niet goed. We nemen deze zorgen serieus. Door op drukke ochtenden het voetgangers- en fietsverkeer een langere periode te monitoren houden we de vinger aan de pols. Met monitoring komen conflicten tussen fietsers en voetgangers in beeld. Een langere tijd is nodig omdat in de eerste weken sprake is van een gewenningsperiode. Ook kunnen we dan effecten meenemen van bijvoorbeeld het weer, feestdagen, seizoenen. Zo ontstaat een goed beeld van de drukke en rustige momenten. Mocht er inderdaad sprake zijn van regelmatige conflicten tussen fietsers en voetgangers, dan wordt met alle betrokkenen gezocht naar een oplossing. Het aanpassing van de venstertijd is dan een van de mogelijke oplossingen.
Na een jaar worden de venstertijden voor fietsers en bevoorrading sowieso geëvalueerd.

Utrecht Binnenstad West — *Herwogen en opgehoogde dagcijfers*

Uur- en dagramingen per telpositie		10:00-11:30	11:45-13:15	13:45-15:15	15:30-17:00	Dagtotaal
1	Lange Elisabethstraat 35	900	3.200	5.400	6.500	34.300
2	Lange Elisabethstraat 12 -14	1.300	2.900	5.000	6.500	33.300
3	Steenweg 72	1.800	3.800	6.900	8.000	43.500
4	Voor Clarenburg 8	400	1.800	2.600	2.900	16.500
5	Achter Clarenburg 23	700	1.300	2.300	2.000	13.500
6	Achter Clarenburg 32	800	2.200	3.000	2.900	19.000
7	Vredenburg 154 -155	1.800	3.700	4.700	4.200	30.900
8	Vredenburg 4	2.400	4.500	5.500	5.100	37.300
9	Hollandse Toren 11 -81	1.400	2.400	3.000	2.700	20.300
10	Vredenburg 9 B	2.700	5.600	7.300	6.500	47.400
11	Vredenburg 21	300	400	700	400	3.700
12	Zakkendragerssteeg 25	400	900	1.100	800	7.000
13	Lange Viestraat 4	700	3.000	2.700	3.300	20.600
14	Lange Viestraat 3	700	2.900	2.800	3.400	20.700
15	Oudegracht 83	200	800	1.300	2.100	9.400
16	Potterstraat 2 A	1.200	3.100	1.300	2.200	16.700
17	Oude Gracht voor postkantoor	600	1.500	2.400	2.500	15.000
18	Oudegracht 118	700	2.200	1.400	1.500	12.600
19	Drakenburgstraat 3	400	500	1.600	1.300	8.100
20	Neude 11	500	600	1.500	1.600	9.000
21	Vinkenburgstraat 15	1.200	1.100	1.600	1.400	11.200
22	Drieharingstraat 16	1.000	1.000	1.800	1.800	11.800
23	Oudegracht 113	2.200	2.400	3.400	2.500	22.500
24	Oudegracht 97	1.400	2.800	3.700	2.400	21.900

Figuur 4 voetgangers in binnenstad west op 23 maart 2019

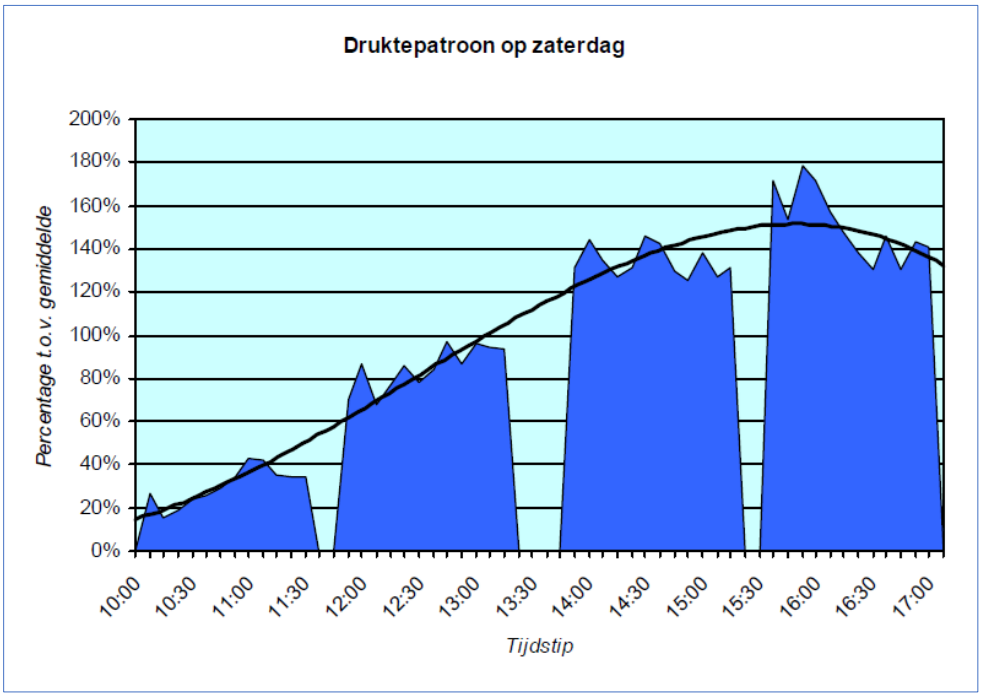


Figuur 5 voetgangers in binnenstad west op 23 maart 2019

Utrecht Binnenstad Oost — *Herwogen en opgehoogde dagcijfers*

Uur- en dagramingen per telpositie		10:00-11:30	11:45-13:15	13:45-15:15	15:30-17:00	Dagtotaal
1	Mariastraat 43	500	1.400	2.500	2.800	15.600
2	Oudegracht 137	500	2.800	3.900	5.300	26.600
3	Bakkerstraat 4	400	1.300	2.800	3.200	16.300
4	Oudegracht 127	600	2.100	3.300	4.800	22.700
5	Oudegracht 141	700	1.900	4.200	4.700	24.400
6	Oudegracht 163	600	1.700	3.700	3.700	20.700
7	Steenweg 3	900	2.000	3.500	3.600	21.500
8	Choorstraat 21	800	2.700	3.600	3.300	22.400
9	Lijnmarkt 16	900	1.800	2.500	2.600	16.500
10	Lijnmarkt 39	500	1.700	2.100	2.100	13.600
11	Zadelstraat 20	600	1.800	2.100	2.200	14.200
12	Steenweg 33	1.300	2.900	3.600	3.500	24.000
13	Oudegracht 194	300	600	1.300	1.900	8.800
14	Oudegracht 176	200	1.000	2.000	1.700	10.400
15	Donkeregaard 9	200	800	1.500	2.300	10.500
16	Lichtegaard 7	400	1.100	1.900	2.400	12.600
17	Servetstraat 1	500	1.700	1.900	2.500	14.000
18	Vismarkt 8	500	1.300	2.100	2.200	12.900
19	Oudkerkhof 15	200	400	700	600	4.200
20	Minrebroederstraat 11	200	300	500	500	3.200
21	Schoutenstraat 6	300	600	900	1.200	6.600
22	Ganzenmarkt 14	400	900	1.700	1.400	9.500
23	Oudegracht 150	500	1.200	1.800	2.200	12.000
24	Choorstraat 9	400	1.600	2.500	2.900	15.800

Figuur 6 voetgangers in binnenstad oost op 23 maart 2019



Figuur 7 voetgangers binnenstad oost 23 maart 2019

3 Participatie

3.1 Inleiding

Een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied is niet nieuw.
Al in 2016 vond participatie plaats over het voetgangersgebied. Dat was toen gecombineerd met het autoluw maken van de Korte Minrebroederstraat. Met straatinterviews, enquête onder de ondernemers, expertmeetings en een klankbordgroep is toen nagedacht over een nieuw voetgangersgebied. Het resultaat gaf aan dat er sprake is van uiteenlopende belangen en verschillend gebruik van het voetgangersgebied. De uitdaging was om hier een balans in te vinden. Dit leidde tot een aanpassing van het gebied in 2018.
In 2020 is het voetgangersgebied tijdelijk uitgebreid om mensen de ruimte te geven om 1,5 meter afstand te houden. Hierover heeft toen geen participatie plaatsgevonden. De tijdelijke regeling had als basis de noodverordening. Er is wel uitgebreid over gecommuniceerd.
Zowel de aanpassing aan het voetgangersgebied per 1 mei 2018 als de tijdelijke uitbreiding in 2020 zijn geëvalueerd. Ook hier komt het beeld terug van uiteenlopende denkbeelden over het voetgangersgebied. Over een aantal punten was wel consensus:

- Het naast elkaar bestaan van twee verschillende venstertijdenregimes voor fietsers binnen één voetgangersgebied zorgt voor ‘interne grenzen’ en daarmee onduidelijkheid bij gebruikers.
- De onderborden met informatie over de venstertijden voor fietsen en bevoorraden worden door veel bezoekers als lastig leesbaar beschouwd. Dit draagt bij aan verwarring en irritatie bij gebruikers en een gebrekkige naleving van de nieuwe regels.
- Vrijwel alle stakeholders dringen aan op strengere handhaving en een duidelijke keuze voor één venstertijdenregime voor fietsers in het hele voetgangersgebied.
- Het feit dat fietsers moeten afstappen om 10.00 uur, maar laad en losmogelijkheden zijn toegestaan tot 11.30 uur roept vragen op. Advies is om dit gelijk te trekken.

Er ligt dus al veel materiaal over een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Ook hebben bewoners en bezoekers naast de gemeente zelf kunnen oefenen met de tijdelijke uitbreiding in 2020. Daarom is gekozen voor een korte en krachtige slag in de participatie gericht op bewoners en bezoekers uit de stad en op de verschillende belangengroepen om te komen tot een definitief regime. In dit hoofdstuk beschrijven we de participatie-aanpak en de resultaten ervan.

3.2 Aanpak van de participatie

Het doel van de participatie was het ophalen wat de meningen en denkbeelden van bewoners, ondernemers, bezoeker en belangengroepen over definitief regime voor het voetgangersgebied. Wat zijn hun ervaringen met de tijdelijke uitbreiding in 2020 en hoe kijken zij aan tegen een mogelijke uitbreiding en/of verandering van venstertijden. Uit eerdere participatie en uit de evaluaties is bekend dat de standpunten uiteenlopen. Met deze participatie brengen we de verschillende meningen en standpunten in beeld.

De kernboodschap luidde:
Een duidelijk voetgangersgebied draagt bij aan het verblijfsklimaat in de binnenstad, zeker ook met de groei van de stad. De laatste anderhalf jaar hebben wij kunnen ervaren wat een (uitgebreider) voetgangersgebied betekent. En hebben al veel geleerd.
Wij kijken nu of aan het oude voetgangersgebied een aantal straten definitief kan worden toegevoegd en wat geschikte venstertijden voor fietsers kunnen zijn, als volgende stap naar een prettig verblijfsgebied in de binnenstad met ruimte voor ontmoetingen. Wij zijn benieuwd wat u als belanghebbende hiervan vindt. Wij bundelen alle meningen, adviezen etc voor college en raad voor een afgewogen besluit over een permanent regime voor het voetgangersgebied.

Het doel van de participatie was

De participatie richtte zich op:
- Bewoners en ondernemers in het (uitgebreide) voetgangersgebied
- Bezoekers van het voetgangersgebied
- En de volgende belangengroepen:
    - Centrum Management Utrecht
    - Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht
    - Transport en Logistiek Nederland, afdeling Utrecht
    - Evofenedex
    - Fietsersbond, afdeling Utrecht
    - Binnenstad 030
    - Solgu/Cosb0

De participatie was in de eerste plaats gericht op de bewoners en ondernemers in de binnenstad. Juist deze groep heeft de mogelijkheid om te participeren in 2020 bij de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied vanwege corona gemist en hebben dat ook aangegeven. Een wijkbericht is verspreid in de binnenstad met daarin een uitnodiging voor een inloopavond en informatie over hoe te reageren op het voorstel. Een tweede wijkbericht bevatte informatie over het vervangen van de inloopavond door een digitale bijeenkomst. Om een redelijke alternatief te hebben voor mensen die graag met de gemeente zouden willen praten over het voetgangersgebied hebben we de mogelijkheden opgenomen voor telefonisch contact. In beide wijkberichten is ook gewezen op de website www.utrecht.nl/voetgangersgebied. Ongeveer vijftig mensen hebben aangegeven dat ze graag de link voor de bijeenkomst wilden ontvangen. Tijdens de digitale bijeenkomst is een voorstel gepresenteerd voor een definitief regime van het voetgangersgebied. Mensen konden via de chat vragen stellen, die werden besproken.
Om bezoekers van het voetgangersgebied te bereiken hebben we aandacht gevraagd op de sociale media. Op de website konden zijn alle informatie vinden. Ook de digitale bijeenkomst was aangekondigd op de site. Bewoners en bezoekers konden via een formulier hun reactie geven op het voorstel van de gemeente.

Voor de belangengroepen was er een rondetafelgesprek. Alle bovengenoemde groepen ontvingen een uitnodiging. Daarnaast gaf een vertegenwoordiger van de Twijnstraatbuurt aan dat hij ook graag wilde

aanschuiven. De vertegenwoordigers van de vervoerders zijn apart bijgepraat tijdens een CABU-overleg. De vertegenwoordiger van KHN is apart bijgepraat..

3.3 Uitkomsten

3.3.1 Input van bewoners, ondernemers en bezoekers

Bewoners en bezoekers konden via een formulier hun mening over het voorstel aan de gemeente kenbaar maken. Dit formulier staat in bijlage A. Het formulier bevatte twee vragen over het voorstel voor een permanent voetgangersgebied (zie hoofdstuk 2):

- Wat vindt u van dit voorstel? Zijn er straten waarvan u vindt dat we deze ook nog aan het voetgangersgebied moeten toevoegen of juist niet? Kunt u vertellen waarom u dat vindt?
- Wat vindt u van deze regeling (venstijden voor fietsen in voetgangersgebied en “geslotenverklaring” voor een aantal andere straten). Als u dit anders zou willen doen, welke straten zijn dat dan en waarom.

In totaal zijn er ca 200 formulieren ingevuld. De formulieren zijn niet bedoeld als enquête en ook is er geen sprake van een representatieve steekproef. Met dat in het achterhoofd geeft het resultaat een goed beeld van de verschillende denkbeelden over het voorstel voor uitbreiding van het voetgangersgebied (de antwoorden op de formulieren staan in bijlage B).

Bewoner, bezoeker, ondernemer, anders
We maken onderscheid tussen bewoners en/of ondernemers in het (mogelijk uitgebreide) voetgangersgebied en bezoekers. Bewoners en/of ondernemers in het (uitgebreide) voetgangersgebied hebben 58 formulieren ingevuld. Bij de bezoekers is dat 125. De overige vallen in de categorie “anders”.

Voorstanders en tegenstanders
In het formulier wordt niet gevraagd of men voor of tegen het voorstel is. Het overgrote deel van de reacties bevat suggesties en opmerkingen over het voorstel. Uit de reacties is op te maken dat er zowel voor als tegenstanders zijn (zie bijlage B). Ook uit eerdere participatie en uit de evaluatie blijkt dat over de uitbreiding van het voetgangersgebied geen consensus bestaat.
Voorstanders voor uitbreiding van het voetgangersgebied noemen de overlast van bezorgfietsen en -scooters, verkeersveiligheid, ruimte voor winkelend publiek, voetgangers, wandelaars, duidelijk en overzichtelijk voorstel, de fietsenstallingen die bereikbaar blijven in hun toelichting.
De tegenstanders noemen als belangrijkste argument dat je niet altijd kunt fietsen. Genoemd worden onder meer: Utrecht is een fietsstad, fietsen staat hoog in het vaandel, het gemak van snel een boodschap doen, bereikbaarheid van het centrum. Mensen die dicht bij het voetgangersgebied wonen hebben daarnaast vaker het gevoel dat ze moeten omrijden. Ook worden zorgen geuit dat de binnenstad te aantrekkelijk zou worden voor toerisme en dagjesmensen (“*Ik ben tegen een Efteling Binnenstad*”).

Een aantal vaker genoemde opmerkingen in alle reacties komt hieronder aan bod. We gaan in op straten die vaker worden genoemd, op venstertijden, handhaving en een aantal overige opmerkingen.

De Teelingstraat en Slachtstraat en Minrebroederstraat

Reacties geven aan dat in de Teelingstraat en Slachtstraat nu al overlast wordt ervaren in deze straten als gevolg van het tijdelijk voetgangersgebied": *"de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied heeft geleid tot verkeerschaos, drukte, opstoppingen en gevaarlijke situaties"*. Aangegeven wordt dat deze straten te smal zijn voor het autoverkeer uit de Minrebroederstraat. Er staat bv: *"In de nieuwe situatie bevinden zich de Slachtstraat, Telingstraat en Kintgenshaven zich net naast het voetgangersgebied. U kunt nu makkelijk constateren dat hierdoor deze stoeploze kleine/intieme straatjes de autosluiproute gaan vormen voor het Stadhuisplein en de Ganzenmarkt e.d*".

Reactie:
Deze straten zouden gezien het karakter op termijn aan het autovrije gebied moeten worden toegevoegd. Daarmee ontstaat een logischer afgebakend gebied met logische grenzen en kan de kwaliteit van de straten worden vergroot. Hiertoe zullen eerst de parkeerplaatsen op de Minrebroederstraat moeten worden opgeheven. Wij studeren nog op een mogelijke overgangsfase waarbij de parkeerplaatsen worden toegekend aan belanghebbenden en het overige autoverkeer wordt geweerd in deze straten.

Oudegracht tussen Hamburgerbrug en de Potterstraat en Zadelstraat en Servetstraat
Een heel aantal opmerkingen betreffen de Oudegracht oostzijde tussen de Hamburgerbrug en de Potterstraat. In reactie staat de voorkeur om hier altijd te mogen fietsen: *"Ik wil kunnen fietsen over de hele Oudegracht, Vismarkt, Donkere en Lichte Gaard tot en met het Ledig Erf*" *en "Het voorstel vinden we te ver doorgevoerd. Vooral de route Oudegracht-Tolsteegzijde, Vismarkt naar Oudkerkhof zou voor fietsen bereikbaar moeten blijven zonder venstertijden"*. Het wordt ook een belangrijke Noord-Zuid verbinding genoemd: *"Vanuit het zuiden van de stad (Lunetten in mijn geval) was dit een belangrijke fietsroute naar zowel het centrum als bepaalde noordelijke delen van de stad. De alternatieve routes zijn ver omrijden als je bestemming de Neude is en ze zijn ook niet prettig voor fietsers, door scherpe bochten (Korte Nieuwstraat) en hobbelige bestrating (Nieuwegracht*)".

De Zadelstraat en Servetstraat worden als een belangrijke oost-west verbinding gezien waarvan men vindt dat hier fietsen altijd mogelijk zou moeten zijn: *"Ik vind dat de Servetstraat en Zadelstraat toegankelijk moeten blijven voor fietsers, dit om de doorgang van de oostkant van het centrum verbonden te houden met het station"*.

Reactie:
In het Mobiliteitsplan en de (concept) omgevingsvisie binnenstad zijn voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers in de binnenstad, waarbij het primaat ligt bij de voetgangers. De fiets is er dus te gast. De binnenstad ontwikkelt zich steeds meer richting een gebied met meerdere functies waar verblijven centraal staat. In de openbare ruimte is meer plek nodig voor ontmoeten, wandelen, verblijven en recreëren, naast winkelen; ruimte voor voetgangers om ontspannen te kunnen lopen en minder alert te hoeven zijn op verkeer. Het voorstel voor een permanent voetgangersgebied gaat uit van gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers. Fietsen is ook toegestaan voor een groot deel van de dag, waarbij we fietsers wel vragen om rekening te houden met de voetgangers. Alleen in de middagen moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, omdat het dan vaker druk is met voetgangers en fietsers het ontspannen verblijven kunnen verstoren. Na 18 uur is fietsen weer toegestaan in het hele voetgangersgebied.

Oudkerkhof
Het voorstel bevat een “geslotenverklaring” voor Oudkerkhof, nadat de parkeerplaatsen zijn opgeheven. Dat wil zeggen dat je daar niet meer met de auto kunt komen. Een aantal reacties is het daar niet mee eens: *“… dat het nuttig is dat hier ook overdag nog auto's kunnen komen als dat nodig is. Denk bijvoorbeeld aan de wijnwinkel daar, waar klanten vaak met dozen zullen moeten sjouwen, of de beddenwinkel. Dit zal sowieso erg weinig verkeer zijn”.* Sommige reacties ondersteunen een autovrij Oudkerkhof: *“Het autovrij maken van het Oudkerkhof zou ik toejuichen. Juist die auto's maken dat ik er niet graag kom”.*

Reactie:
In praktijk heeft het toelaten van de auto hier vooral nadelige effecten:

- Veel zoek/flaneerverkeer over route Minrebroedersstraat, Stadhuisplein, Oudkerkhof, met vermindering verblijfskwaliteit tot gevolg.
- De geparkeerde auto’s creëren qua handhaving een onduidelijke situatie: de parkeervakken zijn vaak bezet, en voor bezoekers is vaak niet duidelijk waar wel/ waar niet geparkeerd mag worden, met foutparkeren tot gevolg.
- Als de auto uit het straatbeeld verdwijnt ontstaat er op termijn voor een hoogwaardige klimaatadaptieve inrichting met meer bomen, en groenvakken op maaiveld.
- Daarnaast kan bij een volgende herinrichting de rijbaan voor de fietser worden versmald, en het profiel a-niveau worden gemaakt. Hierdoor ontstaat nog meer dan nu een verblijfsgebied.

Annastraat
Bewoners van de Annastraat wijzen op hun(soms inpandige) privé parkeerplaats die voor hun auto’s bereikbaar zouden moeten blijven.

Reactie
Aan het begin van de Annastraat ligt een aantal openbare parkeerplaatsen. Halverwege liggen een aantal particuliere parkeerplaatsen. En er is een enkeling met een privé garage.
De Annasraat maakt deel uit van het plan, om te voorkomen dat verkeer zich onbedoeld vastrijdt op het Stadhuisplein. Op het moment dat de enkele openbare parkeerplaatsen aan het begin worden opgeheven, kan de geslotenverklaring halverwege ingaan (met een goede vooraankondiging). Buiten de venstertijden is deze straat dan tot halverwege een doodlopende straat. Men kan via de Domstraat van en naar die particuliere parkeerplaatsen rijden.
Een enkeling met een privé garage kan middels een ontheffing gefaciliteerd worden. Aan ontheffingen kunnen gebruiksvoorwaarden verbonden worden.

Buurkerkhof (en Boterstraat, Donkerstraat)
In reacties wordt gepleit om hier fietsen 24/7 mogelijk te maken. Zo schrijft iemand: *“Mijn partner en ik zijn erop tegen dat de Buurkerkhof voetgangersgebied wordt om3 redenen. 1. Het voegt niks toe. Nu al rijden er nauwelijks fietsers over het plein, ongeacht het tijdstip of dag van de week. 2. Het is nu al heel erg moeilijk om als binnenstadbewoner ontheffing te krijgen om een aannemer voor je huis te laten parkeren, zelfs als dit volgens aannemer noodzakelijk is. Gelukkig is ons plein nu nog geen voetgangersgebied, wat het nog enigszins mogelijk maakt om ontheffing te krijgen. 3. We willen nog de stad uit kunnen fietsen*”.

Reactie
Het Buurkerkhof is reeds jaren een enclave binnen het voetgangersgebied. Je kunt er alleen komen via voetgangersgebied. Bewoners vragen al langere tijd om het verbeteren van deze onduidelijkheid. Met het toevoegen van het Buurkerkhof voorzien we hierin. Met betrekking tot een aantal huidige voorzieningen (laden en lossen, invalide parkeren, Museum Speelklok) zal er nog wel overleg moeten plaatsvinden.

Venstertijden
Mensen hebben ook gereageerd op venstertijden. Een aantal mensen kunnen zich prima vinden in de voorgestelde venstertijden: "*Fijn dat fietsers op die uren in ieder geval wel in de binnenstad kunnen komen. Vooral als je slecht ter been bent".* Een aantal reacties bevat het voorstel om venstertijden voor fietsers te houden op 10 en 18 uur*: "Van mij mag de venstertijd verder ingekort worden tot 10:00u 's ochtends"*. In andere reacties wordt voorgesteld om de venstertijden gelijk te trekken met de winkelopeningstijden*: "Tijden van 20.00 tot 10.00 lijkt me beter aangezien veel winkels ook deze openingstijden hebben"*.

Reactie:
Alleen waar dat nodig is vanuit het oogpunt van verblijfskwaliteit gelden er venstertijden voor de fiets. Ten opzichte van nu bevat het voorstel venstijden die gunstiger zijn voor de fietser. In plaats van 10 uur 's ochtends willen we de venstertijden in de ochtend gelijk laten zijn met de venstertijden voor bevoorrading door (schone) voertuigen. Momenteel is dat tot 12 uur. Vanaf 18 uur mag er dan weer gefietst worden. Het is niet zo dat het in alle straten altijd even druk is met voetgangers in het voetgangersgebied. Dat zou kunnen pleiten voor maatwerk in venstertijden. Echter, uit de evaluaties is gebleken is dat eenduidigheid van venstertijden belangrijk is.

Handhaving
Relatief veel reacties gaan ook in op de handhaving en geven aan dat deze onvoldoende is*: "Prima voorstel maar dit werkt alleen als er ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt/boetes worden uitgedeeld. Momenteel hebben fietsers en scooters namelijk maling aan jullie"*.

Reactie
Bij de dagelijkse inzet worden controles uitgevoerd, acties gehouden en overlastmeldingen van bewoners en ondernemers afgedaan. Met de huidige bezetting kan deze taak uitgevoerd worden. De gemeentelijke handhavers kunnen niet tegen alle overlast optreden, omdat zij daarvoor niet bevoegd zijn. Wanneer het nieuwe regime ingaat zullen we extra aandacht besteden aan bewustwording en eventueel handhaving tijdelijk intensiveren.

Wandelstraten en fietser te gast
Als alternatief voor venstertijden voor de fiets wordt in een sommige reacties verwezen naar het concept Wandelstraat waar de fiets te gast is: *"Zoals de fietsstraat waar auto's te gast zijn, zijn fietsers te gast is voetgangers straten"*.

Reactie
Fietsen is toegestaan voor een groot deel van de dag, waarbij we fietsers wel vragen om rekening te houden met de voetgangers. De fiets is dus te gast. Dat gaan we ook communieren. Alleen in de

middagen moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, omdat het dan vaker druk is met voetgangers en fietsers het ontspannen verblijven kunnen verstoren.

Mensen die slecht ter been zijn
Een heel aantal mensen is geen voorstander van de uitbreiding van het voetgangersgebied omdat, zoals ze aangeven, slecht ter been zijn en dus afhankelijk van de fiets: *“Ik ben slecht ter been. En zo zijn er velen met mij. Steeds meer plekken worden voor mensen als ik onbereikbaar. De afstanden zijn veel te groot”*.

Reactie:
Om de bereikbaarheid van winkels, woningen en andere voorzieningen in een voetgangersgebied voor mensen met een beperking mogelijk te maken, kan het college een ontheffing verlenen voor het rijden met en kortdurend stallen van een fiets in een voetgangersgebied. Bewoners die staan ingeschreven in de Basisregistratie Personen op een woonadres in de gemeente Utrecht en een aantoonbare beperking hebben, komen in aanmerking voor een ontheffing voor onbepaalde tijd. Die beperking is aangetoond wanneer iemand beschikt over een aangepaste fiets verstrekt op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning of over een gehandicaptenparkeerkaart op basis van de Regeling gehandicaptenparkeerkaart. De beperking kan ook worden aangetoond met een verklaring van de huisarts of behandelend specialist, waarbij de verklaring naast het loopvermogen van de aanvrager, ook het energiepeil, psychische condities en andere relevante omstandigheden kan betreffen. De beperking dient dan minstens zes maanden te duren. Er zijn inmiddels ca 55 ontheffingen verleend, waarvan 1 of 2 aan mensen die in Utrecht werken.

Aparte voetgangers- en fietserspaden
Een paar reacties bevatten de suggestie om fietsers en voetgangers fysiek te scheiden zodat venstertijden niet nodig zouden zijn*: “Maak gewoon een loopgedeelte en een fietsgedeelte dat duidelijk van elkaar gescheiden is”*.

Reactie
Op een aantal plekken in het beoogde voetgangersgebied komt bij het maken van aparte fiets- en voetgangerspaden de ruimte voor de voetganger in het geding. Dit was bijvoorbeeld de situatie in de Zadelstraat voordat deze werd heringericht: de voetgangersstromen werden te groot voor de smalle trottoirs. Om deze reden is gekozen voor een a-niveau inrichting waarbij op drukke momenten de voetganger de volledige breedte van de Zadelstraat kan gebruiken. Op rustige momenten is de fietser ook welkom. Waar de beschikbare ruimte dit wel toestaat, is de fietser permanent welkom (bv Oudkerkhof en Schoutenstraat)

Autobereikbaarheid
Een paar reacties gaat in op de autobereikbaarheid. Zo wordt aangegeven dat het moeilijk is om aannemers, loodgieters etc te laten komen voor een woning/winkel in het voetgangersgebied: *“Mijn huis is totaal onbereikbaar voor onderhoud en vaklui - zoals nu loodgieters, timmerlui en vooral schilders - komen gewoon niet (hooguit een keer om te kijken) wegens onbereikbaarheid, beperking door venstertijd, kosten van vergunningen voor steigers en parkeren (overal minimaal € 40 per dag) en de handhaving zonder pardon of enig begrip!”*

Reactie:
Voor verschillende incidentele activiteiten, waarbij het gebruik van een motorvoertuig noodzakelijk is, kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen voor laden en lossen of in- en uitstappen in een gesloten gebied of voetgangersgebied. Het gaat om activiteiten als bouw-, installatie- onderhouds- en reparatiewerkzaamheden en verhuizingen. De ontheffing wordt per dag verleend voor maximaal vijf opeenvolgende dagen. Een ontheffing voor parkeren kan alleen worden verleend indien de nabijheid van het voertuig noodzakelijk is voor de uitvoering van de activiteiten. Van noodzaak is sprake wanneer bij de uitvoering van de werkzaamheden gebruik wordt gemaakt van apparatuur (bijvoorbeeld een zaaginstallatie, hogedrukspuit of aggregaat) die in het motorvoertuig wordt vervoerd en vanuit het motorvoertuig functioneert. Wanneer gereedschappen kunnen worden uit- en ingeladen wordt geen ontheffing voor het parkeren verleend.
Bedrijven en gemeentelijke organisatieonderdelen kunnen een ontheffing aanvragen wanneer zij terugkerende activiteiten uitvoeren in een gesloten gebied of voetgangersgebied, waarbij het gebruik van een motorvoertuig noodzakelijk is. Het gaat om bijvoorbeeld activiteiten voor de uitoefening van een gemeentelijke taak (zoals toezichthouden en handhaven, beheer en onderhoud van de openbare ruimte of de inzameling van afval), het oplossen van een calamiteit of storing (acute storingen aan tapinstallaties, koffie-installaties of aan het sanitair) of werkzaamheden inzake kabels en leidingen (door nutsbedrijven). De ontheffing wordt verleend voor een periode van twee jaar. Een ontheffing voor parkeren kan alleen worden verleend wanneer de nabijheid van het voertuig noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Corona
In een paar reacties staat dat een wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt voor de 1,5 meter afstand en/of dat de gemeente Corona heeft aangegrepen voor de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied "*Onder de noemer "Corona" werd ondanks tegenstand een niet functionele (want helpt niet tegen covid infectie) uitbreiding door de strot geduwd*" en *"Coronamaatregelen aangrijpen voor permanente wijzigingen is koren op de molen van complotdenkers. Als je wilt doe dit op de juiste manier".* In een paar reacties wordt de zorg geuit dat de terrassen die tijdens de Corona periode zijn bijgevoegd.

Reactie
De gemeenteraad heeft met motie 2020/86 "breid het voetgangersgebied tijdelijk uit" het college verzocht dit te doen met het oog op de 1,5 meter samenleving. 1,5 meter afstand houden is een van de basismaatregelen die door het RIVM worden geadviseerd en die de Rijksoverheid heeft overgenomen. Door het voetgangersgebied tijdelijk uit te breiden ontstond er ruimte om ook daadwerkelijk afstand van elkaar te houden.
In het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad worden lopen en fietsen gecombineerd, maar ligt het primaat bij de voetgangers. De fietsers zijn te gast. Op de drukke momenten (in de middagen) moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, zodat ontspannen verblijven mogelijk blijft. Voor een aantal straten die grenzen aan het voetgangersgebied is er genoeg fysieke ruimte om lopen en fietsen 24/7 te combineren. Voor deze gebieden willen wij een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer instellen zodat ook hier sprake is van een prettig verblijfsklimaat.

Straten toevoegen

In een aantal reacties staan suggesties om straten toe te voegen. Genoemd worden:

- de Teelingstraat en Slachtstraat en Minrebroederstraat (zie hierboven),
- Oudegracht zuid aan beide kanten,
- Loeff Berchmakerstraat, Predikherenstraat en Kalverstraat,
- Twijnstraat,
- Domstraat
- Wijk C
- voor voetganger en fietsers: Moreelsepark en Mariaplaats, Breedstraat incl. zijstraatjes richting Voorstraat, Janskerkhof en de Drift, Jansdam, Achter st Pieter. Korte Nieuwstraat, de gehele Oude en Nieuwegracht en de Drakenburgstraat
- autovrijgebied verder uitbreiden naar hele Oudegracht (zuidkant), Mariaplaats, Springweg, Domplein (over een paar jaar)
- autovrijgebied uitbreiden tussen La Viebrug en de Jacobibrug.

3.3.2 De belangengroepen

Een aantal belangenorganisaties nam deel aan een rondetafeloverleg: CMU, Binnenstad 030, Twijnstraatbuurt, Fietsersbond en Solgu/Cosbo. Na een toelichting op het voorstel lichtten de vertegenwoordigers van de belangengroepen hun standpunt toe. Deze zijn vastgelegd in het verslag. De deelnemers hadden de mogelijkheid om het verslag te toetsen en aan te vullen. In bijlage C staat het verslag van de rondetafel waarin de opmerkingen en aanvullingen van de deelnemers zijn toegevoegd. De Fietsersbond en CMU hebben daarnaast hun standpunten toegelicht in een brief. Deze staan ook in bijlage C.

Er is apart gesproken met de vertegenwoordiger van Koninklijke Horeca Nederland in een teams overleg. Hij gaf aan dat de belangen van de horeca nagenoeg gelijk zijn als die van andere ondernemers in de binnenstad. Het standpunt in de brief van CMU wordt door KHN ondersteund.

Tijdens een CABU overleg is het voorstel voor de uitbreiding van het voetgangersgebied gepresenteerd. Afgesproken is dat vervoerders en gemeente begin 2022 verder praten over het voetgangersgebied in relatie tot thema’s als bevoorrading.